

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

NEW
AUTO

GESCHÄFTSBERICHT 2021

NEW AUTO

Wesentliche Zahlen

VOLKSWAGEN KONZERN

	2021	2020	%
Mengendaten¹ in Tsd.			
Auslieferungen an Kunden (Fahrzeuge)	8.882	9.305	-4,5
Absatz (Fahrzeuge)	8.576	9.157	-6,3
Produktion (Fahrzeuge)	8.283	8.900	-6,9
Belegschaft am 31.12.	672,8	662,6	+ 1,5
Finanzdaten nach IFRS in Mio. €			
Umsatzerlöse	250.200	222.884	+ 12,3
Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen	20.026	10.607	+ 88,8
Operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen (%)	8,0	4,8	
Sondereinflüsse	-751	-931	-19,4
Operatives Ergebnis	19.275	9.675	+ 99,2
Operative Umsatzrendite (%)	7,7	4,3	
Ergebnis vor Steuern	20.126	11.667	+ 72,5
Umsatzrendite vor Steuern (%)	8,0	5,2	
Ergebnis nach Steuern	15.428	8.824	+ 74,8
Konzernbereich Automobile²			
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	15.583	13.885	+ 12,2
F&E-Quote (%)	7,6	7,6	
Cash-flow laufendes Geschäft	32.402	24.721	+ 31,1
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft ³	23.793	18.364	+ 29,6
davon: Sachinvestitionen	10.496	11.065	-5,1
Sachinvestitionsquote (%)	5,1	6,1	
Netto-Cash-flow	8.610	6.357	+ 35,4
Netto-Liquidität am 31.12.	26.685	26.796	-0,4
Kapitalrendite (RoI) in %	10,4	6,5	
Konzernbereich Finanzdienstleistungen			
Eigenkapitalrendite vor Steuern ⁴ (%)	17,3	8,8	

VOLKSWAGEN AG

	2021	2020	%
Mengendaten in Tsd.			
Belegschaft am 31.12.	117,6	118,7	-0,9
Finanzdaten nach HGB in Mio. €			
Umsatzerlöse	70.917	67.535	+ 5,0
Jahresüberschuss	4.041	6.338	-36,2
Dividende (€)			
je Stammaktie	7,50	4,80	
je Vorzugsaktie	7,56	4,86	

1 Mengendaten inklusive der nicht vollkonsolidierten chinesischen Gemeinschaftsunternehmen. Die Auslieferungen des Vorjahrs wurden aufgrund statistischer Fortschreibung aktualisiert.

2 Inklusive Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.

3 Ohne Erwerb und Verkauf von Beteiligungen: 17.910 (17.175) Mio. €.

4 Ergebnis vor Steuern in Prozent des durchschnittlichen Eigenkapitals.

NEW AUTO

1 AN UNSERE AKTIONÄRE

- 04** Brief an unsere Aktionärinnen und Aktionäre Der
- 07** Vorstand der Volkswagen Aktiengesellschaft
- 10** Bericht des Aufsichtsrats

2 KONZERNBEREICHE

- 19** Marken und Geschäftsfelder
- 22** Volkswagen Pkw
- 24** ŠKODA
- 26** SEAT
- 28** Volkswagen Nutzfahrzeuge
- 30** Audi
- 32** Bentley
- 34** Porsche
- 36** TRATON GROUP
- 38** Volkswagen Group China
- 40** Volkswagen Finanzdienstleistungen

3 CORPORATE GOVERNANCE

- 44** Konzernerklärung zur Unternehmensführung
- 54** Mitglieder des Vorstands
- 56** Mitglieder des Aufsichtsrats und Besetzung der Ausschüsse
- 59** Vergütungsbericht

4 KONZERNLAGEBERICHT

- 86** Ziele und Strategien
- 90** Steuerung und Kennzahlen
- 92** Struktur und Geschäftstätigkeit
- 95** Übernahmerechtliche Angaben
- 98** Geschäftsverlauf
- 113** Aktie und Anleihen
- 119** Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
- 133** Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)
- 136** Nachhaltige Wertsteigerung
- 167** EU-Taxonomie
- 176** Prognosebericht
- 184** Risiko- und Chancenbericht
- 214** Aussichten für das Jahr 2022

5 KONZERNABSCHLUSS

- 219** Gewinn- und Verlustrechnung
- 220** Gesamtergebnisrechnung
- 222** Bilanz
- 224** Eigenkapitalentwicklung
- 226** Kapitalflussrechnung
- 227** Anhang
- 373** Versicherung der gesetzlichen Vertreter
- 374** Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

6 WEITERE INFORMATIONEN

- 391** Fünf-Jahres-Übersicht
- 392** Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
- 393** Glossar
- 395** Termine

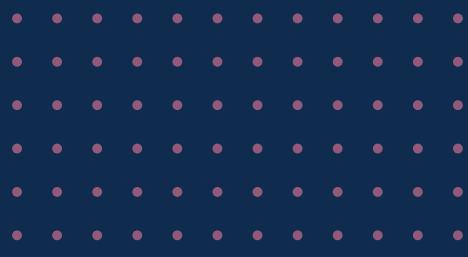
Dieser Geschäftsbericht ist zur Jahrespressekonferenz am 15. März 2022 erschienen. Wir bitten unsere Leserinnen und Leser um Verständnis, dass wir aus Gründen der Sprachvereinfachung die maskuline grammatische Form verwenden.

Dieser Geschäftsbericht enthält Aussagen zum künftigen Geschäftsverlauf des Volkswagen Konzerns. Diesen Aussagen liegen Annahmen zur Entwicklung der wirtschaftlichen, politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen einzelner Länder, Wirtschaftsräume und Märkte insbesondere für die Automobilbranche, zugrunde, die wir auf Basis der uns vorliegenden Informationen getroffen haben und die wir zurzeit als realistisch ansehen. Die Einschätzungen sind mit Risiken behaftet und die tatsächliche Entwicklung kann von der erwarteten abweichen. Sollten sich wesentliche Parameter bezüglich unserer wichtigsten Absatzmärkte ändern oder sich wesentliche Veränderungen aus den für den Volkswagen Konzern relevanten Währungskursverhältnissen, Rohstoffen oder in der Teileversorgung (insbesondere Halbleiter) ergeben oder die tatsächlichen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie von dem in diesem Bericht unterstellten Szenario abweichen, wird das unsere Geschäftsentwicklung entsprechend beeinflussen. Darüber hinaus kann es auch zu Abweichungen von der voraussichtlichen Geschäftsentwicklung kommen, wenn sich die in diesem Geschäftsbericht dargestellten Einschätzungen zu den Faktoren nachhaltiger Wertsteigerung sowie zu Risiken und Chancen anders entwickeln als derzeit von uns erwartet oder sich zusätzliche Risiken beziehungsweise Chancen oder sonstige den Geschäftsverlauf beeinflussende Faktoren ergeben.



AN UNSERE AKTIONÄRE

- 04** Brief an unsere Aktionärinnen und Aktionäre
- 07** Der Vorstand der Volkswagen Aktiengesellschaft
- 10** Bericht des Aufsichtsrats



Brief an unsere Aktionärinnen und Aktionäre

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

mit Sorge blicken wir aktuell auf die Ukraine und die Menschen dort, unsere Kolleginnen und Kollegen, unsere europäischen Nachbarn, die unter dem Krieg leiden. Seit dem Beginn der Kämpfe hat der Volkswagen Konzern mit seinen Marken aktuell mehr als 5 Millionen Euro an die UNO-Flüchtlingshilfe und weitere Hilfsorganisationen gespendet. An vielen Standorten unterstützt die Belegschaft die Hilfsaktionen und viele Marken stellen den Helfern in Osteuropa Autos bereit.

Wir können die Auswirkungen auf die Weltwirtschaft heute noch nicht absehen. Aber schon jetzt ist klar: Ein langer Krieg würde nicht nur Europa schaden. Die internationale Staatengemeinschaft, deren Wohlstand auf einem freien Welthandel und funktionierenden Lieferketten fußt, wäre um Jahrzehnte zurückgeworfen. Die Rückkehr zur Diplomatie und eine Konfliktlösung auf der Grundlage internationalen Rechts sind unabdingbar.

Auch der Erfolg des Volkswagen Konzerns mit seinen 120 weltweiten Standorten ist eng verflochten mit der Globalisierung. Im Geschäftsjahr 2021 haben die Corona-Pandemie und die Halbleiterknappheit in der gesamten Automobilbranche immer wieder zu Produktionsausfällen und Lieferengpässen geführt. Im Ergebnis haben wir zwei Millionen Autos weniger produziert als geplant. Dass der Konzern sein Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen auf 20 Milliarden Euro gegenüber dem Vorjahr trotzdem verdoppeln konnte, liegt an unserer Widerstandskraft und der großen Nachfrage nach unseren Fahrzeugen sowohl im klassischen Verbrennergeschäft, als auch zunehmend bei den E-Autos. Die Premiumgruppe hat mit ihren Marken Audi, Bentley, Lamborghini und Ducati überproportional zum Ergebnis beigetragen. Den erwirtschafteten Netto-Cash-Flow von 8,6 Milliarden Euro investieren wir in

unsere Transformation zu emissionsfreier, autonomer Mobilität. Unseren Aktionärinnen und Aktionären schlagen wir für das Geschäftsjahr 2021 eine Dividende von 7,56 Euro je Vorzugsaktie und 7,50 Euro je Stammaktie vor.

Die Erfolge von Volkswagen sind die Erfolge von 670.000 Kolleginnen und Kollegen rund um den Globus. Sie haben auch im Jahr 2021 viel geleistet. Die Halbleiter-Taskforce hat mit unseren Lieferanten und den Halbleiterherstellern Lösungen für kurzfristige Lieferengpässe gefunden und unsere Entwicklerinnen und Entwickler haben 150 technische Alternativen in die Autos gebracht, um fehlende Chips zu ersetzen.

Auch strategisch haben wir im vergangenen Jahr viel erreicht. Vor sechs Jahren haben wir die Entscheidung getroffen, unser Portfolio auf elektrische Antriebe umzustellen. Die Gegenwart zeigt: Es war die richtige Entscheidung. Im Jahr 2021 sind wir mit rund 25 % Marktanteil marktführend bei E-Autos in Europa und liegen mit rund 7,5 % in den USA auf Platz 2. Damit ist unser Marktanteil bei den E-Autos schon fast doppelt so hoch wie bei den Verbrennern. Die amerikanische Klimapolitik gibt uns Rückenwind: Mehr als zwei Drittel aller ID.4 Käuferinnen und Käufer in den USA sind neu bei der Marke Volkswagen. In China haben wir mit 93.000 Einheiten viermal so viele E-Autos ausgeliefert wie im Jahr zuvor. Bis 2030 werden wir global den Anteil von E-Fahrzeugen auf 50 % erhöhen. Auch die Zukunft von Bussen und Trucks ist elektrisch: TRATON wird die Investitionen in die Elektrifizierung kontinuierlich erhöhen.

In unseren Schlüsselmärkten haben wir wichtige Meilensteine erreicht: In den USA hat die Marke Volkswagen 375.000 Fahrzeuge ausgeliefert, so viele wie seit 2013 nicht mehr. Nach jahrelangen Verlusten ist die Marke Volkswagen in den USA,

ebenso wie in Kanada und Mexiko, wieder profitabel. Wir treffen mit den SUVs der Atlas Familie, dem Taos, Tiguan und ID.4 den American Taste – die fünf SUV-Modelle machen etwa 70 % des US-Umsatzes aus. Auch in Südamerika hat die Marke Volkswagen im Jahr 2021 den Turnaround geschafft. Mit lokal entwickelten Modellen wie dem Nivus und Taos haben wir unser Produktpotfolio in den letzten Jahren modernisiert. Es ist uns gelungen, unsere Marktanteile zu steigern und wieder Gewinne und einen positiven Netto-Cash-Flow zu erwirtschaften. In China sind wir weiterhin sehr profitabel. Die Marke Volkswagen ist mit einem Anteil von fast 12 % Marktführer. Porsche, Bentley und Lamborghini konnten ihr bisher bestes Auslieferungsergebnis erzielen.

Mit unserer Strategie NEW AUTO haben wir die Weichen gestellt, um unseren Konzern zukunftsorientiert zu machen. Wir wandeln uns von einem Automobilhersteller mit faszinierenden Marken und exzellenter Ingenieurskunst zu einem vertikal integrierten Mobilitätsunternehmen. Batterie und Laden werden zu unserer Kernkompetenz und Umsatzquelle. Mit der Gründung einer eigenen Gesellschaft europäischen Rechts bündeln wir unsere Batterie-Aktivitäten und besetzen alle erfolgskritischen Etappen der Wertschöpfung. Künftig können sich auch Dritte an der Gesellschaft beteiligen – einen Börsengang schließen wir nicht aus.

In der Welt des NEW AUTO wird die Mobilität emissionsfrei und autonom sein, mit hoher Kundenorientierung und neuen Umsatzquellen, zum Beispiel durch zubuchbare Assistenzsysteme oder ein breites Entertainment-Angebot.

Dafür ist Software die Grundlage – unsere Software-Unit CARIAD baut hier die notwendigen Kompetenzen auf. Mittlerweile arbeiten bei CARIAD rund 5.000 Expertinnen und Experten. Dank der engen Zusammenarbeit der CARIAD und unserer Marken konnten im vergangenen Jahr bereits rund 56.000 Kundinnen und Kunden unserer ID. Modelle ihre Fahrzeuge over the air aktualisieren. Um die Fortschritte beim autonomen Fahren zu beschleunigen, haben wir die Kamerasoftwaresparte von Hella integriert und bauen weiter strategische Partnerschaften aus – etwa zwischen CARIAD und Bosch zur gemeinsamen Entwicklung der Software.

Unser Angebot an Mobilitätsdiensten vergrößern wir Schritt für Schritt. Um die Auswahl um Mietangebote zu ergänzen,

haben wir die Übernahme von Europcar angestoßen. Für den Betrieb von Shuttle-Flotten sammeln wir in Hamburg mit MOIA nach einer pandemiebedingten Pause weiter Erfahrungen, um ab dem Jahr 2025 autonome Shuttles durch die Hansestadt fahren zu lassen. Dafür testen wir mit dem Volkswagen ID. Buzz und Argo AI das autonome Fahren bereits in München.

Für unseren Stammsitz in Wolfsburg haben wir eine Zukunftsvision 2030 entwickelt, mit der wir die Wettbewerbsfähigkeit unseres größten Standorts sicherstellen. Wir werden für zwei Milliarden Euro eine neue Fabrik mit schnelleren und effizienteren Prozessen bauen, um ab 2026 ein wettbewerbsfähiges, elektrisches und Level-4-fähiges Auto zu fertigen – das Projekt Trinity. Es bringt das autonome Fahren ins Volumensegment. Wir investieren 800 Millionen Euro in ein neues Entwicklungszentrum, das modernste in Deutschland. Außerdem entsteht am Standort eine schlankere, effizientere Zentrale, die den Konzern weltweit steuern wird.

Trotz vieler Erfolge war das Jahr 2021 für viele Beschäftigte nicht einfach. Umso mehr freut mich, dass wir beim jährlichen Stimmungsbarometer in der Belegschaft den besten Umfragewert erzielt haben, seit 2018 steigt dieser Wert kontinuierlich. Vielen Dank für das Vertrauen. Und auch bei Ihnen, sehr geehrte Anteilseignerinnen und Anteilseigner, bedanke ich mich für die Unterstützung unserer Strategie.

Der Krieg in der Ukraine hat schon jetzt dramatischen Folgen. Die Auswirkungen auf unser Unternehmen sind gegenwärtig noch nicht abzusehen. Volkswagen hat aber in den Jahren 2021 und auch 2020 gezeigt, dass unser Geschäft trotz akuter globaler Herausforderungen resilient ist und wir mit Krisen besser umgehen als in der Vergangenheit. Gleichzeitig werden wir unsere NEW AUTO Strategie konsequent weiter umsetzen, um auch in der künftigen Welt der Mobilität eine führende Rolle zu spielen.

Herzlichst Ihr



Herbert Diess



In der Welt des NEW AUTO wird die Mobilität emissionsfrei und autonom sein, mit hoher Kundenorientierung und neuen Umsatzquellen.

– Herbert Diess –

NEW AUTO

DER VORSTAND

der Volkswagen Aktiengesellschaft



MURAT AKSEL

Einkauf



DR. HERBERT DIES

Vorstandsvorsitzender der Volkswagen AG



HILDEGARD WORTMANN

Vertrieb



OLIVER BLUME

Markengruppe ‚Sport & Luxury‘



RALF BRANDSTÄTTER

Chief Executive Officer der Marke Volkswagen Pkw



DR. MANFRED DÖSS

Integrität und Recht



MARKUS DUESMANN

Markengruppe ‚Premium‘



HAUKE STARS

IT



THOMAS SCHMALL-VON WESTERHOLT

Technik



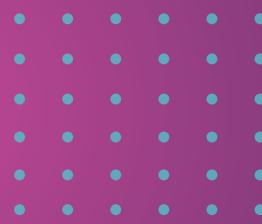
GUNNAR KILIAN

Personal und Truck & Bus



DR. ARNO ANTLITZ

Finanzen



Bericht des Aufsichtsrats

(nach § 171 Abs. 2 AktG)

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Geschäftsjahr 2021 haben der Aufsichtsrat der Volkswagen AG und seine Ausschüsse den Schwerpunkt ihrer Arbeit auf die strategische Ausrichtung des Volkswagen Konzerns gelegt. Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Berichtsjahr regelmäßig mit der Lage und der Entwicklung des Unternehmens. Den Aufgaben entsprechend, die uns nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegen, überwachten und unterstützten wir den Vorstand bei der Geschäftsführung und berieten ihn in Fragen der Unternehmensleitung. Dabei berücksichtigten wir stets die diesbezüglichen Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK). In sämtliche Entscheidungen, die für den Konzern von grundlegender Bedeutung waren, wurde der Aufsichtsrat unmittelbar eingebunden. Turnusmäßig erörterten wir zudem strategische Überlegungen mit dem Vorstand.

Den Informationspflichten, die in der 2018 vom Aufsichtsrat beschlossenen Informationsordnung konkretisiert sind, kam der Vorstand nach. Er unterrichtete uns sowohl in schriftlicher als auch in mündlicher Form regelmäßig, zeitnah und umfassend, insbesondere über alle für das Unternehmen relevanten Fragen der Strategie, der Geschäftsentwicklung, der Planung und der Unternehmenssituation. Dazu gehörten auch die Risikolage und das Risikomanagement. Insofern informierte der Vorstand auch über weitere Verbesserungen des Risiko- und des Compliance-Managementsystems. Zudem erhielt der Aufsichtsrat vom Vorstand fortlaufend Informationen über die Compliance und weitere aktuelle Themen. Entscheidungsrelevante Unterlagen erreichten uns rechtzeitig vor den Sitzungen. Zu festen Terminen erhielten wir darüber hinaus einen detaillierten Bericht des Vorstands über die aktuelle Geschäftslage und die Vorausschätzung für

das laufende Jahr. Im Falle von Abweichungen des Geschäftsverlaufs von den aufgestellten Plänen und Zielen gab uns der Vorstand ausführliche Erläuterungen dazu in schriftlicher oder mündlicher Form. Gemeinsam mit dem Vorstand analysierten wir die Ursachen der Abweichungen und leiteten daraus gegensteuernde Maßnahmen ab. Insbesondere zu den Auswirkungen der Covid-19-Pandemie und zur Versorgungssituation mit Halbleitern berichtete der Vorstand ausführlich und zeitnah und erläuterte die ergriffenen Maßnahmen.

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats traf sich zwischen den Sitzungsterminen zusätzlich regelmäßig mit dem Vorstandsvorsitzenden zu Gesprächen, in denen sie wichtige aktuelle Themen erörterten. Dazu gehörten unter anderem die Konzernstrategie, die Planung, die Geschäftsentwicklung, die Risikolage und das Risikomanagement einschließlich der Fragen zu Integrität und Compliance des Volkswagen Konzerns. Der Aufsichtsratsvorsitzende führte in angemessenem Rahmen mit Investoren Gespräche über aufsichtsratsspezifische Themen sowie in Abstimmung mit dem Vorstand über nicht aufsichtsratsspezifische Themen. Ein Schwerpunkt der Gespräche waren Governance-Themen. Über Gespräche mit Investoren informierte der Aufsichtsratsvorsitzende den Aufsichtsrat im Nachgang.

Der Aufsichtsrat trat im Geschäftsjahr 2021 zu insgesamt zehn Sitzungen zusammen, dabei belief sich die durchschnittliche Präsenzquote auf 89,7%. Zudem wurden besonders eilige Angelegenheiten schriftlich oder unter Nutzung elektronischer Kommunikationsmittel entschieden. Auch im Geschäftsjahr 2021 führten die Herausforderungen und Einschränkungen durch die Covid-19-Pandemie dazu, dass bei den Sitzungen des Aufsichtsrats mehr Flexibilität erforderlich war. Zudem waren mit der Covid-19-Pandemie Reise-

und Kontaktbeschränkungen insbesondere für im Ausland lebende Aufsichtsratsmitglieder sowie zusätzliche Anforderungen für die Mitglieder des Aufsichtsrats verbunden, die auch besondere Verantwortung in Wirtschaft und Politik wahrnehmen. Mit Ausnahme von Herrn Dr. Al Abdulla haben dennoch alle Mitglieder des Aufsichtsrats an mehr als der Hälfte der Sitzungen des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse, denen sie angehören, teilnehmen können. Mitglieder des Aufsichtsrats, denen es nicht möglich war, an einer Sitzung teilzunehmen, konnten sich auf Grundlage der vorbereiteten Unterlagen mit den Gegenständen der Sitzung befassen.

ARBEIT DER AUSSCHÜSSE

Um die ihm obliegenden Aufgaben zu erfüllen, hat der Aufsichtsrat vier Ausschüsse gebildet: das Präsidium, den Nominierungsausschuss, den Vermittlungsausschuss gemäß § 27 Abs. 3 MitbestG und den Prüfungsausschuss. Dem Präsidium gehören jeweils vier Vertreter der Anteilseigner und vier Vertreter der Arbeitnehmer an. Die Vertreter der Anteilseigner im Präsidium bilden den Nominierungsausschuss. Dem Prüfungs- und dem Vermittlungsausschuss gehören je zwei Vertreter der Anteilseigner- und der Arbeitnehmerseite an. Die personelle Zusammensetzung dieser Ausschüsse zum 31. Dezember 2021 ist in der Konzernerklärung zur Unternehmensführung ersichtlich.

Das Präsidium des Aufsichtsrats kam im Berichtsjahr zu zwölf Sitzungen zusammen. In seinen Sitzungen bereitete das Präsidium die Beschlüsse des Aufsichtsrats sorgfältig vor, beriet die personelle Besetzung des Vorstands und entschied unter anderem über dessen nicht vergütungsbezogene vertragliche Angelegenheiten sowie über die Zustimmung zu Nebentätigkeiten der Vorstandsmitglieder.

Der Nominierungsausschuss hat die Aufgabe, dem Aufsichtsrat geeignete Kandidaten für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung zu nennen. Im Jahr 2021 traf sich dieser Ausschuss ein Mal.

Der Vermittlungsausschuss gemäß § 27 Abs. 3 MitbestG musste im Berichtsjahr nicht zur Erfüllung seiner gesetzlichen Aufgaben in einem förmlichen Vermittlungsverfahren einberufen werden. Der Aufsichtsrat übertrug dem Vermittlungsausschuss im Oktober 2021 aber als zusätzliche Aufgabe, einen Vorschlag zum künftigen Zuschnitt der Geschäfts- und Funktionsbereiche im Vorstand sowie zu möglichen Personalveränderungen im Vorstand zu entwickeln. Zur

Erfüllung dieser Aufgabe hielt der Vermittlungsausschuss gemäß § 27 Abs. 3 MitbestG im Berichtsjahr sechs Sitzungen ab.

Der Prüfungsausschuss kam im abgelaufenen Geschäftsjahr zu vier Sitzungen zusammen. Der Schwerpunkt lag dabei auf den Themen Jahres- und Konzernabschluss, Risikomanagementsystem einschließlich der Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems und des internen Revisionssystems sowie der Arbeit der Compliance-Organisation des Unternehmens. Zusätzlich befasste sich der Prüfungsausschuss mit den Quartalsberichten und dem Halbjahresfinanzbericht des Volkswagen Konzerns sowie mit aktuellen Fragen und der Überwachung der Rechnungslegung, des Rechnungslegungsprozesses und deren Kontrolle durch den Abschlussprüfer.

Von Oktober 2015 bis Dezember 2021 hatte der Aufsichtsrat zudem den Sonderausschuss Dieselmotoren gebildet. Dem Sonderausschuss Dieselmotoren gehörten jeweils drei Vertreter der Anteilseigner und drei Vertreter der Arbeitnehmer an. Diesem Ausschuss oblag die Aufgabe, die Untersuchungen zur Aufklärung im Zusammenhang mit der Manipulation von Abgaswerten bei Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns zu begleiten und Beschlussfassungen des Aufsichtsrats für notwendige Konsequenzen auf der Ebene des Aufsichtsrats vorzubereiten. Dazu wurde der Sonderausschuss Dieselmotoren regelmäßig vom Vorstand unterrichtet. Der Vorsitzende des Sonderausschusses Dieselmotoren berichtete dem Aufsichtsrat regelmäßig über die Arbeit des Ausschusses. Die Aufgaben des Sonderausschusses Dieselmotoren wurden bis Ende Dezember 2021 im Wesentlichen verwirklicht: Die Aufarbeitung der Dieselthematik durch den Aufsichtsrat ist in Bezug auf die zivilrechtlichen Verantwortlichkeiten der Organmitglieder abgeschlossen. Vor diesem Hintergrund löste der Aufsichtsrat den Sonderausschuss Dieselmotoren zum Ablauf des 31. Dezember 2021 auf. Soweit künftig noch Maßnahmen im Zusammenhang mit der Dieselthematik zu behandeln sind, soll das direkt im Aufsichtsratsplenum geschehen und im Präsidium vorbereitet werden. Auch der Vorstand wird künftig im Präsidium oder im Aufsichtsratsplenum zu aktuellen Entwicklungen der Dieselthematik berichten. Im Jahr 2021 ist der Sonderausschuss Dieselmotoren zu zwei Sitzungen zusammengetreten, in denen unter anderem ein Bericht des Vorstands über den Stand zur Dieselthematik und die aktuellen Entwicklungen im Musterfeststellungsverfahren des Verbraucherzentrale Bundesverband sowie in verschiedenen anderen gerichtlichen Verfahren erörtert wurden.



Hans Dieter Pötsch

Darüber hinaus trafen sich die Vertreter der Anteilseigner und der Arbeitnehmer in der Regel vor den Aufsichtsratssitzungen zu getrennten Vorbesprechungen.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten bei der Amtseinführung sowie bei der Aus- und Fortbildung im Zusammenhang mit ihrer Mitgliedschaft im Aufsichtsrat Unterstützung durch das Unternehmen; das Unternehmen unterstützt insbesondere bei der Organisation von Seminaren und übernimmt die Kosten der Seminare. Im Berichtsjahr fand zum Beispiel eine Schulung der Aufsichtsratsmitglieder zu den Neuregelungen des Finanzmarktstabilisierungsgesetzes, zu den Neuregelungen zum Vergütungsbericht nach dem Gesetz zur Umsetzung der Aktionärsrechte-Richtlinie sowie zu Entwicklungen im Bereich der Nachhaltigkeitsberichterstattung statt. Zudem fand eine Schulung der Mitglieder des Prüfungsausschusses zu ausgewählten Bilanzierungsthemen und regulatorischen Neuerungen statt. Erstmals bestellte Aufsichtsratsmitglieder erhalten ferner die Gelegenheit, eingehend in spezifische Themen des Aufsichtsrats der Volkswagen AG eingeführt zu werden.

BERATUNGSPUNKTE IM AUFSICHTSRAT

Die erste Aufsichtsratssitzung des Berichtsjahres fand am 26. Februar 2021 statt. Nach eingehender Prüfung billigten wir den vom Vorstand aufgestellten Konzernabschluss und den Jahresabschluss der Volkswagen AG des Jahres 2020. Wir prüften den zusammengefassten Lagebericht, den zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht 2020 sowie den vom Vorstand vorsorglich erstellten Bericht über die Beziehungen der Volkswagen AG zu verbundenen Unternehmen gemäß § 312 AktG (Abhängigkeitsbericht). Nach dem abschließenden Ergebnis unserer Prüfung des Abhängigkeitsberichts kamen wir zu dem Schluss, dass gegen die Erklärung des Vorstands am Ende des Abhängigkeitsberichts keine Einwendungen zu erheben waren. Zu den weiteren Tagesordnungspunkten gehörten unter anderem der aktuelle Sachstand zur Dieselthematik und Finanzierungsmaßnahmen im Volkswagen Konzern. Darüber hinaus befassten wir uns mit der Gründung von Joint Ventures zwischen Bugatti und Rimac zu Entwicklung, Produktion und Vertrieb von Hypersportwagen sowie zwischen Sitech und Brose zur Entwicklung und Fertigung von Kompletsitzen, Sitzstrukturen und -komponenten sowie Innenraumlösungen.

In der nächsten Aufsichtsratssitzung, die sich mit Unterbrechungen vom 24. bis zum 26. März 2021 erstreckte, standen der Bericht zur Haftung von Vorstandsmitgliedern der Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieselthematik sowie die Beschlussfassung über eine mögliche Inanspruchnahme von Vorstandsmitgliedern im Mittelpunkt.

Am 8. Mai 2021 kam der Aufsichtsrat zu einer Sitzung zusammen, die insbesondere den verschmelzungsrechtlichen Squeeze-out bei der MAN SE zum Inhalt hatte.

In der Aufsichtsratssitzung am 5. Juni 2021 befassten wir uns unter anderem mit personellen Angelegenheiten im Vorstand und im Aufsichtsrat der Volkswagen AG, mit dem Abschluss von Haftungsvergleichen mit ehemaligen Vorstandsmitgliedern und mit dem Abschluss eines Deckungsvergleichs mit den D&O-Versicherern im Zusammenhang mit der Dieselthematik sowie mit der Tagesordnung der

61. ordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG, insbesondere mit den Beschlussvorschlägen des Aufsichtsrats.

Am 9. Juli 2021 kam der Aufsichtsrat zu seiner nächsten Sitzung zusammen. Neben personellen Angelegenheiten im Vorstand der Volkswagen AG beschäftigten wir uns insbesondere mit der neuen Konzernstrategie NEW AUTO.

Im Anschluss an die Hauptversammlung 2021 der Volkswagen AG am 22. Juli 2021 fand die nächste Sitzung des Aufsichtsrats statt, in der wir uns mit personellen Angelegenheiten im Aufsichtsrat der Volkswagen AG sowie mit der Nachbereitung der Hauptversammlung befassten.

In der Aufsichtsratssitzung am 28. Juli 2021 befassten wir uns mit dem Übernahmeangebot für die Anteile an der Europcar Mobility Group S.A.

Die folgende Tabelle zeigt die Anzahl der Sitzungen des Plenums und der Ausschüsse sowie die individuelle Teilnahme der Mitglieder des Aufsichtsrats im Jahr 2021:

	Sitzungen des Plenums	Sitzungen der Ausschüsse
Hans Dieter Pötsch	9 von 10	18 von 19
Jörg Hofmann	9 von 10	18 von 18
Dr. Hussain Ali Al Abdulla	4 von 10	–
Dr. Hessa Sultan Al Jaber	6 von 10	–
Dr. Bernd Althusmann	9 von 10	0 von 2
Kai Bliesener (bis 31.03.2021)	2 von 2	–
Matías Carnero Sojo (seit 01.04.2021)	7 von 8	–
Daniela Cavallo (seit 11.05.2021)	7 von 7	15 von 15
Dr. Hans-Peter Fischer	10 von 10	–
Marianne Heiß	10 von 10	4 von 4
Ulrike Jakob	10 von 10	–
Dr. Louise Kiesling	8 von 10	–
Peter Mosch	10 von 10	16 von 16
Bertina Murkovic	10 von 10	14 von 14
Bernd Osterloh (bis 30.04.2021)	2 von 2	5 von 5
Dr. Hans Michel Piëch	10 von 10	13 von 13
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	10 von 10	6 von 6
Dr. Wolfgang Porsche	9 von 10	14 von 15
Jens Rothe (seit 22.10.2021)	2 von 2	–
Conny Schönhardt	10 von 10	4 von 4
Athanasiос Stimoniaris (bis 31.08.2021)	6 von 7	–
Stephan Weil	6 von 10	18 von 19
Werner Weresch	9 von 10	–

In der Sitzung des Aufsichtsrats am 24. September 2021 beschäftigten wir uns insbesondere mit strategischen Fragestellungen.

Am 27. Oktober 2021 kam der Aufsichtsrat zu einer Sitzung zusammen, die die Vorbereitung der Beschlussfassung zur Investitions- und Finanzplanung für die Jahre 2022 bis 2026 zum Inhalt hatte.

In der letzten Aufsichtsratssitzung des Berichtsjahres am 9. Dezember 2021 befassten wir uns mit personellen Angelegenheiten im Vorstand der Volkswagen AG. Ferner erörterten wir eingehend die Investitions- und Finanzplanung des Volkswagen Konzerns für die Jahre 2022 bis 2026. Einen weiteren Tagesordnungspunkt der Sitzung bildete der aktuelle Sachstand zur Dieselthematik. Zudem gaben wir zusammen mit dem Vorstand die jährliche Entsprechenserklärung zum DCGK ab, passten das Diversitätskonzept für den Vorstand an und stimmten der Entscheidung des Vorstands zu, die ordentliche Hauptversammlung 2022 vor dem Hintergrund des konkreten Pandemiegesehehens virtuell abzuhalten.

Durch Umlaufbeschlüsse haben wir im Berichtsjahr unter anderem Wahlen in Ausschüsse, den Antrag auf gerichtliche Bestellung der Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (EY) zum Prüfer für die prüferische Durchsicht des Halbjahresfinanzberichts, der erforderlich war, weil die ordentliche Hauptversammlung 2021 erst im Juli 2021 stattfand, sowie Zustimmungen zu Nebentätigkeiten von Vorstandsmitgliedern beschlossen.

INTERESSENKONFLIKTE

Herr Hans Dieter Pötsch war bis Oktober 2015 Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG. Sein Wechsel in den Aufsichtsrat war unabhängig von der Dieselthematik bereits geplant. Um denkbare Interessenkonflikte zu vermeiden, hat Herr Pötsch zu Diskussionen und Beschlussfassungen des Aufsichtsrats, die sein Verhalten im Zusammenhang mit der Dieselthematik betreffen könnten, grundsätzlich den

Sitzungsraum verlassen. Herr Pötsch nahm daher nicht an der Sitzung des Aufsichtsrats vom 24. bis zum 26. März 2021 teil, in der wir uns mit dem Bericht zur Haftung von Vorstandsmitgliedern der Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieselthematik sowie der Beschlussfassung über eine mögliche Inanspruchnahme von Vorstandsmitgliedern befassten. Auch bei ergänzenden Informationen zu diesem Thema sowie insbesondere bei der Beschlussfassung über die Tagesordnung der 61. ordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG und die Beschlussvorschläge des Aufsichtsrats in der Sitzung des Aufsichtsrats am 5. Juni 2021 verließ Herr Pötsch den Raum.

Andere Interessenkonflikte sind im Berichtsjahr weder angezeigt worden noch erkennbar aufgetreten.

CORPORATE GOVERNANCE UND ENTSPRECHENSERKLÄRUNG

Die Umsetzung der Empfehlungen und Anregungen des DCGK im Volkswagen Konzern war ein Schwerpunktthema in der Aufsichtsratssitzung am 9. Dezember 2021. Wir diskutierten eingehend die Vorgaben und gaben zusammen mit dem Vorstand die jährliche Erklärung nach § 161 AktG zu den Empfehlungen des DCGK ab.

Die gemeinsamen Entsprechenserklärungen von Vorstand und Aufsichtsrat sind auf der Internetseite www.volks-wagenag.com/de/InvestorRelations/corporate-governance/declaration-of-conformity.html dauerhaft zugänglich. Weitere Ausführungen zur Umsetzung der Empfehlungen und Anregungen des DCGK finden Sie in der Konzernerklärung zur Unternehmensführung.

Der Prüfungsausschuss hat mit dem Vorstand im Jahr 2020 ein geeignetes Verfahren zur laufenden Überwachung von Geschäften mit nahestehenden Personen (der Related Party Transactions) des Volkswagen Konzerns abgestimmt. Im Berichtsjahr waren gemäß den gesetzlichen Regelungen weder Veröffentlichungen noch Zustimmungsentscheidungen des Aufsichtsrats zu Related Party Transactions erforderlich.

BESETZUNG VON AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

Herr Kai Bliesener, Ressortleiter Fahrzeugbau und Koordinator Automobil- und Zuliefererindustrie bei der IG Metall, hat sein Mandat im Aufsichtsrat der Volkswagen AG mit Wirkung zum 31. März 2021 niedergelegt. Herr Bliesener gehörte dem Aufsichtsrat seit dem 20. Juni 2020 an. Als Nachfolger wurde Herr Matías Carnero Sojo, Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats SEAT, mit Wirkung zum 1. April 2021 gerichtlich ersatzbestellt.

Frau Daniela Cavallo wurde mit Wirkung zum 11. Mai 2021 gerichtlich zum Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG ersatzbestellt. Der Aufsichtsrat wählte sie zudem am 18. Mai 2021 zum Mitglied des Präsidiums. Frau Cavallo ist seit Ende April 2021 Vorsitzende des Gesamt- und Konzernbetriebsrats der Volkswagen AG und folgt im Aufsichtsrat und im Präsidium der Volkswagen AG auf Herrn Bernd Osterloh, der sein Amt mit Wirkung zum 30. April 2021 niedergelegt hatte.

Mit Ablauf der 61. ordentlichen Hauptversammlung endete turnusgemäß die Amtszeit von Frau Dr. Louise Kiesling und Herrn Hans Dieter Pötsch als Mitglieder im Aufsichtsrat der Volkswagen AG. Die Hauptversammlung wählte beide für eine weitere volle Amtszeit als Vertreter der Anteilseigner in den Aufsichtsrat. Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG wählte Herrn Hans Dieter Pötsch am 22. Juli 2021 erneut zum Vorsitzenden sowie Herrn Jörg Hofmann erneut zum Stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats.

Mit Wirkung zum 31. August hat Herr Athanasios Stimoniaris, ehemaliger Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der TRATON SE, sein Mandat als Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG niedergelegt. Herr Stimoniaris gehörte dem Aufsichtsrat seit 2015 an. Als Nachfolger wurde Herr Jens Rothe, Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der Volkswagen Sachsen GmbH, mit Wirkung zum 22. Oktober 2021 gerichtlich ersatzbestellt.

Im Dezember 2020 hat der Aufsichtsrat der Volkswagen AG beschlossen, das Vorstandressort „Komponente und Beschaffung“ ab dem 1. Januar 2021 zu trennen und stattdessen die zwei neuen Vorstandressorts „Einkauf“ und „Technik“ zu

schaffen. Mit Wirkung zum 1. Januar 2021 bestellte der Aufsichtsrat Herrn Murat Aksel, bisher Mitglied des Vorstands der Marke Volkswagen Pkw für „Beschaffung“, und Herrn Thomas Schmall-von Westerholt, bisher Mitglied des Vorstands der Marke Volkswagen Pkw für den Geschäftsbereich „Komponente“, als neue Mitglieder des Vorstands. Den Geschäftsbereich „Einkauf“ hat Herr Aksel übernommen, den Geschäftsbereich „Technik“ verantwortet Herr Schmall-von Westerholt.

Herr Dr. Arno Antlitz, bisheriges Mitglied des Vorstands der AUDI AG für das Ressort „Finanz und Recht“, hat mit Wirkung zum 1. April 2021 im Vorstand der Volkswagen AG den Geschäftsbereich „Finanzen und IT“ übernommen. Er trat die Nachfolge von Herrn Frank Witter an, der zum 31. März 2021 auf eigenen Wunsch aus dem Unternehmen ausschied. Mit Wirkung zum 1. Juli 2021 wurde der Geschäftsbereich „Finanzen und IT“ in zwei getrennte Geschäftsbereiche „Finanzen“ und „IT“ aufgeteilt. Der Geschäftsbereich „Finanzen“ wurde Herrn Dr. Antlitz zugewiesen, der auch den Bereich „IT“ bis zur Bestellung eines weiteren Mitglieds des Vorstands interimweise verantwortete.

Im Dezember 2021 hat der Aufsichtsrat beschlossen, den Konzernvorstand personell zu verstärken und in diesem Zuge dessen Struktur und Funktionen neu zu organisieren. Mit Wirkung zum 1. Januar 2022 wurde ein neues Vorstandressort „Volkswagen Pkw“ eingerichtet, das vom gleichen Tag an von Herrn Ralf Brandstätter verantwortet wird. Zum 1. Februar wurde ferner ein neues Vorstandressort „Konzernvertrieb“ geschaffen, das mit Wirkung zum gleichen Tag Frau Hildegard Wortmann übernommen hat. Am 31. Januar 2022 endete die Amtszeit von Frau Hiltrud Werner im Vorstand der Volkswagen AG. Die Verantwortung für das von ihr geleitet Ressort „Integrität und Recht“ hat Herr Dr. Manfred Döss mit Wirkung zum 1. Februar 2022 übernommen. Für das zuvor durch Herrn Dr. Antlitz interimweise geführte Vorstandressort „IT“ hat ebenfalls mit Wirkung zum 1. Februar 2022 Frau Hauke Stars die Verantwortung übernommen.

Allen ausgeschiedenen Aufsichtsrats- und Vorstandsmitgliedern danken wir ausdrücklich für ihre geleistete Arbeit.

JAHRES- UND KONZERNABSCHLUSSPRÜFUNG

Unserem Vorschlag folgend, wählte die Hauptversammlung der Volkswagen AG am 22. Juli 2021 die Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (EY) zum Abschlussprüfer und zum Konzernabschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2021. Der Abschlussprüfer bestätigte den Jahresabschluss der Volkswagen AG und den Volkswagen Konzernabschluss sowie den zusammengefassten Lagebericht, indem er jeweils den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilte.

Der Aufsichtsrat hat EY auch mit einer externen inhaltlichen Überprüfung des zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts 2021 beauftragt.

Darüber hinaus analysierte der Abschlussprüfer das Risikomanagement- und das Interne Kontrollsysteem. Er stellte abschließend fest, dass der Vorstand die nach § 91 Abs. 2 AktG geforderten Maßnahmen getroffen hat, um Risiken, die den Fortbestand des Unternehmens gefährden könnten, frühzeitig zu erkennen. Der vom Vorstand vorgelegte Bericht über die Beziehungen der Volkswagen AG zu verbundenen Unternehmen gemäß § 312 AktG (Abhängigkeitsbericht) für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 wurde ebenfalls vom Abschlussprüfer geprüft und mit folgendem Vermerk versehen: „Nach unserer pflichtmäßigen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass die tatsächlichen Angaben des Berichts richtig sind und bei den im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäften die Leistung der Gesellschaft nicht unangemessen hoch war.“

Für die Sitzungen des Prüfungsausschusses und des Aufsichtsrats am 11. März 2022 erhielten die Mitglieder dieser

Gremien jeweils rechtzeitig die Jahres- und Konzernabschlussunterlagen einschließlich des Abhängigkeitsberichts, die Unterlagen zum zusammengefassten Lagebericht sowie die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers und den Bericht von EY zur externen inhaltlichen Überprüfung des zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts 2021. In beiden Sitzungen berichtete der Abschlussprüfer umfassend über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung und stand für ergänzende Auskünfte zur Verfügung. Ferner stand der Vorsitzende des Prüfungsausschusses mit dem Abschlussprüfer auch zwischen den Sitzungen und zur Vorbereitung der Sitzungen des Prüfungsausschusses in engem Austausch.

Der Prüfungsausschuss hat unter Berücksichtigung der Prüfungsberichte des Abschlussprüfers und des Gesprächs mit ihm sowie auf Basis eigener Feststellungen die Unterlagen für die Prüfung des Konzernabschlusses, des Jahresabschlusses der Volkswagen AG, des zusammengefassten Lageberichts, des Abhängigkeitsberichts sowie des zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts 2021 durch den Aufsichtsrat vorbereitet und darüber in der Aufsichtsratssitzung am 11. März 2022 berichtet. Im Anschluss daran hat er dem Aufsichtsrat empfohlen, den Jahres- und den Konzernabschluss zu billigen. In Kenntnis und unter Berücksichtigung des Berichts des Prüfungsausschusses und des Berichts des Abschlussprüfers sowie in Gespräch und Diskussion mit dem Abschlussprüfer haben wir die Unterlagen einer eingehenden Prüfung unterzogen. Wir kamen zu dem Ergebnis, dass die Unterlagen ordnungsgemäß sind und die im zusammengefassten Lagebericht dargestellten Einschätzungen des Vorstands zur Lage der Gesellschaft und des Konzerns den Einschätzungen des Aufsichtsrats entsprechen.

In unserer Sitzung am 11. März 2022, an der auch der Abschlussprüfer bei den Tagesordnungspunkten mit Bezug zum Jahres- und Konzernabschluss, zum Abhängigkeitsbericht und zum zusammengefassten Lagebericht teilnahm, stimmten wir deshalb dem Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer zu und billigten den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluss sowie den Konzernabschluss. Damit ist der Jahresabschluss festgestellt. Nach dem abschließenden Ergebnis unserer Prüfung des Abhängigkeitsberichts sind gegen die Erklärung des Vorstands am Schluss des Abhängigkeitsberichts keine Einwendungen zu erheben. Den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands haben wir unter Berücksichtigung insbesondere der Interessen der Gesellschaft und der Aktionäre geprüft und uns dem Vorschlag angeschlossen. EY hat eine externe inhaltliche Überprüfung des zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts 2021 zur Erlangung begrenzter Sicherheit durchgeführt und einen uneingeschränkten Vermerk erteilt. EY nahm in unserer Sitzung am 11. März 2022 auch bei den Tagesordnungspunkten mit Bezug zum zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht 2021 teil. Der Aufsichtsrat hatte nach seiner eigenständigen Prüfung des zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts 2021 keine Einwendungen. Wir beschlossen zudem, gemeinsam mit dem Vorstand den Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2021 zu erstellen. Das Präsidium hat die Beschlussfassung des Aufsichtsrats zur Erstellung des Vergütungsberichts vorbereitet. EY hat den Vergütungsbericht über

die gesetzliche Prüfung hinaus, ob der Vergütungsbericht alle gesetzlich vorgeschriebenen Angaben enthält, auch inhaltlich überprüft und einen uneingeschränkten Vermerk erteilt.

Wir danken dem Vorstand, dem Betriebsrat, dem Management, allen Mitarbeitern der Volkswagen AG sowie den Beschäftigten der mit ihr verbundenen Unternehmen für die im Jahr 2021 geleistete Arbeit und sprechen ihnen unsere besondere Anerkennung aus. Angesichts der großen Herausforderungen, die einerseits weiterhin von der Covid-19-Pandemie ausgehen, und die andererseits aus der schwierigen Versorgungssituation bei einigen Rohstoffen und Bauteilen resultieren, haben sie alle mit hohem persönlichen Engagement und Verantwortungsbewusstsein entscheidend dazu beigetragen, dass der Volkswagen Konzern dennoch auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2021 zurückblicken kann.

Wolfsburg, 11. März 2022



Hans Dieter Pötsch
Vorsitzender des Aufsichtsrats



KONZERNBEREICHE

- 19** Marken und Geschäftsfelder
- 22** Volkswagen Pkw
- 24** ŠKODA
- 26** SEAT
- 28** Volkswagen Nutzfahrzeuge
- 30** Audi
- 32** Bentley
- 34** Porsche
- 36** TRATON GROUP
- 38** Volkswagen Group China
- 40** Volkswagen Finanzdienstleistungen

Marken und Geschäftsfelder

Für den Volkswagen Konzern ergaben sich im Geschäftsjahr 2021 Herausforderungen aus der Covid-19-Pandemie und der eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit infolge des Halbleitermangels.

DIE KONZERNSTRUKTUR

Der Volkswagen Konzern gliedert sich in die zwei Konzernbereiche Automobile und Finanzdienstleistungen. Dabei setzt sich der Konzernbereich Automobile aus den Bereichen Pkw, Nutzfahrzeuge und Power Engineering zusammen. Die Aktivitäten des Konzernbereichs Automobile umfassen vor allem die Entwicklung von Fahrzeugen, Motoren und Fahrzeugsoftware, die Produktion und den Vertrieb von Pkw, leichten Nutzfahrzeugen, Lkw, Bussen und Motorrädern sowie das Geschäft mit Originalteilen, Großdieselmotoren, Turbomaschinen und Komponenten der Antriebstechnik. Das Angebot wird sukzessive durch Mobilitätslösungen ergänzt. Die Marke Ducati ist der Marke Audi und somit dem Bereich Pkw zugeordnet. Seit dem 1. Juli 2021 ergänzt Navistar die Marken im Bereich Nutzfahrzeuge. Die Tätigkeit des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen umfasst die Händler- und Kundenfinanzierung, das Fahrzeug-Leasing, das Direktbank- und Versicherungsgeschäft sowie das Flottenmanagement und Mobilitätsangebote.

BERICHTSSTRUKTUR DES VOLKSWAGEN KONZERNS

KONZERNBEREICH AUTOMOBILE	KONZERNBEREICH FINANZDIENSTLEISTUNGEN
Bereich Pkw Volkswagen Pkw ŠKODA SEAT Volkswagen Nutzfahrzeuge Audi Bentley Porsche Automobile Sonstiges	Bereich Nutzfahrzeuge Scania Vehicles and Services MAN Nutzfahrzeuge Navistar Bereich Power Engineering Power Engineering Händler- und Kundenfinanzierung Leasing Direktbank Versicherungen Flottenmanagement Mobilitätsangebote

In diesem Kapitel erläutern wir die wesentlichen Mengen- und Finanzzahlen der Konzernmarken sowie von Volkswagen Finanzdienstleistungen. Aufgrund der für den Volkswagen Konzern hohen Bedeutung der Geschäftsentwicklung auf dem weltweit größten Einzelmarkt berichten wir in diesem Kapitel darüber hinaus über den Geschäftsverlauf und das Ergebnis unseres Engagements in China.

Die Produktionszahlen und Auslieferungen an Kunden differenzieren wir nach Fahrzeugmarken und deren Modellen, die das entsprechende Markenlogo tragen. Die Absatzzahlen enthalten die von den jeweiligen Markengesellschaften verkauften Fahrzeuge einschließlich der Modelle anderer Konzernmarken. Aus der Geschäftsentwicklung in China ergeben sich zum Teil deutliche Unterschiede zwischen den Auslieferungszahlen und dem Absatz.

WESENTLICHE ZAHLEN NACH MÄRKTN

Das Geschäft des Volkswagen Konzerns und seiner Marken wurde im Jahr 2021 von der Covid-19-Pandemie und der eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit infolge des Halbleitermangels beeinträchtigt. Im Berichtsjahr erzielte der Volkswagen Konzern ein Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen in Höhe von 20,0 (10,6) Mrd. €. Sondereinflüsse aus der Dieselthematik belasteten das Ergebnis mit –0,8 (–0,9) Mrd. €.

Im vergangenen Geschäftsjahr belief sich der Absatz des Volkswagen Konzerns auf 8,6 (9,2) Mio. Fahrzeuge. Die Umsatzerlöse nahmen mixbedingt um 12,3 % auf 250,2 Mrd. € zu.

In der Region Europa/Übrige Märkte ging der Absatz im Vergleich zum Vorjahr um 5,2 % auf 3,7 Mio. Fahrzeuge zurück. Positive Mixeffekte führten jedoch dazu, dass die Umsatzerlöse auf 145,6 (133,5) Mrd. € stiegen. Wechselkurseffekte wirkten negativ.

Auf den Märkten Nordamerikas lag der Absatz im Berichtszeitraum mit 805 Tsd. Fahrzeugen um 8,2 % über dem Vorjahreswert. Die Umsatzerlöse legten auf 45,3 (36,8) Mrd. € zu, was insbesondere auf das höhere Volumen und Mixeffekte sowie den Einbezug von Navistar seit dem 1. Juli 2021 zurückzuführen war. Damit konnte die unvorteilhafte Wechselkursentwicklung mehr als kompensiert werden.

Im Jahr 2021 konnten wir unseren Absatz auf den Märkten der Region Südamerika auf 503 Tsd. Fahrzeuge steigern; ein Plus von 6,8 % im Vergleich zu 2020. In der Folge nahmen die Umsatzerlöse um 27,9 % auf 11,0 Mrd. € zu. Wechselkurse hatten einen negativen Effekt.

In der Region Asien-Pazifik ging der Absatz des Volkswagen Konzerns – einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen – im Berichtsjahr auf 3,5 (4,0) Mio. Fahrzeuge zurück. Die Umsatzerlöse stiegen mix- und wechselkursbedingt auf 48,7 (44,3) Mrd. €. Die Umsatzerlöse unserer chinesischen Joint Ventures sind nicht enthalten, da diese At Equity konsolidiert werden.

Sicherungsgeschäfte zur Absicherung von Umsatzerlösen in Fremdwährung belasteten im abgelaufenen Geschäftsjahr die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns um 386 (345) Mio. €.

WESENTLICHE ZAHLEN NACH MARKEN UND GESCHÄFTSFELDERN

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE		OPERATIVES ERGEBNIS	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Volkswagen Pkw	2.719	2.835	76.127	71.076	2.503	454
ŠKODA	784	849	17.743	17.081	1.083	756
SEAT	494	484	9.614	9.198	-233	-339
Volkswagen Nutzfahrzeuge	326	345	9.909	9.358	73	-454
Audi	1.009	1.017	53.068	49.973	5.546	2.739
Bentley	15	11	2.845	2.049	389	20
Porsche Automobile ¹	297	265	30.289	26.086	5.006	4.021
Scania Vehicles and Services ²	91	73	13.927	11.521	903	748
MAN Nutzfahrzeuge	151	118	13.000	10.838	-276	-631
At Equity einbezogene Gesellschaften China ³	3.042	3.577	-	-	-	-
Power Engineering ⁴	-	-	3.278	3.640	179	-268
Volkswagen Finanzdienstleistungen	-	-	41.662	38.637	5.672	2.803
Sonstiges ⁵	-353	-418	-21.263	-26.573	-818	759
Volkswagen Konzern vor Sondereinflüssen	8.576	9.157	250.200	222.884	19.275	9.675
Sondereinflüsse	-	-	-	-	-751	-931
Volkswagen Konzern	8.576	9.157	250.200	222.884	19.275	9.675
Konzernbereich Automobile ⁶	8.576	9.157	206.237	182.106	13.230	6.664
davon: Bereich Pkw	8.303	8.965	172.868	156.311	13.051	7.224
Bereich Nutzfahrzeuge	273	191	30.092	22.156	134	-79
Bereich Power Engineering	-	-	3.278	3.640	45	-482
Konzernbereich Finanzdienstleistungen	-	-	43.963	40.778	6.045	3.012

1 Porsche (einschließlich Finanzdienstleistungen): Umsatz 33.138 (28.695) Mio. €, Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen 5.286 (4.176) Mio. €.

2 Scania (einschließlich Finanzdienstleistungen): Umsatz 14.400 (11.950) Mio. €, Operatives Ergebnis 1.119 (855) Mio. €.

3 Die Umsatzerlöse und Operativen Ergebnisse der Joint-Venture-Gesellschaften in China sind in den Werten des Konzerns nicht enthalten.

Diese chinesischen Gesellschaften erzielten ein anteiliges Operatives Ergebnis von 3.026 (3.602) Mio. €.

4 Im Vorjahr inklusive Geschäft von Renk.

5 Im Operativen Ergebnis im Wesentlichen ergebniswirksame konzerninterne Posten, insbesondere aus der Eliminierung von Zwischengewinnen, inklusive Abschreibungen auf identifizierte Vermögenswerte im Rahmen der Kaufpreisallokationen sowie den Marken nicht zugeordnete Gesellschaften. Inklusive Navistar seit 1. Juli 2021.

6 Inklusive Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.

WESENTLICHE ZAHLEN NACH MÄRKTN

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE	
	2021	2020	2021	2020
Europa/Übrige Märkte	3.727	3.929	145.570	133.499
Nordamerika	805	744	45.305	36.810
Südamerika	503	471	11.039	8.632
Asien-Pazifik ¹	3.540	4.012	48.672	44.288
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	-	-	-386	-345
Volkswagen Konzern¹	8.576	9.157	250.200	222.884

1 Die Umsatzerlöse der Joint-Venture-Gesellschaften in China sind in den Werten des Konzerns und des Marktes Asien-Pazifik nicht enthalten.



Im Geschäftsjahr 2021 feierte Volkswagen Pkw das Marktdebüt des ID.4, der erste vollelektrische SUV der Marke. Mit dem ID.5, einer modernen Symbiose aus SUV und Coupé, wurde die ID.-Familie um ein weiteres Mitglied erweitert.

GESCHÄFTSVERLAUF

Die Marke Volkswagen Pkw will „Menschen bewegen, Menschen voranbringen“. Im Mittelpunkt der Strategie ACCELERATE 2030 steht eine weltweite Offensive, mit der die Marke die Transformation zum Technologie- und Software-Unternehmen anstrebt, das sich an den Kundenbedürfnissen orientiert.

Die Marke Volkswagen Pkw ging im Geschäftsjahr 2021 mit dem ID.4 an den Start, der erste vollelektrische SUV der ID.-Familie. Athletische Proportionen, ein fließendes Design und ein plastisch geformtes Heck prägen das Exterieur und verleihen dem Allrounder eine gute Aerodynamik. Innen überzeugt er durch ein großzügiges Raumkonzept, puristisches Design, intuitive Bedienung und nachhaltige Bezugsmaterialien. Die Auszeichnung zum „World Car of the Year 2021“ unterstreicht den Anspruch der Marke, mit dem ID.4 Alltagstauglichkeit und Leistung zu vereinen. Er wird in den Kernmärkten Europa, China und zukünftig auch in den USA gefertigt und verkauft. Weitere Derivate zum Basismodell sind der ID.4 CROZZ, der ID.4 X sowie der ID.4 GTX. Im Spätherbst des Berichtsjahres stellte die Marke Volkswagen Pkw ein weiteres Modell der ID.-Familie vor: Der neue ID.5 beeindruckt mit einer zukunftsweisenden Form, die die Stärken eines SUV mit der aerodynamischen Silhouette eines Coupés vereint und eine moderne Symbiose schafft. Die beliebte Golf-Familie feierte im Berichtsjahr das 45-jährige Jubiläum des Golf GTI. Zum Geburtstag der sportlichen Ikone präsentierte die Marke Volkswagen Pkw das Sondermodell Golf GTI „Clubsport 45“. Das exklusive Jubiläumsmodell ist 221 kW (300 PS) stark und mit seiner besonderen, GTI-typischen Ausstattung eine Hommage an den ersten Golf GTI.

Im Geschäftsjahr 2021 lieferte die Marke Volkswagen Pkw weltweit 4,9 Mio. Fahrzeuge aus; der Rückgang um 8,1% ist vor allem auf die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge des Halbleitermangels zurückzuführen. In den USA konnten die Verkäufe um 15,1 % gesteigert werden.

Die Marke Volkswagen Pkw setzte im Berichtsjahr 2,7 (2,8) Mio. Fahrzeuge ab. Die Modelle T-Roc, T-Cross und Atlas wurden stark nachgefragt, auch der ID.3 und der ID.4 waren sehr beliebt. Die Differenz zwischen Auslieferungen und Absatz beruht im Wesentlichen darauf, dass die fahrzeugproduzierenden Joint Ventures in China nicht den Gesellschaften der Marke Volkswagen Pkw zugerechnet werden.

Im Jahr 2021 fertigte die Marke Volkswagen Pkw weltweit 4,6 (5,1) Mio. Fahrzeuge. Im Mai 2021 feierte Volkswagen Slovakia – bestehend aus den Standorten Bratislava, Martin und Stupava – ihr 30-jähriges Bestehen. Das Mehrmarkenwerk Bratislava fertigt aktuell acht Modelle von fünf Konzernmarken unter einem Dach.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Die Marke Volkswagen Pkw konnte 2021 ihre Umsatzerlöse im Vergleich zum Vorjahr um 7,1% auf 76,1 Mrd. € steigern. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen lag marginbedingt bei 2,5 (0,5) Mrd. € und somit über dem Vorjahreswert, der besonders von der Pandemie belastet war. Die Vorleistungen für neue Produkte und Technologien nahmen zu. Die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen lag bei 3,3 (0,6) %. Aus der Dieselthematik ergaben sich Sondereinflüsse in Höhe von -0,7 (-0,8) Mrd. €.

30 Jahre

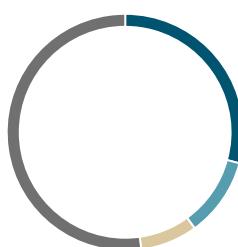
Volkswagen Slovakia

PRODUKTION

Fahrzeuge	2021	2020
Tiguan	598.656	754.276
Polo/Virtus/Nivus/Taigo	453.479	467.765
Lavida	394.222	416.209
Passat/Magotan	379.614	477.892
Jetta/Sagitar	295.490	422.908
T-Cross/Tacqua/Taigun	295.101	285.824
T-Roc	282.748	285.299
Golf	267.352	408.528
Bora	242.022	329.263
Tharu/Taos	206.789	149.781
Atlas/Teramont	180.873	178.954
JETTA	157.157	165.681
Santana	138.232	174.966
ID.4	134.319	6.487
Gol	131.129	117.471
up!	75.616	59.786
ID.3	73.738	64.259
Lamando	58.551	65.730
Arteon/CC	42.508	55.899
Saveiro	40.212	41.146
Touareg	34.957	41.136
Touran	30.603	56.833
ID.6	20.461	-
Fox/Suran	18.162	12.184
Sharan/Viloran	16.806	32.142
Phideon	6.618	10.344
	4.575.415	5.080.763

MARKE VOLKSWAGEN PKW

	2021	2020	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	4.897	5.328	-8,1
Absatz	2.719	2.835	-4,1
Produktion	4.575	5.081	-9,9
Umsatzerlöse (Mio. €)	76.127	71.076	+7,1
Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen	2.503	454	x
Operative Umsatzrendite (%)	3,3	0,6	

ID.5**AUSLIEFERUNGEN NACH MÄRKTN
in Prozent**

Europa/Übrige Märkte	29,2 %
Nordamerika	10,8 %
Südamerika	7,8 %
Asien-Pazifik	52,2 %

WEITERE INFORMATIONEN www.volkswagen.de



ŠKODA stellte im Jahr 2021 die vierte Generation des beliebten Modells Fabia vor, der nun erstmals auf dem MQB basiert. Mit dem SUV Kushaq startete die tschechische Marke zudem ihre Marktoffensive Indien 2.0.

GESCHÄFTSVERLAUF

Die Modelle von ŠKODA folgen dem Leitbild „Smart Understatement“: ein überlegenes Raumangebot, ein Höchstmaß an Funktionalität, ein überzeugendes Preis-Wert-Verhältnis und ein charaktervolles Design. Hinzu kommen die zahlreichen praktischen „Simply Clever“-Ideen sowie neue digitale Services, um das Leben der Kunden leichter zu machen.

Im Geschäftsjahr 2021 stellte ŠKODA die vierte Generation des Fabia vor, der nun erstmals auf dem MQB des Volkswagen Konzerns basiert. Der erfolgreiche Kleinwagen wirkt noch dynamischer und erwachsener als sein Vorgänger und weckt mit seinen Proportionen und Linien Emotionen beim Betrachter. Das Interieur ist mit seinem großzügigen Platzangebot sowie einer ergonomischen Bedienung ganz an den Passagier angepasst. Neue Infotainmentfunktionen und zahlreiche Sicherheits- und Assistenzsysteme runden das Fahrzeugkonzept ab. ŠKODA richtet sich im indischen Markt neu aus und stellte im Berichtsjahr mit dem ŠKODA Kushaq das erste Modell der Marktoffensive Indien 2.0 vor. Der Name des Modells entstammt der altindischen Sprache und bedeutet frei übersetzt „König“. Der SUV vereint die typischen Merkmale der tschechischen Marke mit den Anforderungen der indischen Kunden: mit einem attraktiven Design und einer hohen Funktionalität gepaart mit den „Simply Clever“-Ideen von ŠKODA repräsentiert der Kushaq den typischen SUV-Charakter der Marke. Im Innenraum führt ŠKODA sein typisches SUV-Design mit indischen Applikationen zusammen.

Die Marke ŠKODA lieferte im Berichtszeitraum weltweit 0,9 (1,0) Mio. Fahrzeuge aus. In Frankreich (+1,5%) und Spanien (+19,2%) lagen die Verkäufe über dem Vorjahreswert, in Indien konnten sie mehr als verdoppelt werden.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr setzte ŠKODA 0,8 (0,8) Mio. Fahrzeuge ab. Die SUV-Modelle Kamiq und Karoq wurden stark nachgefragt, auch der neue Enyaq iV war bei den Kunden sehr beliebt. Der Unterschied zwischen den Auslieferungszahlen und den Absatzzahlen ergibt sich im Wesentlichen daraus, dass die fahrzeugproduzierenden Joint Ventures in China nicht zu den Gesellschaften der Marke ŠKODA zählen.

ŠKODA produzierte im Geschäftsjahr 2021 weltweit 0,8 Mio. Fahrzeuge; das waren 14,8 % weniger als im Jahr 2020. Im Stammwerk Mladá Boleslav wurde im Berichtsjahr ein besonderes Jubiläum gefeiert: seit Beginn der Automobilfertigung im Jahr 1905 wurden dort 15 Mio. Fahrzeuge gefertigt.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Die Marke ŠKODA konnte die Umsatzerlöse im Geschäftsjahr 2021 trotz gesunkenener Absatzzahlen um 3,9 % auf 17,7 Mrd. € steigern. Vor allem positive Margen- und Währungseffekte sowie geringere CO₂-Lenkungsabgaben führten dazu, dass das Operative Ergebnis auf 1,1 (0,8) Mrd. € zulegen konnte. Die operative Rendite belief sich auf 6,1 %; im Vorjahr lag sie bei 4,4 %.

15 Mio.

Fahrzeuge im Werk Mladá Boleslav gefertigt

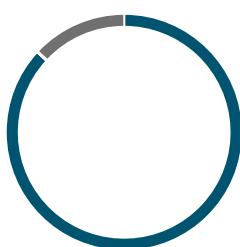
PRODUKTION

Fahrzeuge	2021	2020
Rapid/Scala	193.045	219.401
Octavia	172.077	233.902
Karoq/Kamiq	127.470	172.999
Fabia	94.105	100.425
Kodiaq	88.505	117.825
Superb	57.720	80.880
Enyaq iV	49.811	939
Kushaq	16.291	—
Citigo	2.886	14.482
801.910	940.853	

MARKE ŠKODA

	2021	2020	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	878	1.005	-12,6
Absatz	784	849	-7,7
Produktion	802	941	-14,8
Umsatzerlöse (Mio. €)	17.743	17.081	+ 3,9
Operatives Ergebnis	1.083	756	+ 43,2
Operative Umsatzrendite (%)	6,1	4,4	

Fabia

**AUSLIEFERUNGEN NACH MÄRKTN
in Prozent**

Europa/Übrige Märkte	86,8 %
Nordamerika	0,0 %
Südamerika	0,2 %
Asien-Pazifik	13,0 %

WEITERE INFORMATIONEN www.skoda.de



SEAT ist ein Unternehmen mit zwei Marken: SEAT und CUPRA. Im Jahr 2021 machte der Automobilhersteller den nächsten Schritt auf dem Weg zur Elektromobilität und brachte den vollelektrischen CUPRA Born auf den Markt.

GESCHÄFTSVERLAUF

CUPRA ist der unkonventionelle Herausforderer, der Emotion mit Elektrifizierung und Performance kombiniert und von Barcelona aus die Welt inspiriert. Das Fahrzeugangebot basiert auf einer zeitgenössischen Interpretation von Leistung und Design. Im Jahr 2021 wurde das erste vollelektrische Fahrzeug der Marke auf den Markt gebracht. Der CUPRA Born, der europaweit mit wichtigen Auszeichnungen und positiven Bewertungen begrüßt wurde, ist der Impuls für eine neue Ära. Basierend auf der MEB-Plattform des Volkswagen Konzerns erreicht er eine maximale Reichweite von bis zu 540 km. Das Modell ist in zwei Antriebsvarianten erhältlich: 110 kW (150 PS) und 150 kW (204 PS). Letztere bietet eine E-Boost Performance Option, die eine Leistungssteigerung auf 170 kW (231 PS) möglich macht.

SEAT ist die Konzernmarke mit dem jüngsten Kundenprofil in Europa. Im Jahr 2021 brachte SEAT die überarbeiteten Modelle vom Arona und vom Ibiza auf den Markt. Das Design-Update des SUV Arona bringt seinen Offroad-Charakter noch besser zur Geltung. Der neue Ibiza ist jetzt serienmäßig mit LED-Scheinwerfern unterwegs. Beide Fahrzeuge bieten ein modernes und digitales Interieur mit größerem Infotainmentsystem, einer verbesserten Spracherkennung und neuen Konnektivitätslösungen. Zudem stehen weitere Fahrerassistenzsysteme und ein breites Spektrum an effizienten Motoren zur Verfügung.

Die Auslieferungen an Kunden von SEAT und CUPRA waren im Geschäftsjahr 2021 mit 471 Tsd. Fahrzeugen um 10,3% höher als ein Jahr zuvor. Auf nahezu allen Märkten konnten die Verkaufszahlen gegenüber dem Vorjahr gesteigert werden, unter anderem dank der Nachfrage nach elektrifizierten Fahrzeugen und CUPRA Modellen. Die Marke CUPRA konnte ihre Verkäufe mit 79 Tsd. Fahrzeugen nahezu verdreifachen.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr belief sich der Absatz des Unternehmens auf 494 Tsd. Einheiten; das waren 2,1% mehr als ein Jahr zuvor. Darin enthalten ist auch der für Audi produzierte A1. Der CUPRA Formentor, der SEAT Arona und der SEAT Ibiza verzeichneten eine hohe Nachfrage.

Im Berichtszeitraum wurden 424 Tsd. SEAT und CUPRA Fahrzeuge gefertigt; trotz der Herausforderungen aus dem Halbleitermangel war dies ein Plus von 4,2% gegenüber dem Vorjahr.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Im Jahr 2021 nahmen die Umsatzerlöse von SEAT um 4,5% auf 9,6 Mrd. € zu. Das Operative Ergebnis lag bei -233 (-339) Mio. €. Positive Volumeneffekte, insbesondere aus dem Wachstum von CUPRA, wurden durch Rohstoffpreisseigerungen und den Halbleitermangel erheblich abgeschwächt, sodass es, nach dem pandemiebedingt schwachen Jahr 2020, nicht zur vollständigen Erholung kam. Die operative Rendite lag bei -2,4 (-3,7)%.

10,3 %

Steigerung der Auslieferungen

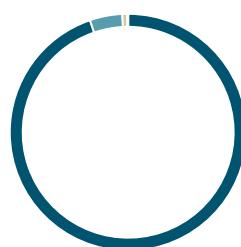
PRODUKTION

Fahrzeuge	2021	2020
SEAT		
Arona	98.656	78.823
Ibiza	83.710	74.564
Leon	70.143	111.904
Ateca	53.995	65.885
Tarraco	22.437	18.726
Mii	8.648	7.593
Alhambra	4.169	14.672
	341.758	372.167
CUPRA		
Formentor	58.863	11.041
Leon	13.670	12.419
Born	4.801	—
Ateca	4.505	10.825
	81.839	34.285
SEAT und CUPRA	423.597	406.452

SEAT

	2021	2020	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	471	427	+ 10,3
Absatz	494	484	+ 2,1
Produktion	424	406	+ 4,2
Umsatzerlöse (Mio. €)	9.614	9.198	+ 4,5
Operatives Ergebnis	–233	–339	+ 31,2
Operative Umsatzrendite (%)	–2,4	–3,7	

CUPRA Born

**AUSLIEFERUNGEN NACH MÄRKTN
in Prozent**

Europa/Übrige Märkte	94,8 %
Nordamerika	4,5 %
Südamerika	0,7 %
Asien-Pazifik	0,1 %

■ WEITERE INFORMATIONEN www.seat.de



Die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge feierte im Jahr 2021 die Weltpremiere des neuen Multivan in der siebten Generation, die für Kunden und Marke gleichermaßen eine neue Ära einleitet. Ein weiteres Highlight war die Vorstellung des Caddy Maxi.

GESCHÄFTSVERLAUF

Als führender Hersteller leichter Nutzfahrzeuge gestaltet Volkswagen Nutzfahrzeuge den städtischen Waren- und Dienstleistungsverkehr grundlegend neu und nachhaltig, um so die Lebensqualität vor allem in den Innenstädten zu verbessern. Die Marke ist deshalb im Volkswagen Konzern die Leitmarke für das autonome Fahren sowie für Mobilitätsdienstleistungen wie Mobility-as-a-Service und Transport-as-a-Service. Für diese Lösungen wird Volkswagen Nutzfahrzeuge in Zukunft entsprechende Special Purpose Vehicles, etwa Robo-Taxis und -Transporter, entwickeln. Am Standort Hannover soll künftig die Fertigung von Fahrzeugen aus dem Artemis Projekt des Konzerns sowie der Karosseriebau eines neuen Bentley Modells erfolgen. So bewegt die Marke die Gesellschaft von morgen mit all ihren Anforderungen an eine saubere, intelligente und nachhaltige Mobilität. Dafür steht Volkswagen Nutzfahrzeuge mit seinem Markenversprechen: Wir transportieren Erfolg, Freiheit und Zukunft.

Im Jahr 2021 präsentierte die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge die siebte Generation ihres Bestsellers: den Multivan. Die Neuauflage des Bullis wartet mit einem optimierten Sitz- und Laderaumsystem, einem loungeartigen Interieur sowie einer neu entwickelten Instrumententafel und einer integrierten Displaylandschaft auf. Ein Novum in der Modellreihe: Der neue 160 kW (218 PS) Plug-in-Hybridantrieb bringt das lokal emissionsfreie Fahren mit hohen Reichweiten und einem niedrigen Gesamtverbrauch in Einklang. Damit leitet der neue Multivan für die Marke eine neue Ära auf ihrem „Way to Zero“ ein. Des Weiteren wurde im Berichtsjahr der Caddy Maxi vorgestellt. Der im Vergleich zur Basisversion um 35 cm längere Caddy bietet mehr Raum und Möglichkeiten: Das Transportieren von sperrigen Gegenständen oder auch die Beförderung von bis zu 7 Personen sind mit ihm problemlos machbar.

Mit dem ID. Buzz, der vollektrischen Version des ikonischen Bulli, steht eins der wichtigsten neuen Modelle der Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge in den Startlöchern. Zudem wird aus der Kooperation mit Ford im Jahr 2022 der Nachfolger des Amarok hervorgehen.

Die Auslieferungen von Volkswagen Nutzfahrzeuge beliefen sich im Geschäftsjahr 2021 auf 360 Tsd. Einheiten (-3,2%). In Spanien (+3,3%), der Türkei (+17,0%) und in Argentinien (+44,6%) stiegen die Verkäufe.

Volkswagen Nutzfahrzeuge setzte im Berichtsjahr 326 Tsd. Fahrzeuge ab; das waren 5,6% weniger als ein Jahr zuvor. Vor allem der Crafter und der Multivan/Transporter verzeichneten jedoch Zuwächse. Großer Beliebtheit erfreuten sich auch die California-Freizeitmodelle; ihr Absatz wuchs um 29,2%.

Im Jahr 2021 produzierte die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge 335 Tsd. Fahrzeuge und damit 2,5% weniger als im Vorjahr.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Die Umsatzerlöse von Volkswagen Nutzfahrzeuge waren im Geschäftsjahr 2021 mit 9,9 Mrd. € um 5,9 % höher als ein Jahr zuvor. Das Operative Ergebnis stieg auf 73 (-454) Mio. €; vor allem Mixeffekte, aber auch eine verbesserte Preispositionierung und geringere Entwicklungskosten wirkten positiv. Im Vergleich zum Vorjahr waren geringere CO₂-Lenkungsabgaben zu berücksichtigen. Die operative Rendite erhöhte sich auf 0,7(-4,9)%.

5,9 %

Umsatzsteigerung

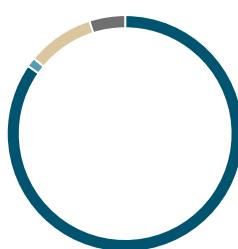
PRODUKTION

Fahrzeuge	2021	2020
Transporter	80.122	66.357
Caravelle/Multivan, Kombi, California	79.379	71.813
Crafter, Grand California	58.739	58.235
Amarok	42.755	36.343
Caddy Kombi	40.156	61.998
Caddy, Caddy California	33.805	48.799
334.956	343.545	

MARKE VOLKSWAGEN NUTZFAHRZEUGE

	2021	2020	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	360	372	-3,2
Absatz	326	345	-5,6
Produktion	335	344	-2,5
Umsatzerlöse (Mio. €)	9.909	9.358	+ 5,9
Operatives Ergebnis	73	-454	x
Operative Umsatzrendite (%)	0,7	-4,9	

Multivan PHEV

**AUSLIEFERUNGEN NACH MÄRKTN
in Prozent**

Europa/Übrige Märkte	84,7 %
Nordamerika	1,3 %
Südamerika	9,2 %
Asien-Pazifik	4,9 %

WEITERE INFORMATIONEN www.volks-wagen-nutzfahrzeuge.de



Die Marke Audi hat den Anspruch, die technische und technologische Speerspitze des Konzerns zu sein. Mit den Baureihen Q4 e-tron und e-tron GT setzte Audi im Berichtsjahr seine Elektrifizierungsoffensive fort.

GESCHÄFTSVERLAUF

„Vorsprung“ ist für Audi ein weltweites Versprechen, das die Marke mit den Vier Ringen konsequent auf die Premiummobilität der Zukunft ausrichtet: vernetzt, nachhaltig, elektrisch, autonom. Bei der Entwicklung von innovativen Technologien übernimmt Audi im Konzern eine führende Rolle, unter anderem bei der Premium Plattform Elektrik (PPE) für vollelektrische Premiumfahrzeuge. Im Berichtsjahr setzte Audi seine Elektrifizierungsoffensive konsequent fort: Mit der Präsentation des e-tron GT setzte Audi ein starkes Zeichen. Das viertürige Coupé, das auch als RS-Modell in den Markt eingeführt wurde, interpretiert den klassischen Gran-Turismo-Gedanken neu. Eine zentrale Rolle in der Elektrifizierungsstrategie spielen der Q4 e-tron und der Q4 Sportback e-tron, die ersten reinen Elektroautos der Marke Audi im kompakten Segment. Unter der expressiv gestalteten Karosserie bieten beide SUVs einen großen Innenraum, eine hohe Alltagstauglichkeit und eine starke Lade- und Fahrleistung. Je nach Motorisierung bieten sie Reichweiten von über 500 km. Mit dem Augmented Reality Head-up-Display kommt auf Wunsch eine wegweisende Bedieninnovation an Bord. Audi stellte im Jahr 2021 zudem beeindruckende Studien vor: Mit dem Showcar A6 e-tron concept zeigte Audi, wie ein Elektroauto auf Basis der Premium Plattform Elektrik (PPE) aussehen kann. Die Konzeptfahrzeuge Audi skysphere und grandsphere geben einen Ausblick, wie die Marke Audi insbesondere mit neuen Innenraumkonzepten und einem ganzheitlichen digitalen Ökosystem die Zukunft der Oberklasse gestalten will.

Die Marke Audi lieferte im Jahr 2021 in einem schwierigen Marktumfeld insgesamt 1,7 (1,7) Mio. Fahrzeuge an Kunden aus. In Großbritannien (+9,4%), Italien (+9,9%), Frankreich (+10,2%) und den USA (+5,0%) konnten Zuwächse verzeichnet werden.

Im Berichtsjahr belief sich der Absatz der Marke Audi auf 1,0 (1,0) Mio. Fahrzeuge. Das chinesische Gemeinschaftsunternehmen FAW-Volkswagen setzte weitere 644 (656) Tsd. lokal produzierte Audi Fahrzeuge ab. Besonders stark nachgefragt wurden die Baureihen Q3, Q5, Q7, Q8 und A5; auch der neue Q4 e-tron war sehr beliebt. Der Absatz der Automobili Lamborghini S.p.A. belief sich auf 8.315 (7.460) Fahrzeuge.

Audi produzierte im Jahr 2021 weltweit 1,6 (1,7) Mio. Einheiten. Lamborghini fertigte 8.303 (7.250) Fahrzeuge.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Im Geschäftsjahr 2021 beliefen sich die Umsatzerlöse der Marke Audi auf 53,1 (50,0) Mrd. €. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen konnte mit 5,5 (2,7) Mrd. € mehr als verdoppelt werden, was auf positive Margen-, Rohstoffbewertungs- und Wechselkurseffekte sowie die Fixkostendisziplin zurückzuführen war. Die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen stieg auf 10,5 (5,5) %. Aus der Dieselthematik ergaben sich geringe negative Sondereinflüsse (Vorjahr: -0,2 Mrd. €). In den Finanzkennzahlen der Marke Audi sind auch die Werte der Marken Lamborghini und Ducati enthalten.

5,5 Mrd. €

Operatives Ergebnis

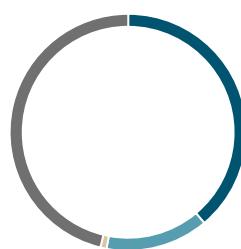
PRODUKTION

Fahrzeuge	2021	2020
Audi		
Q5	279.712	275.888
Q3	250.852	219.662
A6	227.237	271.679
A4	199.628	243.566
A3	164.299	206.482
Q2	103.046	124.346
A5	64.012	56.786
A1	60.158	62.099
Q7	56.600	65.574
e-tron, e-tron GT	54.564	43.157
Q8	35.406	37.845
Q4 e-tron	27.519	—
A8	22.285	20.591
A7	16.533	18.083
TT	8.489	8.646
R8	1.679	1.517
	1.572.019	1.655.921
Lamborghini		
Urus	5.240	4.364
Huracán Coupé	1.753	1.258
Huracán Spyder	682	752
Aventador Roadster	410	595
Aventador Coupé	218	281
	8.303	7.250
Marke Audi	1.580.322	1.663.171
Ducati, Motorräder	59.214	44.827

MARKE AUDI

	2021	2020	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	1.689	1.700	-0,7
Audi	1.681	1.693	-0,7
Lamborghini	8	7	+ 13,1
Absatz	1.009	1.017	-0,7
Produktion	1.580	1.663	-5,0
Umsatzerlöse (Mio. €)	53.068	49.973	+ 6,2
Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen	5.546	2.739	x
Operative Umsatzrendite (%)	10,5	5,5	

Q4 e-tron

**AUSLIEFERUNGEN NACH MÄRKten**
in Prozent

Europa/Übrige Märkte	38,9 %
Nordamerika	14,0 %
Südamerika	0,8 %
Asien-Pazifik	46,2 %



Bentley feierte im Jahr 2021 das 70-jährige Bestehen von Bentley Design.
Mit dem Flying Spur Hybrid wurde die Elektrifizierung der Marke fortgesetzt.
In der Continental-Baureihe ging die neue Generation des GT Speed an den Start.

GESCHÄFTSVERLAUF

Die Marke Bentley zeichnet sich durch Exklusivität, Eleganz und Stärke aus. Im Berichtsjahr hatte die britische Marke Grund zum Feiern: Bentley Design ist 70 Jahre alt geworden. Seit 1951 gibt die Design-Abteilung aus Crewe der Marke ihre unverwechselbare DNA. Aus dieser Erfolgsgeschichte sind erfolgreiche Modelle und echte Ikonen entstanden. Das nächste Kapitel für Bentley Design wird das erste rein batterieelektrische Modell sein; auch hier soll ein einzigartiges Produkt entstehen. Auf dem Weg hin zu einem durchgängig bilanziell klimaneutralen Unternehmen machte Bentley im Geschäftsjahr 2021 einen weiteren Schritt und erweiterte im Rahmen der Elektrifizierung die Reihe seiner Hybrid-Modelle um den Flying Spur. Der neue Antrieb der Limousine bietet den gewohnten Luxus und die vertraute Leistung eines Flying Spur. Ein V6-Benzinmotor und ein moderner Elektromotor stellen zusammen eine Systemleistung von 400 kW (544 PS) bereit. Rein elektrisch kann der Flying Spur Hybrid mehr als 40 km zurücklegen, die Gesamtreichweite liegt bei über 700 km. Für den Fahrer werden sowohl im Head-up-Display als auch im Infotainment-Bildschirm und in der Instrumentengruppe zusätzliche Informationen zum Hybridantrieb dargestellt. Bentley stellte 2021 außerdem in der Continental-Baureihe die neue Generation der Modelle GT Speed und GT Speed Convertible vor. Der GT Speed ist das dynamischste Fahrzeug der 101-jährigen Geschichte von Bentley und zudem die leistungsorientierteste Interpretation eines Luxus Grand Tourer. Er ist mit einem 6,0 l W12-TSI-Motor mit 485 kW (659 PS) ausgestattet, mit dem der Sprint von 0 auf 100 km/h in 3,6 sec gelingt; die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 335 km/h. Als Speerspitze der Marke Bentley bieten beide Modelle ein beeindruckendes Exterieur sowie einen luxuriösen Innenraum mit hochwertigen Materialien.

Die Auslieferungen der Marke Bentley legten 2021 um 30,8 % auf 14.659 Fahrzeuge zu; das war gleichzeitig ein neuer Rekordwert. Besonders stark nahmen die Verkäufe in den USA (+36,9 %) und in China (+40,0 %) zu.

Bentley setzte im Geschäftsjahr 2021 weltweit 14.594 (11.296) Fahrzeuge ab; vor allem der Continental GT Coupé und der Bentayga waren bei den Kunden beliebt.

Im Berichtsjahr fertigte die Marke Bentley 14.788 Fahrzeuge; das waren 38,3 % mehr als im Vorjahr.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Im Jahr 2021 nahmen die Umsatzerlöse der Marke Bentley im Vergleich zum Vorjahr um 38,9 % auf 2,8 Mrd. € zu. Das Operative Ergebnis verbesserte sich auf 389 (20) Mio. €. Der Anstieg im Vergleich zum Vorjahr, das durch Einmalaufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen belastet war, resultierte im Wesentlichen aus dem höheren Volumen und einer verbesserten Preisgestaltung. Die operative Rendite erhöhte sich auf 13,7 (1,0) %.

70 Jahre

Bentley Design

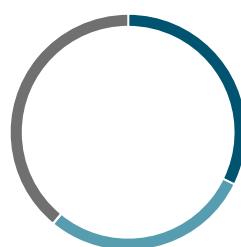
PRODUKTION

Fahrzeuge	2021	2020
Bentayga	5.838	3.946
Flying Spur	3.947	3.381
Continental GT Coupé	3.031	1.995
Continental GT Convertible	1.972	1.244
Mulsanne	–	127
14.788	10.693	

MARKE BENTLEY

	2021	2020	%
Auslieferungen (Fzg.)	14.659	11.206	+ 30,8
Absatz	14.594	11.296	+ 29,2
Produktion	14.788	10.693	+ 38,3
Umsatzerlöse (Mio. €)	2.845	2.049	+ 38,9
Operatives Ergebnis	389	20	x
Operative Umsatzrendite (%)	13,7	1,0	

Flying Spur

**AUSLIEFERUNGEN NACH MÄRKTN**
in Prozent

Europa/Übrige Märkte	32,2 %
Nordamerika	28,7 %
Südamerika	0,0 %
Asien-Pazifik	39,0 %

WEITERE INFORMATIONEN www.bentleymotors.com



Porsche erweiterte 2021 seine vollelektrische Baureihe Taycan um den Cross Turismo. Mit gesteigerter Performance, modifiziertem Design und neuem Bedienkonzept kam die neue Generation des Macan auf den Markt. Umsatz und Ergebnis stiegen.

GESCHÄFTSVERLAUF

Exklusivität und soziale Akzeptanz, Pioniergeist und Tradition, Performance und Nachhaltigkeit, Design und Funktion – das sind die Markenwerte des Sportwagenherstellers Porsche. Im Geschäftsjahr 2021 setzte Porsche seinen Weg in die nachhaltige Mobilität fort und präsentierte mit dem Taycan Cross Turismo ein weiteres Derivat im vollelektrischen Sportwagensegment. Das High-Tech-Fahrwerk mit Allradantrieb und adaptiver Luftfederung sorgt auch abseits befestigter Straßen für kompromisslose Dynamik. Die Reichweite beträgt bis zu 456 km. Die Overboost-Leistung von 560 kW (761 PS) des Topmodells Taycan Turbo S Cross Turismo unterstreicht die kompromisslose Dynamik des Allrounders auf und neben der Straße. Den Sprint von 0 auf 100 km/h legt der Taycan Turbo S Cross Turismo in unter 2,9 sec hin. Mit gesteigerter Performance, modifiziertem Design und neuem Bedienkonzept schickte Porsche zudem den neuen Macan an den Start. Optisch wurde der beliebte Kompakt-SUV mit einer Reihe gezielter Veränderungen nachgeschärft. Auch das Fahrwerk wurde weiter optimiert, es reagiert nun noch feinfühliger und direkter auf die Fahrsituation und den Fahrbahnzustand. Der neue Porsche Macan bietet einen deutlich aufgewerteten Innenraum mit einer modern und elegant gestalteten Mittelkonsole, Touch-Flächen anstelle von haptischen Tasten sowie serienmäßig vielen Online-Funktionen, die über das 10,9 Zoll große Full-HD-Touchdisplay oder per Sprachbefehl gesteuert werden können. Im Berichtsjahr feierte das Entwicklungszentrum in Weissach sein 50-jähriges Bestehen. Von der ersten Zeichnung bis zum fertigen Prototyp werden in Weissach Fahrzeuge entwickelt, erprobt und für die Serienfertigung vorbereitet. Seitdem steht das Zentrum für innovative Fahrzeuglösungen, intelligente Entwicklungsleistungen sowie der Gestaltung der Mobilität von heute und morgen.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr lieferte Porsche 302 Tsd. Sportwagen an Kunden aus; das waren 10,9% mehr als ein Jahr zuvor. China blieb der größte Einzelmarkt für Porsche; dort stiegen die Verkäufe um 7,5%. In den USA konnte ein Zuwachs von 22,2 % verzeichnet werden.

Im Berichtsjahr belief sich der Absatz von Porsche auf 297 Tsd. Fahrzeuge; ein Plus von 12,1% im Vergleich zum Vorjahr. Die Modelle 911 und Taycan wurden stark nachgefragt, zudem waren der Macan und der Panamera bei den Kunden beliebt.

Porsche fertigte 2021 insgesamt 283 Tsd. Fahrzeuge und damit 7,6 % mehr als im Geschäftsjahr 2020.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Porsche Automobile erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2021 Umsatzerlöse in Höhe von 30,3 (26,1) Mrd. €. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen war mit 5,0 Mrd. € klar besser als im Vorjahr (+ 24,5%). Positive Volumen- und Mixeffekte konnten eine unvorteilhafte Wechselkursentwicklung, gestiegene Produktkosten infolge höherer Rohstoffpreise sowie eine durch Strategie und Wachstum bedingte Fixkostensteigerung mehr als ausgleichen. Die operative Rendite vor Sondereinflüssen verbesserte sich auf 16,5 (15,4) %. Aus der Dieselthematik ergaben sich geringe positive Sondereinflüsse.

24,5 %

Ergebnissesteigerung

PRODUKTION

Fahrzeuge	2021	2020
Cayenne	78.850	82.137
Macan	76.506	78.490
911 Coupé/Cabriolet	38.347	28.672
Taycan	37.720	29.450
Panamera	33.233	21.832
718 Boxster/Cayman	18.472	22.655
283.128	263.236	

PORSCHE AUTOMOBILE¹

	2021	2020	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	302	272	+ 10,9
Absatz	297	265	+ 12,1
Produktion	283	263	+ 7,6
Umsatzerlöse (Mio. €)	30.289	26.086	+ 16,1
Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen	5.006	4.021	+ 24,5
Operative Umsatzrendite (%)	16,5	15,4	

1 Porsche (Automobile und Finanzdienstleistungen): Umsatz 33.138 (28.695) Mio. €,
Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen 5.286 (4.176) Mio. €.

Macan

**AUSLIEFERUNGEN NACH MÄRKTN
*in Prozent***

Europa/Übrige Märkte	30,9 %
Nordamerika	26,6 %
Südamerika	1,4 %
Asien-Pazifik	41,0 %

WEITERE INFORMATIONEN www.porsche.com



Die TRATON GROUP hat im Jahr 2021 wesentliche Meilensteine auf dem Weg zum Global Champion erreicht. Der Zusammenschluss mit Navistar verschafft den Zugang zum wichtigen nordamerikanischen Markt.

GESCHÄFTSVERLAUF

Seit dem 1. Juli 2021 zählt der US-amerikanische Nutzfahrzeugherrsteller Navistar zu den Marken der TRATON GROUP. TRATON hat das Ziel, mit seinen Marken MAN, Scania, Navistar, Volkswagen Caminhões e Ônibus und RIO ein Global Champion der Nutzfahrzeugindustrie zu werden und den Wandel der Logistikbranche voranzutreiben.

Der Klimawandel, die wachsende Bedeutung von Nachhaltigkeit, die Dekarbonisierung und die Digitalisierung stellen TRATON vor neue Herausforderungen, gleichzeitig bieten diese Themen aber auch neue Möglichkeiten. Die neue Strategie „TRATON Way Forward“, die erstmals auf der virtuellen Hauptversammlung der TRATON SE 2021 präsentiert wurde, richtet sich an den drei Feldern Verantwortungsvolles Unternehmen, Wertschöpfung und TRATON Accelerated! aus.

Für die TRATON GROUP ist die Zukunft des Transports elektrisch. Um in der Elektromobilität eine Führungsrolle zu übernehmen, fließen in den Jahren 2021 bis 2026 insgesamt 2,6 Mrd. € in die Forschung und Entwicklung. Gleichzeitig werden Investitionen in konventionelle Antriebe zurückgefahren. Voraussetzung für den Erfolg der Elektromobilität ist eine verlässliche Infrastruktur. Mit der 2021 vereinbarten geplanten Gründung eines Joint Ventures der TRATON GROUP mit Daimler Truck und der Volvo Group zum Aufbau einer leistungsfähigen Ladeinfrastruktur für Lkw in Europa, leistet TRATON einen Beitrag zum batterieelektrischen Transport.

Seit November 2021 ist die TRATON GROUP Teilnehmer im UN Global Compact, der weltweit größten und wichtigsten Initiative für nachhaltige und verantwortungsvolle Unternehmensführung. Umweltbewusstes Wirtschaften und das Einhalten der Grundrechte sind essenziell, um die Globalisierung sozial und ökonomisch zu prägen. Darauf verpflichtet sich die TRATON GROUP als Mitglied des UN Global Compact.

Im Jahr 2021 konnte mit der vollständigen Übernahme des US-amerikanischen Nutzfahrzeugherrstellers Navistar ein wichtiger Schritt zur Erschließung neuer Ertragsquellen und Märkte realisiert werden. Parallel richtet sich TRATON verstärkt auf Asien aus: Scania soll der erste westliche Lkw-Hersteller mit einer eigenständigen Produktion in China sein; ein wichtiger Schritt für die TRATON GROUP.

Nach dem erfolgreichen Squeeze Out der Minderheitsaktionäre der MAN SE, die eine angemessene Barabfindung erhalten haben, wurde die MAN SE auf die TRATON SE verschmolzen und von der Börse genommen. Infolge der Verschmelzung wurden insbesondere die MAN Truck & Bus SE sowie die Scania AB zu 100-prozentigen unmittelbaren Töchtern der TRATON SE, die dadurch ihre Gesamtkonzernstruktur effizienter gestalten kann.

Mit einer Fokussierung auf Logistik und Digitalisierung möchte TRATON neue Geschäftsmodelle und wertschöpfende Partnerschaften etablieren. Im Berichtsjahr haben in Schweden Testfahrten zum autonomen Fahren begonnen: Auf einer ausgewählten Autobahnstrecke fährt dabei ein Fahrzeug auf Stufe vier der insgesamt fünf Stufen umfassenden Skala des automatisierten Fahrens und damit weitestgehend autonom. Aus Sicherheitsgründen ist jedoch ein Fahrer an Bord.

2,6 Mrd. €

für Elektromobilität von 2021 bis 2026

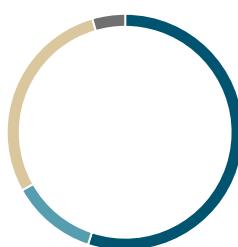
PRODUKTION

Fahrzeuge	2021	2020
Scania	92.718	72.536
Lkw	89.528	67.106
Busse	3.190	5.430
MAN	90.286	81.352
Lkw	64.883	57.378
Busse	4.240	5.634
Leichte Nutzfahrzeuge	21.163	18.340
Navistar	28.669	—
Lkw	23.267	—
Busse	5.402	—
Volkswagen Caminhões e Ônibus	57.095	37.478
Lkw	52.690	31.813
Busse	4.405	5.665
TRATON	268.768	191.366

AUSLIEFERUNGEN

Fahrzeuge	2021	2020
Lkw	230.151	156.378
Busse	18.857	16.174
Leichte Nutzfahrzeuge	22.202	17.635
	271.210	190.187

Starke Marken

**AUSLIEFERUNGEN NACH MÄRKTN
in Prozent**

Europa/Übrige Märkte	55,1%
Nordamerika	11,8%
Südamerika	28,7%
Asien-Pazifik	4,5%

WEITERE INFORMATIONEN www.traton.de

Volkswagen Group China

Trotz der Herausforderungen aus der Covid-19-Pandemie und dem Halbleitermangel hat der Volkswagen Konzern 2021 seine führende Position in China verteidigt und den Wandel zur Elektromobilität weiter beschleunigt.

GESCHÄFTSVERLAUF

Auf dem größten Einzelmarkt des Volkswagen Konzerns führten die Herausforderungen aus der Covid-19-Pandemie und dem Halbleitermangel zu einem Rückgang der Auslieferungen, trotz hoher Kundennachfrage und voller Auftragsbücher. Die Volkswagen Group China lieferte 2021 zusammen mit ihren chinesischen Joint Ventures 3,3 Mio. Fahrzeuge (inklusive der Importe) auf dem chinesischen Markt aus (-14,1%). Während die Volumenmarken erheblich durch den Halbleitermangel beeinträchtigt wurden, erzielten Porsche (+7,5%), Bentley (+40,0%) und Lamborghini (+54,8%) neue Verkaufsrekorde. Audi verkaufte 701 Tsd. Fahrzeuge auf dem chinesischen Markt, wobei die importierten Modelle um 53,9% stiegen. Die Marke Volkswagen Pkw, einschließlich JETTA, lieferte 2,4 Mio. Fahrzeuge aus und blieb, trotz des herausfordernden Umfelds, mit einem Marktanteil von 11,7% die Nummer eins bei den chinesischen Kunden. Mit einem Marktanteil von 16% konnte der Volkswagen Konzern seine Marktführerschaft in China verteidigen.

Das Segment der vollelektrischen Fahrzeuge (BEV) war 2021 das am schnellsten wachsende Segment in China. Trotz anfänglicher Herausforderungen hat die Elektrifizierungsstrategie des Konzerns in China mit der Einführung von zehn neuen NEV-Modellen, darunter sieben BEVs, weiter an Dynamik gewonnen. Mit 92,7 Tsd. Fahrzeugen wurden mehr als viermal so viele BEVs ausgeliefert wie im Jahr 2020. Dies war vor allem auf die neuen ID-Modelle ID.3, ID.4 X, ID.4 CROZZ sowie die eigens für den chinesischen Markt entwickelten ID.6 X und ID.6 CROZZ zurückzuführen. Speziell für die ID.-Familie wurde die Kundenkommunikation optimiert und ein agenturbasiertes Vertriebsmodell sowie ein volldigitalisierter Vertriebsprozess eingeführt, der von den chinesischen Kunden sehr gut angenommen wird.

Im Geschäftsjahr 2021 stellte Volkswagen die Weichen für die weitere erfolgreiche Zukunft in China: Volkswagen Anhui, das erste Joint Venture mit Mehrheitsbeteiligung in China, wird das neue E-Mobilitäts-Hub des Konzerns und nach Foshan und Anting unser drittes MEB-Werk in China. Ein weiterer strategischer Schritt im Jahr 2021 war die Gründung der VW Anhui Components Company, dem ersten konzerneigenen Werk für Batteriesysteme in China.

Im September 2021 lief das erste Premiumfahrzeug von SAIC Audi vom Band, der A7 L. Damit hat die Marke mit den Vier Ringen ein neues Kapitel in China aufgeschlagen und die bewährte, fast vier Jahrzehnte währende Partnerschaft zwischen der Volkswagen Group China und SAIC Motor weiter gestärkt. Mit SAIC VOLKSWAGEN und FAW-Volkswagen wird Audi seine Führungsrolle in China weiter ausbauen.

Für den technikaffinen chinesischen Markt hat CARIAD in China einen ambitionierten Wachstumsplan im Bereich Software und Konnektivität festgelegt. Darüber hinaus wurde ein strategischer Fahrplan für das China-Geschäft bis 2030 definiert, der sich auf Innovationen und eine starke lokale Forschung und Entwicklung konzentriert. Ziel ist es, künftig schneller Produkte und Dienstleistungen speziell für chinesische Kunden und ihre Bedürfnisse anbieten zu können. Der Fokus liegt dabei auf den Technologiefeldern Konnektivität und automatisiertes Fahren.

92,7 Tsd.

BEVs in China ausgeliefert

ERGEBNIS			
Tsd. Fzg.	2021	2020	%
Auslieferungen	3.305	3.849	-14,1
Absatz ¹	3.042	3.577	-14,9
Produktion	2.949	3.575	-17,5

Mio. €	2021	2020
Operatives Ergebnis (100 %)	8.740	9.744
Operatives Ergebnis (anteilig)	3.026	3.602

1 Aus lokaler Produktion.

Unsere Joint Ventures produzierten im Geschäftsjahr 2021 insgesamt 2,9 (3,6) Mio. Fahrzeuge. Die Gemeinschaftsunternehmen fertigen sowohl etablierte Konzernmodelle als auch für chinesische Kunden modifizierte (zum Beispiel mit verlängertem Radstand) sowie speziell für den chinesischen Markt konzipierte Fahrzeuge (zum Beispiel die Volkswagen Modelle Lamando, Teramont, ID.6 X oder ID.6 CROZZ).

Im Berichtsjahr belief sich das anteilige Operative Ergebnis der Joint Ventures auf 3,0 (3,6) Mrd. €. Belastungen aus dem pandemiebedingten Absatzrückgang und einem wettbewerbsintensiveren Marktumfeld standen Mixverbesserungen und Kostenoptimierungen gegenüber.

Die Werte der Joint-Venture-Gesellschaften in China sind im Operativen Ergebnis des Konzerns nicht enthalten, da sie At Equity konsolidiert werden. Ihre Ergebnisse werden anteilig ausschließlich im Finanzergebnis des Konzerns erfasst.

ID.-Familie



LOKALE PRODUKTION

Fahrzeuge	2021	2020
Volkswagen Pkw	2.288.021	2.751.717
Audi	606.509	671.659
ŠKODA	54.401	151.245
Gesamt	2.948.931	3.574.621

VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES

THE KEY TO MOBILITY

In einem schwierigen Jahr 2021 konnte Volkswagen Finanzdienstleistungen seine robuste Geschäftsentwicklung fortsetzen. Das attraktive Angebot an Service- und Mobilitätsdienstleistungen wurde ausgebaut.

STRUKTUR DER VOLKSWAGEN FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Die Volkswagen Finanzdienstleistungen umfassen die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing, das Direktbank- und Versicherungsgeschäft, das Flottenmanagement sowie Mobilitätsangebote in 47 Ländern. Wesentliche Gesellschaften sind die Volkswagen Financial Services AG und ihre Beteiligungsgesellschaften, wie zum Beispiel die Volkswagen Leasing GmbH, sowie die Volkswagen Bank GmbH, die Porsche Financial Services und die Finanzdienstleistungsgesellschaften in den USA und Kanada. Ausgenommen sind lediglich das Finanzdienstleistungsgeschäft der Marken Scania und Navistar sowie der Porsche Holding Salzburg.

GESCHÄFTSVERLAUF

Volkswagen Finanzdienstleistungen bietet seinen Kunden seit 2020 ein AutoAbo an und hat im Berichtsjahr dieses Mobilitätsangebot weiter ausgebaut: Kunden können verschiedene Fahrzeugklassen buchen und für mindestens drei Monate einen Vertrag abschließen. Dieser ist im Anschluss monatlich kündbar. Gezahlt wird nur für die Nutzung des Fahrzeugs sowie für Kraftstoff. Alle weiteren relevanten Kosten, wie zum Beispiel die Zulassung, Wartungen, Versicherungen und Steuern, sind bereits mit der monatlichen Mobilitätsrate abgedeckt. In dem dynamischen Markt für Mobilitätsangebote kommt der Finanzdienstleister mit dem AutoAbo dem Wunsch der Privatkunden nach einem hohen Maß an Flexibilität sowie umfassender Kostenkontrolle nach. Das AutoAbo wurde im Berichtsjahr um den ID.3 erweitert; die Volkswagen Finanzdienstleistungen unterstützen damit den Konzern in seiner konsequenten Umsetzung der E-Mobilitätsstrategie.

Im Jahr 2021 ist Volkswagen Finanzdienstleistungen in das Leasing und die Finanzierung von Fahrrädern eingestiegen. Durch verschiedene Beteiligungen und einer Vertriebskooperation mit der Bike Mobility Services GmbH hat Volkswagen Finanzdienstleistungen wichtige Partner gewonnen. Dadurch ist es möglich, dass Kunden deutschlandweit bei einem Händler ihr Wunschkfahrrad aussuchen, den Vertrag vor Ort abschließen und das Fahrrad direkt mitnehmen. Neben dem Leasing erhalten die Kunden auch eine Finanzierungslösung über die Marke FINANCE A BIKE.

Die Online-Gebrauchtwagenplattform heycar konnte nach Deutschland, dem Vereinigten Königreich und Spanien im Geschäftsjahr 2021 in Frankreich ausgerollt werden. Die in Berlin ansässige heycar Group hat mit der Renault Group und der RCI Bank and Services neben Volkswagen Financial Services, der Volkswagen AG, der Daimler Mobility AG und Allianz SE einen weiteren strategischen Partner und einen starken Investor an seiner Seite. Damit kann heycar weiter Fahrt in Sachen Expansion in Europa und Ausbau bestehender Angebote aufnehmen.

Die Volkswagen Financial Services sind 2021 der Stiftung „Allianz für Klima und Entwicklung“ beigetreten, initiiert 2018 vom Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ). Ziel ist es, eine Plattform für nichtstaatliches Klimaschutz-Engagement zu schaffen und sich damit vor allem an den Privatsektor zu richten. Ihre Unterstützer vermeiden und reduzieren ihre Treibhausgas-Emissionen oder kompensieren sie in qualitativ hochwertigen Projekten. Die Beiträge sind freiwillig und gehen über bestehende gesetzliche CO₂-Minderungspflichten hinaus.

5,7 Mrd. €

Operatives Ergebnis

Volkswagen Finanzdienstleistungen nutzt als wesentliche Refinanzierungsquellen Geld- und Kapitalmarktinstrumente, Asset-Backed-Securities (ABS)-Transaktionen, Kundeneinlagen aus dem Direktbankgeschäft sowie Banklinien.

Die Volkswagen Financial Services AG hat 2021 drei Anleihen mit unterschiedlichen Laufzeiten und einem Gesamtvolumen von 2,5 Mrd. € begeben. Die Volkswagen Leasing GmbH konnte insgesamt sechs Anleihen mit einem Gesamtvolumen von 5,5 Mrd. € platzieren. Die Risikoaufschläge bewegten sich im Geschäftsjahr 2021 wieder auf Vorkrisenniveau, zum Teil sogar darunter.

Weitere Anleihe-Transaktionen wurden unter anderem in Britischen Pfund, Schwedischen Kronen und Norwegischen Kronen emittiert. Ergänzend wurden Privatplatzierungen in diversen Währungen emittiert.

Die Volkswagen Bank hat im Berichtsjahr keine unbesicherten oder besicherten Anleihen getätigt.

Die Volkswagen Leasing GmbH hat im Geschäftsjahr 2021 drei durch Leasingforderungen besicherte ABS-Transaktionen mit einem Gesamtvolumen von 2,75 Mrd. € platziert. Die Emissionen erfüllten die Qualitätskriterien der STS-Verbriefungsverordnung für besonders hochwertige Verbriefungen und waren mehrfach überzeichnet.

Im Ausland haben die Volkswagen Finanzdienstleister insgesamt sechs ABS-Transaktionen in den USA, China, Japan, Australien und Brasilien begeben.

ID.3 im AutoAbo



Die Zahl der neuen Vertragsabschlüsse im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft der Volkswagen Finanzdienstleistungen ging im Geschäftsjahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um 1,1% auf 7,8 Mio. Kontrakte zurück. Der Gesamtvertragsbestand lag am 31. Dezember 2021 mit 22,0 (21,9) Mio. Kontrakten über dem Vorjahresniveau. Im Bereich Kundenfinanzierung/Leasing gaben die Verträge um 3,6% auf 10,9 Mio. Kontrakte nach. Auf den Bereich Service/ Versicherungen entfielen 11,1 Mio. Kontrakte; ein Plus von 5,0% gegenüber Vorjahr. Bei gleichgebliebenen Vergabegrundsätzen belief sich die Penetrationsrate als Anteil der finanzierten oder geleasten Fahrzeuge am relevanten Auslieferungsvolumen des Konzerns – einschließlich der chinesischen Joint Ventures – auf 35,8 (35,2) %.

Die Volkswagen Bank GmbH hatte am Ende des Berichtszeitraums 1,4 (1,4) Mio. Einlagekonten im Bestand. Volkswagen Finanzdienstleistungen beschäftigte zum Jahresende 2021 weltweit 14.681 Mitarbeiter, davon waren 7.385 im Inland tätig.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Im Berichtsjahr beliefen sich die Umsatzerlöse von Volkswagen Finanzdienstleistungen auf 41,7 Mrd. €; das waren 7,8% mehr als im Vorjahr. Das Operative Ergebnis konnte mit 5,7 (2,8) Mrd. € mehr als verdoppelt werden. Der Anstieg resultierte vor allem aus der großen Nachfrage bei Gebrauchtwagen und den im Vergleich zum Vorjahr wesentlich geringeren Risikokosten für Kredit- und Restwertrisiken. Darüber hinaus zahlten sich die Kosten-senkungsprogramme aus.

VOLKSWAGEN FINANZDIENSTLEISTUNGEN

		2021	2020	%
Vertragsbestand	Tsd. Stück	22.033	21.907	+ 0,6
Kundenfinanzierung		6.151	6.635	-7,3
Leasing		4.770	4.692	+ 1,7
Service/Versicherung		11.111	10.580	+ 5,0
Vermietvermögen	Mio. €	57.276	49.653	+ 15,4
Forderungen aus	Mio. €			
Kundenfinanzierung		71.305	69.380	+ 2,8
Händlerfinanzierung		14.135	18.448	-23,4
Leasingverträgen		46.409	45.379	+ 2,3
Direktbankeinlagen	Mio. €	25.400	27.734	-8,4
Bilanzsumme	Mio. €	235.620	225.608	+ 4,4
Eigenkapital	Mio. €	33.381	29.406	+ 13,5
Schulden ¹	Mio. €	192.407	187.545	+ 2,6
Eigenkapitalquote	%	14,2	13,0	+ 8,7
Eigenkapitalrendite vor Steuern ²	%	17,9	8,9	x
Leverage ³		5,8	6,4	-9,6
Operatives Ergebnis	Mio. €	5.672	2.803	x
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	5.628	2.577	x
Mitarbeiter am 31.12.		14.681	14.560	+ 0,8

1 Ohne Rückstellungen und latente Steuern.

2 Ergebnis vor Steuern in Prozent des durchschnittlichen Eigenkapitals (fortgeführte Aktivitäten).

3 Schulden zu Eigenkapital.



CORPORATE GOVERNANCE

- 44** Konzernerklärung zur Unternehmensführung
- 54** Mitglieder des Vorstands
- 56** Mitglieder des Aufsichtsrats und Besetzung der Ausschüsse
- 59** Vergütungsbericht

Konzernerklärung zur Unternehmensführung

Nachfolgend werden die nach §§ 289f und 315d HGB sowie den Empfehlungen und Grundsätzen des Deutschen Corporate Governance Kodex geforderten Inhalte der Konzernerklärung zur Unternehmensführung abgebildet.

DER DEUTSCHE CORPORATE GOVERNANCE KODEX – LEITLINIE FÜR ERFOLGREICHE UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Corporate Governance bildet den Ordnungsrahmen für die Führung und Kontrolle eines Unternehmens. Dazu gehören unter anderem seine Organisation und Werte sowie seine geschäftspolitischen Grundsätze und Leitlinien. Der Deutsche Corporate Governance Kodex (DCGK) enthält Grundsätze, Empfehlungen und Anregungen zur Leitung und Überwachung von Unternehmen. Die für diesen Zweck eingerichtete Regierungskommission hat die Grundsätze, Empfehlungen und Anregungen des DCGK auf Basis wesentlicher Vorschriften sowie national und international anerkannter Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung erarbeitet. Sie überprüft diese unter Einbeziehung aktueller Entwicklungen regelmäßig im Sinne der Best Practice auf ihre Relevanz und passt sie bei Bedarf an. Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG richten ihre Arbeit an den Grundsätzen, Empfehlungen und Anregungen des DCGK aus. Eine gute Corporate Governance sehen wir als wesentliche Voraussetzung dafür, den Unternehmenswert nachhaltig zu steigern. Sie trägt dazu bei, das Vertrauen unserer Aktionäre, Kunden, Mitarbeiter, Geschäftspartner und Investoren in unsere Arbeit zu stärken und dem stetig wachsenden Informationsbedarf nationaler und internationaler Interessengruppen gerecht zu werden.

ENTSPRECHENSERKLÄRUNGEN

(Stand: Zeitpunkt der Erklärung)

Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG haben am 9. Dezember 2021 die gemäß § 161 AktG geforderte jährliche Entsprechenserklärung zum DCGK mit folgendem Wortlaut abgegeben:

„Vorstand und Aufsichtsrat erklären:

Den vom Bundesministerium der Justiz am 20. März 2020 im amtlichen Teil des Bundesanzeigers bekannt gemachten

Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ in der Fassung vom 16. Dezember 2019 („DCGK“) wurde im Zeitraum seit der letzten Entsprechenserklärung vom 13. November 2020 und wird weiterhin mit Ausnahme der nachfolgend genannten Empfehlungen aus den dort genannten Gründen und in den genannten Zeiträumen entsprochen.

- > a) Empfehlung B.3 (Dauer von Vorstands-Erstbestellungen)
Die Dauer von Vorstands-Erstbestellungen wird der Aufsichtsrat wie bisher dem jeweiligen Einzelfall angemessen und am Unternehmenswohl orientiert festlegen.
- > b) Empfehlung C.5 (Mandatsobergrenze mit Vorstands-Mandat)

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats nimmt Aufsichtsratsmandate jeweils als Vorsitzender in zwei börsennotierten Gesellschaften des VOLKSWAGEN Konzerns, nämlich in der VOLKSWAGEN AG und der TRATON SE, sowie ein Aufsichtsratsmandat in der Bertelsmann SE & Co. KGaA wahr und ist ferner Vorsitzender des Vorstands der Porsche Automobil Holding SE. Die VOLKSWAGEN AG und die TRATON SE bilden keinen Konzern im aktienrechtlichen Sinn mit der Porsche Automobil Holding SE. Wir sind jedoch davon überzeugt, dass dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats der VOLKSWAGEN AG für die Wahrnehmung seiner Mandate genügend Zeit zur Verfügung steht.

- > c) Empfehlung C.10 Satz 2 (Unabhängigkeit des Prüfungsausschussvorsitzenden)

Nach der Formulierung dieser Empfehlung ist unklar, ob der Prüfungsausschussvorsitzende unabhängig vom kontrollierenden Aktionär im Sinne dieser Empfehlung ist. Fehlende Unabhängigkeit könnte sich daraus ergeben, dass der Prüfungsausschussvorsitzende neben anderen Mitgliedern der Familien Porsche und Piëch, mit denen auch Verwandtschaftsverhältnisse bestehen, mittelbar an der Porsche Automobil Holding SE beteiligt ist. Diese Beziehungen

begründen nach unserer Auffassung zwar weder einen Interessenkonflikt noch beeinträchtigen sie die Amtsführung des Prüfungsausschussvorsitzenden. Höchstvorsorglich haben Vorstand und Aufsichtsrat bislang aber eine Abweichung erklärt. Es ist beabsichtigt, diese Vorgehensweise zeitnah insbesondere unter Berücksichtigung der Frage zu überprüfen, ob die Porsche Automobil Holding SE aufgrund der aktuellen Verhältnisse nach dem im Jahr 2020 neu gefassten Kodex kontrollierender Aktionär gegenüber der VOLKSWAGEN AG ist.

> d) Empfehlung C.13 (Offenlegung bei Wahlvorschlägen)

Hinsichtlich dieser Empfehlung zur Offenlegung bestimmter Umstände bei Wahlvorschlägen des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung sind die Anforderungen des Kodex unbestimmt und in ihrer Abgrenzung unklar. Wir erklären daher höchstvorsorglich insoweit eine Abweichung vom Kodex. Dessen ungeachtet wird sich der Aufsichtsrat bemühen, den Anforderungen der Empfehlung gerecht zu werden.

> e) Empfehlung D.4 (Unabhängigkeit des Prüfungsausschussvorsitzenden)

Zur Begründung wird auf die Ausführungen oben zur Empfehlung C.10 Satz 2 verwiesen. Ist der Prüfungsausschussvorsitzende nicht unabhängig vom kontrollierenden Aktionär, ist er nach der Definition der Empfehlung C.6 Satz 2 auch nicht unabhängig im Sinne der Empfehlung D.4.

Folgende Empfehlungen des DCGK, von denen in der Vergangenheit abgewichen wurde, werden zum Zeitpunkt der Abgabe dieser Entsprechenserklärung sowie auch künftig eingehalten:

> a) Empfehlung C.10 Satz 1 (Unabhängigkeit des Aufsichtsratsvorsitzenden und von Ausschussvorsitzenden)

Nach der im März 2020 neu eingeführten Empfehlung C.10 Satz 1 sollen der Aufsichtsratsvorsitzende und der Vorsitzende des mit der Vorstandsvergütung befassten Ausschusses nach Einschätzung der Anteilseignerseite unabhängig von der Gesellschaft und vom Vorstand sein. Nach der Empfehlung C.7 Abs. 2 liegt ein Indikator für fehlende Unabhängigkeit von der Gesellschaft und vom Vorstand vor, wenn ein Mitglied des Aufsichtsrats in den zwei Jahren vor seiner Ernennung Mitglied des Vorstands war. Der Aufsichtsratsvorsitzende, der auch der Vorsitzende des mit der Vorstandsvergütung befassten Ausschusses ist, ist zwar im Oktober 2015 direkt vom Vorstand in den Aufsichtsrat gewechselt. Dieser Wechsel liegt aber inzwischen mehr als sechs Jahre zurück. Der Aufsichtsratsvorsitzende wurde nach seiner ursprünglichen gerichtlichen Bestellung im Juli 2021 bereits zum zweiten Mal von der Hauptversammlung zum Mitglied des Aufsichtsrats und vom Aufsichtsrat erneut zum Aufsichtsratsvorsitzenden gewählt. Seit dem Wechsel vom Vorstand in den Aufsichtsrat im Oktober 2015 hat sich im Übrigen die Zusammensetzung des Vorstands grundlegend geändert. Vor diesem Hintergrund hat die Anteilseignerseite beschlossen, dass sie den Vorsitzen-

den des Aufsichtsrats künftig als unabhängig von der Gesellschaft und vom Vorstand im Sinn der Empfehlung C.10 Satz 1 einschätzt.

> b) Der Aufsichtsrat hatte im Jahr 2017 ein Vergütungssystem eingeführt, das sämtliche Empfehlungen des DCGK in der damals gültigen Fassung berücksichtigte. Der reformierte DCGK hat diese Empfehlungen signifikant verändert. Das Vergütungssystem aus dem Jahr 2017 entsprach den geänderten Empfehlungen in einigen Punkten nicht. Der Aufsichtsrat hat daher am 14. Dezember 2020 ein weiterentwickeltes Vergütungssystem beschlossen, das sämtlichen neuen Empfehlungen des aktuellen DCGK entspricht. Das weiterentwickelte Vergütungssystem trat am 1. Januar 2021 in Kraft. Die Hauptversammlung hat das weiterentwickelte Vergütungssystem am 22. Juli 2021 gebilligt. Folgende Empfehlungen des DCGK, von denen unter dem ehemaligen Vergütungssystem für die Vorstandsmitglieder Abweichungen erklärt wurden, werden unter dem weiterentwickelten Vergütungssystem eingehalten:

(1) Empfehlungen G.1 und G.2 (Vergütungssystem und Ziel-Gesamtvergütung)

Die im ehemaligen Vergütungssystem festgelegten Vergütungshöchstgrenzen stellten keine Maximalvergütung im Sinne der Empfehlung G.1 dar, da sie ohne Altersvorsorgeaufwand und Nebenleistungen festgelegt waren. Aus der Begründung der Kommission zur Empfehlung G.1 ergibt sich, dass für die Gesamtvergütung und entsprechend für die Maximalvergütung jeweils die Summe aller für das betreffende Jahr aufgewendeten Vergütungsbeträge einschließlich des Dienstzeitaufwands nach IAS 19 maßgeblich ist. Auch ließ sich dem ehemaligen Vergütungssystem der relative Anteil der einzelnen Vergütungsbestandteile an der in diesem Sinn definierten Ziel-Gesamtvergütung nicht entnehmen. Ferner hatte der Aufsichtsrat entgegen der Empfehlung G.2 nicht über konkrete Ziel-Gesamtvergütungen der einzelnen Vorstandsmitglieder im Sinne der Empfehlung G.1 beschlossen.

(2) Empfehlung G.10 Satz 2 (4-Jahre Bindungsfrist)

Nach dieser Empfehlung sollen Vorstandsmitglieder erst nach vier Jahren über langfristig variable Gewährungsbezüge verfügen können. Das ehemalige Vergütungssystem sah für den „Performance-Share-Plan“ eine jeweils dreijährige Laufzeit vor, an deren Ende ein Barausgleich stattfindet, so dass die Mitglieder des Vorstands bereits nach drei Jahren über diesen Vergütungsbestandteil verfügen können.

(3) Empfehlung G.11 Satz 2 (Claw-back)

Entgegen Satz 2 dieser Empfehlung sah das ehemalige Vergütungssystem im Verhältnis zu den Mitgliedern des Vorstands keine Einbehaltungs- oder Rückforderungsmöglichkeit vor.“

Die aktuelle Entsprechenserklärung sowie frühere Entsprechenserklärungen sind auch auf unserer unten angegebenen Internetseite veröffentlicht.

Auch unsere börsennotierte, mittelbare Tochtergesellschaft TRATON SE hat eine Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben, die unter der unten angegebenen Internetadresse abrufbar ist.

Den Anregungen des DCGK wird entsprochen.

VORSTAND

Der Vorstand der Volkswagen AG leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung und im Unternehmensinteresse, auf Grundlage der Satzung und der durch den Aufsichtsrat erlassenen Geschäftsordnung für den Vorstand.

Dementsprechend waren die Aufgaben bis zum 31. Dezember 2021 auf zehn Vorstandsbereiche aufgeteilt. Neben dem Geschäftsbereich „Vorsitzender des Vorstands“, zu dem unter anderem die Markengruppe „Volumen“ gehört, sind die weiteren Geschäftsbereiche: „Einkauf“, „Technik“, „Finanzen“, „Personal und Truck & Bus“, „Integrität und Recht“, „Premium“, „Sport & Luxury“, „IT“ sowie „China“. Zum 31. Dezember 2021 wurden der Geschäftsbereich „China“ vom Vorsitzenden des Vorstands und der Geschäftsbereich „IT“ vom Vorstandsmittelglied für den Geschäftsbereich „Finanzen“ jeweils in Personalunion geführt. Seit dem 1. Februar 2022 ist für das Vorstandsbereich „IT“ ein eigenes Vorstandsmittelglied zuständig. Der Geschäftsbereich „China“ wurde mit Wirkung zum 1. August 2022 wieder einem eigenen Vorstandsmittelglied zugewiesen.

Im Dezember 2021 hat der Aufsichtsrat beschlossen, den Konzernvorstand personell zu verstärken und in diesem Zuge dessen Struktur und Funktionen neu zu organisieren. Mit Wirkung zum 1. Januar 2022 wurde ein neues Vorstandsbereich „Volkswagen Pkw“ eingerichtet. Zum 1. Februar 2022 wurde ferner ein neues Vorstandsbereich „Konzernvertrieb“ geschaffen.

Angaben zur personellen Zusammensetzung des Vorstands können Sie dem Abschnitt Mitglieder des Vorstands entnehmen.

Arbeitsweise des Vorstands

Der Vorstand der Volkswagen AG besteht gemäß § 6 der Satzung aus mindestens drei Personen, wobei die tatsächliche Zahl der Vorstandsmittelglieder vom Aufsichtsrat fest gesetzt wird. Zum 31. Dezember 2021 bestand der Vorstand aus acht Mittelgliedern.

Der Vorstand tagt in der Regel wöchentlich, gemäß der Geschäftsordnung für den Vorstand aber mindestens zweimal im Monat. Die Vorstandssitzungen werden vom Vorsitzenden des Vorstands einberufen. Auf Verlangen eines Vorstandsmittelglieds ist der Vorsitzende des Vorstands zur Einberufung einer Vorstandssitzung verpflichtet. Der Vorsitzende des Vorstands leitet die Vorstandssitzungen. Über Fragen von grundsätzlicher Bedeutung sowie in wichtigen Angelegenheiten entscheidet der gesamte Vorstand. Der Vorstand trifft seine Entscheidungen nach vorheriger gemeinsamer Aussprache und/oder im Umlaufverfahren. Beschlüsse des Vorstands werden mit Stimmenmehrheit gefasst. Bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des Vorsitzenden des Vorstands den Ausschlag.

Unbeschadet der Gesamtverantwortung des Vorstands leitet jedes Vorstandsmittelglied seinen Geschäftsbereich selbstständig. Alle Vorstandsmittelglieder haben sich über die Vorgänge innerhalb ihrer Geschäftsbereiche gegenseitig zu unterrichten.

Die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns werden von ihrer jeweiligen Geschäftsleitung in eigener Verantwortung geführt. Dabei berücksichtigen die Geschäftsleitungen in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Rahmenbedingungen neben den Interessen der Gesellschaft auch die Interessen des Konzerns, der jeweiligen Markengruppe und der einzelnen Marken.

Ausschüsse des Vorstands

Auf Konzernebene bestehen zu folgenden wesentlichen Themen Vorstandsausschüsse: Produkte, Technologien, Investitionen, Digitale Transformation, Integrität und Compliance, Risikomanagement, Personal sowie Führungsfragen. In den Ausschüssen sind neben den jeweils zuständigen Vorstandsmittelgliedern sowohl die relevanten Zentralbereiche als auch die relevanten Funktionen der Unternehmensbereiche vertreten.

Zusammenarbeit mit dem Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat berät und überwacht den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens. Er ist in Entscheidungen, die von grundlegender Bedeutung für das Unternehmen sind, über Zustimmungsvorbehalte unmittelbar eingebunden. Turnusmäßig erörtert der Aufsichtsrat der Volkswagen AG zudem Überlegungen zur strategischen Ausrichtung des Volkswagen Konzerns mit dem Vorstand. Die beiden Gremien analysieren gemeinsam regelmäßig den Stand der Strategieumsetzung. Der Vorstand informiert den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend in schriftlicher oder mündlicher Form über

i ENTSPRECHENERKLÄRUNG DER VOLKSWAGEN AG
<https://www.volkswagenag.com/de/investorRelations/corporate-governance/declaration-of-conformity.html>

i ENTSPRECHENERKLÄRUNG DER TRATON SE
<https://ir.traton.com/websites/traton/German/5000/corporate-governance.html>

alle für das Unternehmen relevanten Fragen insbesondere der Strategie, der Planung, der Geschäftsentwicklung, der Risikolage und des Risikomanagements sowie der Compliance.

Für den Dienstverkehr mit dem Aufsichtsrat ist der Vorsitzende des Vorstands zuständig. Dieser steht in regelmäßigen Kontakt mit dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats und berichtet ihm unverzüglich in allen Angelegenheiten von besonderem Gewicht.

Der Aufsichtsrat hat die Informations- und Berichtspflichten des Vorstands durch eine Informationsordnung näher festgelegt. Berichte des Vorstands an den Aufsichtsrat oder seine Ausschüsse sind nach den Grundsätzen einer gewissenhaften und getreuen Rechenschaft und – mit Ausnahme der unverzüglichen Berichte des Vorsitzenden des Vorstands an den Vorsitzenden des Aufsichtsrats in Angelegenheiten von besonderem Gewicht – in der Regel in Textform zu erstatten.

Für Geschäfte von grundlegender Bedeutung bestehen Zustimmungsvorbehalte zugunsten des Aufsichtsrats. Entscheidungsnotwendige Unterlagen sind den Aufsichtsratsmitgliedern rechtzeitig vor der Sitzung zuzuleiten.

Diversitätskonzept und Nachfolgeplanung für den Vorstand

Der Aufsichtsrat legt für die Zusammensetzung des Vorstands folgendes Diversitätskonzept (§ 289f Abs. 2 Nr. 6 HGB) fest:

Bei Abwägungen, welche Persönlichkeiten den Vorstand als Gremium am besten ergänzen würden, berücksichtigt der Aufsichtsrat auch Vielfalt (Diversität). Unter Vielfalt als Abwägungsgesichtspunkt versteht der Aufsichtsrat insbesondere unterschiedliche, sich gegenseitig ergänzende fachliche Profile, Berufs- und Lebenserfahrungen, auch im internationalen Bereich, und eine angemessene Vertretung beider Geschlechter. Dabei berücksichtigt der Aufsichtsrat insbesondere auch folgende Gesichtspunkte:

- > Die Vorstandsmitglieder sollen über langjährige Führungserfahrung verfügen.
- > Die Vorstandsmitglieder sollen wenn möglich Erfahrung aus unterschiedlichen Ausbildungen und Berufen mitbringen.
- > Der Vorstand soll in seiner Gesamtheit über technischen Sachverstand, insbesondere über Kenntnisse und Erfahrungen in der Herstellung und im Vertrieb von Fahrzeugen und Motoren aller Art und sonstigen technischen Erzeugnissen, sowie über internationale Erfahrung verfügen.
- > Der Vorstand soll in seiner Gesamtheit über langjährige Erfahrung auf den Gebieten Forschung und Entwicklung, Produktion, Vertrieb, Finanzen und Personalführung sowie Recht und Compliance verfügen.
- > Es wird angestrebt, einen Frauenanteil zu erreichen, der die gesetzliche Mindestanzahl übersteigt.
- > Unter den Vorstandsmitgliedern soll eine hinreichende Altersmischung vorhanden sein.

Das Diversitätskonzept verfolgt das Ziel, durch Vielfalt bei Sachverständ und Auffassungen der Vorstandsmitglieder ein gutes Verständnis der organisatorischen und geschäftlichen Angelegenheiten der Volkswagen AG zu fördern. Diese Vielfalt soll die Vorstandsmitglieder insbesondere in die Lage versetzen, für innovative Ideen aufgeschlossen zu sein, da sie gleichgerichtetem Denken der Mitglieder, dem sogenannten „Gruppendenken“, entgegenwirkt. Sie trägt so zu einer erfolgreichen Führung des Unternehmens bei. Vorgaben des Aufsichtsrats zu einem bestimmten Frauenanteil im Vorstand enthält das Diversitätskonzept nicht mehr, da mit dem Gesetz zur Ergänzung und Änderung der Regelungen für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst (Führungspositionen-Gesetz II, FüPoG II) die Vorgabe entfallen ist, eine Zielgröße für den Frauenanteil im Vorstand festzulegen. Stattdessen wird für die Volkswagen AG künftig ein zwingendes Beteiligungsgebot gelten.

Mit welcher Persönlichkeit eine konkrete Vorstandsposition besetzt werden soll, entscheidet der Aufsichtsrat im Unternehmensinteresse und unter Würdigung aller Umstände des Einzelfalls. Bei dieser Entscheidung und bei der langfristigen Nachfolgeplanung orientiert sich der Aufsichtsrat am Diversitätskonzept. Nach Einschätzung des Aufsichtsrats setzt die aktuelle Zusammensetzung des Vorstands das Diversitätskonzept um. Die Vorstandsmitglieder verfügen über langjährige Berufserfahrung, insbesondere im internationalen Kontext, und decken ein breites Spektrum an Ausbildungs- und Berufshintergründen ab. Der Vorstand verfügt insgesamt über hervorragenden technischen Sachverstand. Er hat in seiner Gesamtheit langjährige Erfahrung auf den Gebieten der Forschung und Entwicklung, Produktion, Vertrieb, Finanzen und Personalführung sowie Recht und Compliance. Zudem ist im Vorstand eine hinreichende Altersmischung vorhanden, die den vom Aufsichtsrat aufgestellten Anforderungen entspricht; auch die Geschlechterverteilung entspricht den bisher vom Aufsichtsrat aufgestellten und künftigen gesetzlichen Vorgaben (dazu „Angaben nach dem Führungspositionen-Gesetz“).

Die langfristige Nachfolgeplanung im Sinne der Empfehlung B.2 DCGK erfolgt durch regelmäßige Gespräche der Vorsitzenden von Vorstand und Aufsichtsrat sowie dadurch, dass das Thema regelmäßig im Präsidium des Aufsichtsrats behandelt wird. Dabei werden die Vertragslaufzeiten und Verlängerungsmöglichkeiten bei aktuellen Vorstandsmitgliedern besprochen sowie über mögliche Nachfolger beraten. Insbesondere wird erörtert, welche Kenntnisse, Erfahrungen sowie fachlichen und persönlichen Kompetenzen im Vorstand mit Blick auf die Unternehmensstrategie und aktuelle Herausforderungen vorhanden sein sollen und inwieweit die aktuelle Zusammensetzung des Vorstands dem bereits entspricht. Die langfristige Nachfolgeplanung orientiert sich an der Unternehmensstrategie und der Unternehmenskultur

und berücksichtigt das vom Aufsichtsrat festgelegte Diversitätskonzept.

Vorstandsmitglieder sollen in der Regel maximal bis zur Vollendung des 65. Lebensjahres bestellt werden. Vorstandsmitglieder können über die Vollendung des 65. Lebensjahres hinaus bis maximal zur Vollendung des 68. Lebensjahres bestellt werden, sofern der Aufsichtsrat dies mit einer Zweidrittel-Mehrheit beschließt.

AUFSICHTSRAT

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG erfüllt seine Aufgaben in gemeinschaftlicher Arbeit seiner Mitglieder. Er berät und überwacht den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens und ist in Entscheidungen, die von grundlegender Bedeutung für das Unternehmen sind, über Zustimmungsvorbehalte unmittelbar eingebunden.

Angaben zur personellen Zusammensetzung des Aufsichtsrats und der Aufsichtsratsausschüsse sowie deren Vorsitzenden und zur Dauer der Zugehörigkeit der einzelnen Mitglieder zum Aufsichtsrat können Sie dem Abschnitt Mitglieder des Aufsichtsrats und Besetzung der Ausschüsse entnehmen. Weiterführende Informationen zur Arbeit des Aufsichtsrats und Gesprächen des Vorsitzenden des Aufsichtsrats mit Investoren sind im Bericht des Aufsichtsrats enthalten.

Überblick

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG setzt sich aus 20 Mitgliedern zusammen und besteht zur Hälfte aus Vertretern der Anteilseigner. Das Land Niedersachsen ist nach § 11 Abs. 1 der Satzung der Volkswagen AG berechtigt, zwei dieser Vertreter der Anteilseigner zu entsenden, solange es unmittelbar oder mittelbar mindestens 15 % der Stammaktien der Gesellschaft hält. Die übrigen Vertreter der Anteilseigner im Aufsichtsrat werden von der Hauptversammlung gewählt.

Die andere Hälfte des Aufsichtsrats besteht aus Vertretern der Arbeitnehmer. Diese werden nach dem Mitbestimmungsgesetz von den Arbeitnehmern gewählt. Insgesamt sieben dieser Arbeitnehmervertreter sind von der Belegschaft zu wählende Beschäftigte des Unternehmens; die anderen drei Vertreter der Arbeitnehmer sind von der Belegschaft gewählte Gewerkschaftsvertreter.

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats ist in der Regel ein Vertreter der Anteilseigner, sein Stellvertreter ist in der Regel ein Vertreter der Arbeitnehmer. Beide wählt der Aufsichtsrat aus seiner Mitte.

Die Geschäfte des Aufsichtsrats werden durch ein eigenständiges Büro des Aufsichtsratsvorsitzenden geführt. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats achtet auf die Unabhängigkeit des Büros des Aufsichtsratsvorsitzenden sowie dessen fachliche Besetzung und übt in Abstimmung mit den zuständigen Vorstandsmitgliedern die Personalhoheit aus.

Der Aufsichtsrat bestellt die Vorstandsmitglieder und beschließt auf Vorschlag des Präsidiums ein klares und ver-

ständliches System zur Vergütung der Vorstandsmitglieder. Bei jeder wesentlichen Änderung, mindestens jedoch alle vier Jahre, legt er es der Hauptversammlung zur Billigung vor.

Jedes Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG ist dem Unternehmensinteresse verpflichtet. Die Aufsichtsratsmitglieder können ihre Aufgaben nicht durch andere wahrnehmen lassen.

Jedes Mitglied des Aufsichtsrats ist verpflichtet, Interessenkonflikte dem Aufsichtsratsvorsitzenden gegenüber unverzüglich offenzulegen. Der Aufsichtsrat informiert in seinem Bericht an die Hauptversammlung über aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung. Wesentliche und nicht nur vorübergehende Interessenkonflikte in der Person eines Aufsichtsratsmitglieds sollen zur Beendigung des Mandats führen.

Aufsichtsratsmitglieder sollen keine Organfunktion oder Beratungsaufgabe bei wesentlichen Wettbewerbern der Volkswagen AG oder bei wesentlichen Wettbewerbern eines von der Volkswagen AG abhängigen Unternehmens ausüben und nicht in einer persönlichen Beziehung zu einem wesentlichen Wettbewerber stehen.

Die Gesellschaft unterstützt die Aufsichtsratsmitglieder bei ihrer Amtseinführung sowie den Aus- und Fortbildungemaßnahmen angemessen. Über durchgeführte Maßnahmen wird im Bericht des Aufsichtsrats berichtet.

Arbeitsweise des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat fasst seine Beschlüsse in der Regel in gemeinsamer Sitzung. Er muss mindestens zwei Sitzungen im Kalenderhalbjahr abhalten. Die jeweilige genaue Anzahl der Sitzungen und ihre Schwerpunktthemen sind im Bericht des Aufsichtsrats dargestellt. Pandemiebedingt wurden Sitzungen vermehrt virtuell abgehalten.

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats koordiniert die Arbeit im Aufsichtsrat. Er nimmt die Belange des Aufsichtsrats nach außen wahr und vertritt die Gesellschaft für den Aufsichtsrat gegenüber dem Vorstand. Der Aufsichtsratsvorsitzende führt in angemessenem Rahmen mit Investoren Gespräche über aufsichtsratsspezifische Themen sowie in Abstimmung mit dem Vorstand über nicht aufsichtsratsspezifische Themen. Näheres dazu wird im Bericht des Aufsichtsrats dargestellt.

Um die Bedeutung der Aspekte der ökologischen Nachhaltigkeit, der sozialen Verantwortung und einer guten Unternehmensführung zu betonen, hat der Aufsichtsrat einen Beauftragten für Umwelt (Environment), Soziales und Governance (ESG) bestimmt. Aktuell nimmt Herr Hans Dieter Pötsch diese Aufgabe wahr.

Der Aufsichtsrat soll regelmäßig auch ohne den Vorstand tagen. Am Ende jeder Sitzung des Aufsichtsrats findet grundsätzlich eine Aussprache statt, bei der kein Vorstandsmitglied anwesend ist. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats beruft die Sitzungen des Aufsichtsrats ein und leitet sie. Im Falle seiner Verhinderung übernimmt der Stellvertreter diese Aufgaben. Wird der Abschlussprüfer als Sachverständiger zu einer Sit-

zung des Aufsichtsrats oder eines Ausschusses hinzugezogen, nehmen Vorstandsmitglieder an einer solchen Sitzung nicht teil, wenn nicht der Aufsichtsrat oder der Ausschuss ihre Teilnahme für erforderlich erachtet.

Der Aufsichtsrat ist nur beschlussfähig, wenn mindestens zehn Mitglieder an der Beschlussfassung teilnehmen. Der jeweilige Vorsitzende bestimmt die Form der Sitzung und die Art der Abstimmung im Aufsichtsrat und in seinen Ausschüssen. Wenn der Vorsitzende dieses für den Einzelfall bestimmt, können Sitzungen auch unter Nutzung von Telekommunikationsmitteln durchgeführt werden oder Mitglieder unter Nutzung von Telekommunikationsmitteln an Sitzungen teilnehmen. Der Vorsitzende kann auch bestimmen, dass die Erklärungen der Mitglieder bei der Beschlussfassung des Aufsichtsrats oder seiner Ausschüsse schriftlich, färmündlich oder in anderer vergleichbarer Form abgegeben werden. Beschlüsse des Aufsichtsrats bedürfen der Mehrheit der abgegebenen Stimmen, soweit nicht in der Satzung oder gesetzlich etwas anderes vorgesehen ist. Beschlüsse über die Errichtung und Verlegung von Produktionsstätten bedürfen der Mehrheit von zwei Dritteln der Aufsichtsratsmitglieder. Ergibt eine Abstimmung im Aufsichtsrat Stimmengleichheit, so hat bei einer erneuten Abstimmung über denselben Gegenstand, wenn auch sie Stimmengleichheit ergibt, der Aufsichtsratsvorsitzende zwei Stimmen. Über jede Sitzung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse ist eine Niederschrift aufzunehmen. Die Niederschrift über eine Sitzung hat den Ort und den Tag der Sitzung, die Teilnehmer, die Gegenstände der Tagesordnung, den wesentlichen Inhalt der Beratungen und die gefassten Beschlüsse wiederzugeben.

Der Aufsichtsrat kann entscheiden, dass im Einzelfall Sachverständige und Auskunftspersonen zur Beratung über einzelne Gegenstände hinzugezogen werden.

Ausschüsse des Aufsichtsrats

Um die ihm obliegenden Aufgaben zu erfüllen, hat der Aufsichtsrat vier Ausschüsse gebildet: das Präsidium, den Nominierungsausschuss, den Vermittlungsausschuss gemäß § 27 Abs. 3 MitbestG und den Prüfungsausschuss. Dem Präsidium gehören derzeit jeweils vier Vertreter der Anteilseigner und vier Vertreter der Arbeitnehmer an. Die Vertreter der Anteilseigner im Präsidium bilden den Nominierungsausschuss. Den übrigen beiden Ausschüssen gehören je zwei Vertreter der Anteilseigner- und der Arbeitnehmerseite an.

Nachfolgend wird beschrieben, welche Aufgaben der Aufsichtsrat den jeweiligen Ausschüssen generell übertragen hat. Das schließt nicht aus, dass der Aufsichtsrat Ausschüssen – soweit rechtlich zulässig – in Einzelfällen weitere Aufgaben überträgt.

Das Präsidium des Aufsichtsrats bereitet in seinen Sitzungen die Beschlüsse des Aufsichtsrats sorgfältig vor, berät die personelle Besetzung des Vorstands und entscheidet unter anderem über dessen nicht vergütungsbezogene vertragliche Angelegenheiten sowie über die Zustimmung zu

Nebentätigkeiten der Vorstandsmitglieder. Das Präsidium unterstützt und berät den Aufsichtsratsvorsitzenden. Es sorgt gemeinsam mit dem Vorstandsvorsitzenden für die langfristige Nachfolgeplanung für den Vorstand.

Der Nominierungsausschuss schlägt dem Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung geeignete Kandidaten vor. Vorher vergewissert er sich bei den Kandidaten, dass sie den zu erwartenden Zeitaufwand aufbringen können und ermittelt die persönlichen und geschäftlichen Beziehungen der Kandidaten zur Volkswagen AG und ihren Konzernunternehmen, den Organen der Volkswagen AG und zu den Aktionären, die direkt oder indirekt mehr als 10% der stimmberechtigten Aktien der Volkswagen AG halten. Der Nominierungsausschuss berücksichtigt bei seinen Vorschlägen an den Aufsichtsrat ferner, dass der Aufsichtsrat bei seinen Wahlvorschlägen an die Hauptversammlung die vom Aufsichtsrat benannten konkreten Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats berücksichtigen und gleichzeitig die Ausfüllung des vom Aufsichtsrat für das Gesamtremium erarbeiteten Kompetenzprofils anstreben soll; der Nominierungsausschuss berücksichtigt ferner das im Hinblick auf die Zusammensetzung des Aufsichtsrats verfolgte Diversitätskonzept.

Der Vermittlungsausschuss hat die Aufgabe, dem Aufsichtsrat Vorschläge für eine Bestellung oder einen Widerruf der Bestellung zu unterbreiten, wenn im Aufsichtsrat für die betreffende Maßnahme in einer ersten Abstimmung keine Mehrheit erreicht wurde, die mindestens zwei Drittel der Stimmen aller Aufsichtsratsmitglieder umfasst.

Der Prüfungsausschuss befasst sich unter anderem mit der Prüfung der Rechnungslegung einschließlich des Jahres- und Konzernabschlusses, der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Abschlussprüfung, der Compliance sowie mit der Wirksamkeit des Risikomanagementsystems, des Internen Kontrollsystens und des internen Revisionsystems. Zusätzlich befasst sich der Prüfungsausschuss insbesondere mit den Quartalsfinanzberichten und dem Halbjahresfinanzbericht des Volkswagen Konzerns.

Von Oktober 2015 bis Dezember 2021 hatte der Aufsichtsrat zudem den Sonderausschuss Dieselmotoren gebildet. Dem Sonderausschuss Dieselmotoren gehörten jeweils drei Vertreter der Anteilseigner und drei Vertreter der Arbeitnehmer an. Dem Sonderausschuss Dieselmotoren oblag die Aufgabe, die Untersuchungen zur Aufklärung im Zusammenhang mit der Manipulation von Abgaswerten bei Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns zu begleiten und Beschlussfassungen des Aufsichtsrats für notwendige Konsequenzen auf der Ebene des Aufsichtsrats vorzubereiten. Dazu wurde der Sonderausschuss Dieselmotoren regelmäßig vom Vorstand unterrichtet. Der Vorsitzende des Sonderausschusses Dieselmotoren berichtete dem Aufsichtsrat regelmäßig über die Arbeit des Ausschusses. Die Aufgaben des Sonderausschusses Dieselmotoren wurden bis Ende Dezember 2021 im Wesentlichen verwirklicht: Die Aufarbeitung der Die-

selthematik durch den Aufsichtsrat ist in Bezug auf die zivilrechtlichen Verantwortlichkeiten der Organmitglieder abgeschlossen. Vor diesem Hintergrund löste der Aufsichtsrat den Sonderausschuss Dieselmotoren zum Ablauf des 31. Dezember 2021 auf. Soweit künftig noch Maßnahmen im Zusammenhang mit der Dieselthematik zu behandeln sind, soll das direkt im Aufsichtsratsplenum geschehen und im Präsidium vorbereitet werden.

Ziele für die Besetzung des Aufsichtsrats, Kompetenzprofil und Diversitätskonzept

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG strebt angesichts der unternehmensspezifischen Situation, des Unternehmensgegenstands, der Größe der Gesellschaft und des Anteils der internationalen Geschäftstätigkeit sowie unter Berücksichtigung der Eigentümerstruktur als Ziel eine Zusammensetzung des Aufsichtsrats an, die die folgenden Elemente berücksichtigt:

- > Mindestens drei Aufsichtsratsmandate sollen Personen innehaben, die in besonderem Maße das Kriterium der Internationalität verkörpern.
- > Des Weiteren sollen aufseiten der Anteilseigner mindestens vier Mandate auf Personen entfallen, die nach den Kriterien der Empfehlungen C.7 bis C.9 DCGK unabhängig im Sinne der Empfehlung C.6 DCGK sind.
- > Mindestens drei Aufsichtsratssitze sollen Personen innehaben, die in besonderem Maße zur Vielfalt (Diversität) beitragen.
- > Bei Wahlvorschlägen sollen in der Regel keine Personen berücksichtigt werden, die zum Zeitpunkt der Wahl das 75. Lebensjahr vollendet haben.

Die vorstehenden Kriterien werden erfüllt. Zahlreiche Aufsichtsratsmitglieder verkörpern in besonderem Maße das Kriterium der Internationalität; im Aufsichtsrat sind verschiedene Nationalitäten vertreten und zahlreiche Mitglieder verfügen über internationale Berufserfahrung. Mehrere Aufsichtsratsmitglieder tragen in besonderem Maße zur Diversität bei, insbesondere Frau Hessa Sultan Al Jaber, Frau Marianne Heiß, Frau Bertina Murkovic und Herr Hussain Ali Al Abdulla. Dem Aufsichtsrat gehören Mitglieder verschiedener Altersklassen an. Unabhängige Aufsichtsratsmitglieder im Sinne der Empfehlung C.6 des DCGK sind aktuell jedenfalls Frau Hessa Sultan Al Jaber sowie die Herren Hussain Ali Al Abdulla, Bernd Althusmann und Stephan Weil.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats Herren Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche und Wolfgang Porsche gehören dem Aufsichtsrat zwar seit mehr als zwölf Jahren an und erfüllen damit einen der in C.7 DCGK genannten Indikatoren für fehlende Unabhängigkeit von der Gesellschaft und vom Vorstand. Dasselbe wird ab dem 23. April 2022 für das Mitglied des Aufsichtsrats Herr Hussain Ali Al Abdulla gelten. Die Anteilseignerseite kommt bei Würdigung aller Umstände des Einzelfalls aber zur Einschätzung, dass die genannten Mitglieder des Aufsichtsrats dennoch unabhängig von der

Gesellschaft und vom Vorstand sind. Dabei stützt sich die Anteilseignerseite insbesondere auf folgende Gründe:

- > Die Herren Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche und Wolfgang Porsche sind gemeinsam mit anderen Familiengeschaftern mittelbar beherrschende Gesellschafter der Porsche Automobil Holding SE, die als größter Einzelaktionär der Volkswagen AG 31,4% des Grundkapitals und 53,3% der Stimmrechte hält. Die Geschäftsführung des Vorstands der Volkswagen AG betrifft daher wirtschaftlich das eigene Vermögen der Herren Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche und Wolfgang Porsche.
- > Herr Hussain Ali Al Abdulla ist Vertreter der Qatar Holding LLC, die als einer der größten Einzelaktionäre der Volkswagen AG 16,4% des Grundkapitals und 17,0% der Stimmrechte hält. Die Geschäftsführung des Vorstands der Volkswagen AG betrifft wirtschaftlich auch das Vermögen der Qatar Holding LLC.
- > Die Besetzung des Vorstands hat sich in den vergangenen zwölf Jahren während der Amtszeit der Herren Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche, Wolfgang Porsche und Hussain Ali Al Abdulla mehrfach grundlegend geändert. Die derzeit amtierenden Vorstandsmitglieder sind seit maximal circa sieben Jahren im Amt. Es bestehen daher keine Anhaltspunkte, dass sich die Herren Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche, Wolfgang Porsche und Hussain Ali Al Abdulla gegenüber amtierenden Vorstandsmitgliedern aufgrund einer langen Zusammenarbeit nicht mehr unvoreingenommen verhalten würden. Auch sonst gibt es keine Anhaltspunkte für eine „Betriebsblindheit“ der Herren Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche, Wolfgang Porsche und Hussain Ali Al Abdulla.
- > Die Herren Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche, Wolfgang Porsche und Hussain Ali Al Abdulla sind von ihrer Vergütung als Mitglieder des Aufsichtsrats nicht finanziell abhängig.

Auch abgesehen von ihrem jeweiligen Amt als Mitglieder des Aufsichtsrats stehen die Herren Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche, Wolfgang Porsche und Hussain Ali Al Abdulla in keiner persönlichen Beziehung zur Gesellschaft oder zum Vorstand, die einen wesentlichen und nicht nur vorübergehenden Interessenkonflikt begründen kann. In der Aufsichtsratsarbeit der vergangenen Jahre sind bei den Herren Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche, Wolfgang Porsche und Hussain Ali Al Abdulla auch keine entsprechenden Interessenkonflikte aufgetreten.

Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat das folgende Kompetenzprofil für das Gesamtremium beschlossen: Der Aufsichtsrat als Gesamtremium muss über die erforderliche Sachkunde und die erforderlichen Kompetenzen verfügen, um seine Kontrollfunktion wahrnehmen und die Geschäfte, die die Gesellschaft betreibt, beurteilen und überwachen zu können. Dazu müssen die Mitglieder des Aufsichtsrats in ihrer Gesamtheit mit dem Sektor vertraut sein, in dem die Gesellschaft tätig ist. Wesentliche Kompetenzen und Anfor-

derungen an den Aufsichtsrat als Gesamtremium sind insbesondere:

- > Kenntnisse oder Erfahrungen in der Herstellung und im Vertrieb von Fahrzeugen und Motoren aller Art oder sonstigen technischen Erzeugnissen,
- > Kenntnisse über die Automobilbranche, das Geschäftsmodell und den Markt, Know-how zu den Produkten,
- > Kenntnisse auf dem Gebiet Forschung und Entwicklung, insbesondere im Bereich der für das Unternehmen relevanten Technologien,
- > Erfahrungen in unternehmerischen Führungspositionen oder Aufsichtsratsgremien großer Unternehmen,
- > Kenntnisse auf den Gebieten Governance/Recht/Compliance,
- > vertiefte Kenntnisse in den Bereichen Finanzen, in der Rechnungslegung oder in der Abschlussprüfung,
- > Kenntnisse des Kapitalmarktes,
- > Kenntnisse in den Bereichen Controlling/Risikomanagement, internes Kontrollsysteem,
- > Personalkompetenz (insbesondere Suche und Auswahl von Vorstandsmitgliedern, Nachfolgeprozess) sowie Kenntnisse von Anreiz- und Vergütungssystemen für den Vorstand,
- > vertiefte Kenntnisse oder Erfahrungen in den Bereichen Mitbestimmung, Arbeitnehmerbelange und Arbeitswelt im Unternehmen.

Ferner hat der Aufsichtsrat für seine Zusammensetzung folgendes Diversitätskonzept festgelegt:

- > Der Aufsichtsrat ist so zusammenzusetzen, dass seine Mitglieder insgesamt über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung der Aufgaben erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen verfügen.
- > Zu diesem Zweck hat der Aufsichtsrat Ziele für seine Zusammensetzung festzulegen, die auch die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex berücksichtigen. Die vom Aufsichtsrat für seine Zusammensetzung jeweils festgelegten Ziele beschreiben zugleich das Konzept, mit dem der Aufsichtsrat insgesamt eine vielfältige Besetzung anstrebt (Diversitätskonzept gemäß § 289f Abs. 2 Nr. 6 HGB). Zudem soll bei der Suche nach qualifizierten Persönlichkeiten, die den Aufsichtsrat in seiner Gesamtheit im Rahmen dieser Ziele bestmöglich mit Fach- und Führungskompetenzen verstärken würden, generell auf Vielfalt (Diversität) geachtet werden. Bei der Vorbereitung von Besetzungsorschlägen soll im Einzelfall gewürdigt werden, inwiefern eine Vielfalt bei Sachverständ und Auffassungen der Aufsichtsratsmitglieder, unterschiedliche, sich gegenseitig ergänzende fachliche Profile, Berufs- und Lebenserfahrungen, auch im internationalen Bereich, und eine angemessene Vertretung beider Geschlechter der Aufsichtsratsarbeit zugutekommen. Im Aufsichtsrat sollten breit gefächerte Erfahrungswerte und unterschiedliche Spezialkenntnisse vertreten sein. Zudem sollte der Aufsichtsrat insgesamt über eine umfassende Meinungs- und Kenntnisvielfalt verfügen, um ein gutes Verständnis des aktuellen Stands sowie der längerfristigen Chancen und

Risiken im Zusammenhang mit der Geschäftstätigkeit des Unternehmens entwickeln zu können.

- > Wahlvorschläge des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern der Anteilsträger sollen das Diversitätskonzept des Aufsichtsrats in der Weise berücksichtigen, dass eine Umsetzung durch entsprechende Wahlbeschlüsse der Hauptversammlung unterstützt wird. Die Hauptversammlung ist jedoch an Wahlvorschläge des Aufsichtsrats nicht gebunden.
- > Das Diversitätskonzept verfolgt das Ziel, durch Vielfalt bei Sachverständ und Auffassungen der Aufsichtsratsmitglieder ein gutes Verständnis der organisatorischen und geschäftlichen Angelegenheiten der Volkswagen AG zu fördern. Diese Vielfalt soll die Aufsichtsratsmitglieder in die Lage versetzen, Entscheidungen des Vorstands konstruktiv zu hinterfragen und für innovative Ideen aufgeschlossen zu sein, da sie gleichgerichtetem Denken der Mitglieder, dem sogenannten „Gruppendenken“ entgegenwirkt. Sie trägt so zu einer wirksamen Kontrolle der Geschäftsleitung bei.
- > Zur Umsetzung des Kompetenzprofils und des Diversitätskonzepts sind insbesondere Aufsichtsrat und Nominierungsausschuss im Rahmen ihrer Wahlvorschläge an die Hauptversammlung berufen. Der Aufsichtsrat empfiehlt auch den Arbeitnehmervertretungen und Gewerkschaften, die bei Arbeitnehmerwahlen ein Vorschlagsrecht haben, sowie dem Land Niedersachsen im Rahmen seines Rechts zur Entsendung von Aufsichtsratsmitgliedern, das Diversitätskonzept, die Zusammensetzungziele und das Kompetenzprofil zu berücksichtigen. Dasselbe gilt für Personen, die im Rahmen einer eventuell erforderlichen gerichtlichen Ersatzbestellung ein Antragsrecht haben.

Neben dem Diversitätskonzept wird auch das Kompetenzprofil mit der aktuellen Besetzung des Aufsichtsrats erfüllt. Der Aufsichtsrat verfügt in seiner Gesamtheit über herausragende Kenntnisse in der Herstellung und im Vertrieb von Fahrzeugen und Motoren, über die Automobilbranche und die für die Volkswagen AG relevanten Technologien; die Mitglieder sind daher in ihrer Gesamtheit mit dem Sektor vertraut, in dem die Volkswagen AG tätig ist. Zudem verfügen zahlreiche Aufsichtsratsmitglieder über große Erfahrung in Leitungs- und Aufsichtsfunktionen. Alle relevanten Kenntnisse in den weiteren einzelnen Bereichen, die im Kompetenzprofil genannt sind, sind im Aufsichtsrat vorhanden. Ferner verfügen mehrere Aufsichtsratsmitglieder, unter anderem Frau Heiß, Herr Ferdinand Oliver Porsche und Herr Pötsch, über Sachverständ und zuvor auf dem Gebiet Rechnungslegung als auch auf dem Gebiet Abschlussprüfung: Frau Heiß war langjährig als Finanzvorständin und zuvor mehrere Jahre für Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaften tätig; Herr Ferdinand Oliver Porsche ist langjähriges Mitglied und Vorsitzender in Prüfungsausschüssen und war mehrere Jahre für eine Wirtschaftsprüfungsgeellschaft tätig; Herr Pötsch ist langjähriges Mitglied und Vorsitzender in Prüfungsausschüssen und war langjährig als

Finanzvorstand sowie zuvor als Leiter Controlling der BMW AG tätig. Die Einzelheiten zu den Kompetenzen der Aufsichtsratsmitglieder ergeben sich aus den Lebensläufen. Die Lebensläufe der Aufsichtsratsmitglieder sind unter www.volksvagenag.com/de/group/executive-bodies.html abrufbar.

Nominierungsausschuss und Aufsichtsrat haben das Diversitätskonzept, die konkreten Zusammensetzungsziele und das Kompetenzprofil auch mit Blick auf die Wahlvorschläge an die ordentliche Hauptversammlung im Geschäftsjahr 2021 zur Wiederwahl von zwei Aufsichtsratsmitgliedern berücksichtigt. Auch bei der gerichtlichen Bestellung drei neuer Aufsichtsratsmitglieder unter den Vertretern der Arbeitnehmer im Geschäftsjahr 2021 wurde den Zusammensetzungzielen, dem Diversitätskonzept und dem Kompetenzprofil Rechnung getragen.

Selbstbeurteilung des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat beurteilt regelmäßig alle zwei Jahre, wie wirksam der Aufsichtsrat insgesamt und seine Ausschüsse ihre Aufgaben erfüllen. Dazu wird zunächst ein Fragebogen an alle Mitglieder verteilt, in dem die Aufsichtsratsmitglieder ihre Einschätzung der Wirksamkeit der Arbeitsweise des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse abgeben und Verbesserungsmöglichkeiten vorschlagen können. Nach der Auswertung der Fragebögen werden in der Regel in der folgenden regulären Plenumssitzung das Ergebnis und Verbesserungsmöglichkeiten besprochen. Die letzte Selbstbeurteilung wurde im Zeitraum von Ende 2021 bis Anfang 2022 durchgeführt.

ANGABEN NACH DEM FÜHRUNGSPositionEN-GESETZ

Aufgrund des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst (Führungspositionen-Gesetz, FüPoG) gilt seit dem 1. Januar 2016 für den Aufsichtsrat der Volkswagen AG für neu zu besetzende Mandate die gesetzlich vorgeschriebene Quote von mindestens 30% Frauen und mindestens 30% Männern. Anteilseigner- und Arbeitnehmerseite haben beschlossen, dass jede Seite diese Quote eigenständig erfüllt (Getrennterfüllung). Die Quote von mindestens 30% Frauen und mindestens 30% Männern wird aufseiten der Anteilseigner seit der 56. ordentlichen Hauptversammlung am 22. Juni 2016 erfüllt, aufseiten der Arbeitnehmervertreter wird sie seit Beendigung der 57. ordentlichen Hauptversammlung am 10. Mai 2017 erreicht. Sowohl die Anteilseigner- als auch die Arbeitnehmerseite erfüllten die Quote am 31. Dezember 2021.

Für den nach dem Führungspositionen-Gesetz festzulegenden Anteil von Frauen im Vorstand hatte der Aufsichtsrat für den Zeitraum nach dem 31. Dezember 2016 eine Zielgröße von 11,1% bestimmt. Die hierfür damals festzulegende Frist lief bis zum 31. Dezember 2021. Der Anteil weiblicher Mitglieder im Vorstand der Volkswagen AG belief sich am 31. Dezember 2021 auf 12,5%. Damit wurde diese Zielgröße erfüllt.

Nach dem Gesetz zur Ergänzung und Änderung der Regelungen für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst (Führungspositionen-Gesetz II, FüPoG II) gilt für die Volkswagen AG künftig zwingend ein Beteiligungsgebot, dem zufolge mindestens eine Frau und mindestens ein Mann Mitglied des Vorstands sein muss. Das Beteiligungsgebot ist ab dem 1. August 2022 bei der Bestellung einzelner oder mehrerer Vorstandsmitglieder einzuhalten. Dieses Beteiligungsgebot hat die Volkswagen AG bereits im Geschäftsjahr 2021 eingehalten. Die Vorgabe, eine Zielgröße für den Frauenanteil im Vorstand festzulegen, ist bereits mit Wirkung zum 12. August 2021 entfallen. Die Bestellung von Frau Werner endete am 31. Januar 2022. Zum 1. Februar 2022 hat der Aufsichtsrat mit Frau Stars und Frau Wortmann zwei Frauen neu zu Vorstandsmitgliedern bestellt.

Für die Frauenanteile im Management hatte sich die Volkswagen AG nach dem Führungspositionen-Gesetz für den Zeitraum bis zum Jahresende 2021 Zielgrößen von 13,0% für die erste Führungsebene und von 16,9% für die zweite Führungsebene gesetzt. Zum 31. Dezember 2021 lag der Frauenanteil in der aktiven Belegschaft in der ersten Führungsebene bei 13,5 (10,9%) und in der zweiten bei 18,3 (16,7%). Für den neuen Zeitraum bis zum Jahresende 2025 hat sich die Volkswagen AG einen Frauenanteil von 16,5% für die erste Führungsebene und von 23,4% für die zweite Führungsebene innerhalb der aktiven Belegschaft zum Ziel gesetzt.

VERGÜTUNGSBERICHT

Ausführliche Erläuterungen zum Vergütungssystem und zur individuellen Vergütung der Mitglieder von Vorstand und Aufsichtsrat finden Sie im Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2021, der im Geschäftsbericht 2021 enthalten und auf der Internetseite www.volksvagenag.com/de/InvestorRelations/corporate-governance/Remuneration.html abrufbar ist. Weitere Informationen zur Vergütung finden Sie im Anhang des Volkswagen Konzernabschlusses 2021 und im Anhang des Jahresabschlusses 2021 der Volkswagen AG.

UNTERNEHMENSFÜHRUNGSPRAKTIKEN, DIE ÜBER DIE GESETZLICHEN ANFORDERUNGEN HINAUS ANGEWANDT WERDEN

Compliance & Risikomanagement

Für den nachhaltigen Erfolg des Volkswagen Konzerns setzen wir auf ein vorausschauendes Risikomanagement und konzernweit einheitliche Rahmenbedingungen, basierend auf dem Compliance-Managementsystem. Dazu gehören die Themen:

- > Compliance. Die Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen, unternehmensinterner Richtlinien, ethischer Grundsätze sowie selbstverordneter Wertvorstellungen zum Schutz des Unternehmens und der Marken.
- > Hinweisgebersystem. Das Volkswagen Hinweisgebersystem ist die zentrale Anlaufstelle für Hinweise auf schwere Regelverstöße im Volkswagen Konzern. Im Fokus steht die Aufklärung schwerer Regelverstöße, durch die die Reputation oder die finanziellen Interessen des Unternehmens in schwerwiegender Weise beeinträchtigt werden können oder bei denen erheblich gegen die ethischen Grundwerte des Volkswagen Konzerns verstochen wird.
- > Wirtschaft und Menschenrechte. Volkswagen bekennt sich umfassend zu seiner unternehmerischen Menschenrechtsverantwortung. Wir orientieren uns dabei maßgeblich an den UN (Vereinte Nationen) Leitprinzipien für „Wirtschaft und Menschenrechte“, abrufbar über den Internetauftritt der UN (United Nations Global Compact), die sich inhaltlich insbesondere auf die Allgemeine Erklärung der Menschenrechte sowie die ILO (International Labor Organization) Kernarbeitsnormen, abrufbar über den Internetauftritt der ILO, beziehen.
- > Risikomanagement- und Internes Kontrollsysteem. Der verantwortungsvolle Umgang mit den Risiken wird im Volkswagen Konzern durch ein umfassendes Risikomanagement- und Internes Kontrollsysteem (RMS/IKS) unterstützt. Die organisatorische Ausgestaltung des RMS/IKS des

Volkswagen Konzerns basiert auf dem international anerkannten COSO-Enterprise-Risk-Management-Rahmenwerk (COSO: Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission), abrufbar über den Internetauftritt der COSO. Konzernweit einheitliche Grundsätze bilden die Basis für den transparenten und angemessenen Umgang mit Risiken.

Selbstverpflichtungen und Grundsätze

Der Volkswagen Konzern hat sich zu einer nachhaltigen, transparenten und verantwortungsbewussten Unternehmensführung verpflichtet.

Wir setzen auf eine konzernweite Nachhaltigkeitskoordination, ein vorausschauendes Risikomanagement und klare Rahmen für den zukunftsorientierten Umgang mit Umweltthemen, Mitarbeiterverantwortung und gesellschaftlichem Engagement bei den Marken und in den Regionen.

Basis und Rückgrat unseres Nachhaltigkeitsmanagements sind Selbstverpflichtungen und Grundsätze, die konzernweit gelten. Diese Dokumente sind auf der Internetseite des Volkswagen Konzerns im Abschnitt „Nachhaltigkeit“ öffentlich zugänglich.

Kodex der Zusammenarbeit und Together4Integrity

Der Kodex der Zusammenarbeit bildet zusammen mit unserem Integritäts- und Compliance-Programm Together4Integrity (T4I) ein zentrales Fundament der neuen Konzernstrategie NEW AUTO. Der Kodex beschreibt die Art und Weise der Kooperation im Konzernverbund sowie im täglichen Miteinander und enthält als Kern die Werte: aufrichtig, unkompliziert, vorbehaltlos, auf Augenhöhe und füreinander. T4I bündelt alle Aktivitäten für Integrität, Kultur, Compliance, Risikomanagement und Personalmanagement und schafft einen gemeinsamen Weg hin zu einer neuen Unternehmenskultur.

MITGLIEDER DES VORSTANDS

(Mandate: Stand 31. Dezember 2021

beziehungsweise Datum des Ausscheidens
aus dem Vorstand der Volkswagen AG oder
des Eintretens nach dem 31. Dezember 2021)

DR.-ING. HERBERT DIES (*1958)

Vorsitzender,
Markengruppe Volumen,
China
01.07.2015¹, bestellt bis: 2025
Staatsangehörigkeit: österreichisch
Mandate:
 AUDI AG, Ingolstadt (Vorsitz)³
 FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd, Changchun³
 Porsche Austria GmbH, Salzburg (stv. Vorsitz)³
 Porsche Holding Gesellschaft m.b.H, Salzburg
(stv. Vorsitz)³
 Porsche Retail GmbH, Salzburg³
 SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd., Shanghai
(stv. Vorsitz)³
 Volkswagen (China) Investment Co., Ltd., Beijing
(Vorsitz)³

MURAT AKSEL (*1972)

Einkauf,
01.01.2021¹, bestellt bis: 2023
Staatsangehörigkeit: deutsch
Mandate:
 ŠKODA Auto a.s., Mladá Boleslav (Vorsitz)³

DR. ARNO ANTLITZ (*1970)

Finanzen und IT (seit 01.04.2021, IT bis 01.02.2022),
01.04.2021¹, bestellt bis: 2024
Staatsangehörigkeit: deutsch
Mandate:
 Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart³
 CARIAD SE, Wolfsburg³
 Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig
(Vorsitz)³
 Shanghai Volkswagen Powertrain Co., Ltd.,
Shanghai³
 Volkswagen (China) Investment Co., Ltd, Beijing³
 Volkswagen Group of America, Inc., Herndon
(Vorsitz)³

OLIVER BLUME (*1968)

Markengruppe Sport & Luxury,
Vorsitzender des Vorstands der
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
13.04.2018¹, bestellt bis: 2023
Staatsangehörigkeit: deutsch
Mandate:
 CARIAD SE, Wolfsburg³
 Bugatti-Rimac d.o.o., Sveta Nedelja³
 Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading³
 Porsche Cars North America, Inc., Atlanta³
 Porsche Consulting GmbH, Bietigheim-Bissingen³
 Porsche Deutschland GmbH, Bietigheim-Bissingen³
 Porsche Digital GmbH, Ludwigsburg³
 Porsche Enterprises Inc., Atlanta³
 Porsche Greater China, bestehend aus:
(China) Motors Limited, Shanghai³
Porsche Hong Kong Limited, Hong Kong³
 SEAT, S.A., Martorell³

RALF BRANDSTÄTTER (*1968)

Volkswagen Pkw (seit 01.01.2022),
Vorsitzender des Vorstands der
Marke Volkswagen Pkw (seit 01.07.2020)
01.01.2022¹, bestellt bis: 2026
Staatsangehörigkeit: deutsch
Mandate (am 01.01.2022):
 CARIAD SE, Wolfsburg³
 ŠKODA Auto a.s., Mladá Boleslav³
 Volkswagen (China) Investment Co., Ltd, Beijing³

DR. JUR. MANFRED DÖSS (*1958)

Integrität und Recht (seit 01.02.2022)
01.02.2022¹, bestellt bis: 2025
Staatsangehörigkeit: deutsch
Mandate (am 01.02.2022):
 PTV Planung Transport Verkehr AG, Karlsruhe²
 TRATON SE, München^{3,4}
 Grizzlys Wolfsburg GmbH, Wolfsburg³

MARKUS DUESMANN (*1969)

Markengruppe Premium,
Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG
01.04.2020¹, bestellt bis: 2025
Staatsangehörigkeit: deutsch
Mandate:
 CARIAD SE, Wolfsburg (Vorsitz)³
 FC Bayern München AG, München (stv. Vorsitz)²
 Audi (China) Enterprise Management Co., Ltd.,
Beijing (Vorsitz)³
 Automobili Lamborghini S.p.A.,
Sant'Agata Bolognese (Vorsitz)³
 Bentley Motors Ltd., Crewe (Vorsitz)³
 Ducati Motor Holding S.p.A., Bologna (Vorsitz)³
 FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd, Changchun³
 SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd., Shanghai³
 Volkswagen (China) Investment Co., Ltd., Beijing³

- Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.
- Vergleichbare Mandate im In- und Ausland.

1 Beginn der jeweiligen Vorstandstätigkeit
beziehungsweise Zeitraum der Zugehörigkeit
zum Vorstand.

2 Konzernexternes Mandat.

3 Konzerninternes Mandat.

4 Börsennotiert.

GUNNAR KILIAN (*1975)

Personal und Truck & Bus

13.04.2018¹, bestellt bis: 2026

Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt³
- CARIAD SE, Wolfsburg³
- MAN Energy Solutions SE, Augsburg (Vorsitz)³
- MAN Truck & Bus SE, München³
- TRATON SE, München^{3,4}
- Volkswagen Group Services GmbH, Wolfsburg (Vorsitz)³
- Wolfsburg AG, Wolfsburg (Vorsitz)²
- Allianz für die Region GmbH, Braunschweig²
- Autostadt GmbH, Wolfsburg (Vorsitz)³
- FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd, Changchun³
- Scania AB, Södertälje³
- Scania CV AB, Södertälje³
- Volkswagen Immobilien GmbH, Wolfsburg (Vorsitz)³

THOMAS SCHMALL-VON WESTERHOLT (*1964)

Technik,

Vorsitzender des Vorstands der

Volkswagen Group Components,

01.01.2021¹, bestellt bis: 2023

Staatsangehörigkeit: deutsch, brasilianisch

Mandate:

- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart³
- Volkswagen Group Services GmbH, Wolfsburg³
- Wolfsburg AG, Wolfsburg²
- SEAT, S.A., Martorell (Vorsitz)³
- Sitech Sp. z o.o., Polkowice (Vorsitz)³

HAUKE STARS (*1967)

IT (seit 01.02.2022)

01.02.2022¹, bestellt bis: 2025

Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate (am 01.02.2022):

- CARIAD SE, Wolfsburg³
- RWE AG, Essen^{2,4}
- Kühne + Nagel International AG, Schindellegi^{2,4}

HILTRUD DOROTHEA WERNER (*1966)

Integrität und Recht (bis 31.01.2022)

01.02.2017 – 31.01.2022¹

Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate (am 31.01.2022):

- AUDI AG, Ingolstadt³
- CARIAD SE, Wolfsburg³
- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart³
- MAN Energy Solutions SE, Augsburg³
- Mitteldeutsche Flughafen AG, Leipzig (Vorsitz, seit 08.11.2021)²
- TRATON SE, München (bis 30.09.2021)^{3,4}
- Grizzlys Wolfsburg GmbH, Wolfsburg (bis 26.05.2021)²
- SEAT, S.A., Martorell (bis 30.09.2021)³

HILDEGARD WORTMANN (*1966)

Vertrieb (seit 01.02.2022)

01.02.2022¹, bestellt bis: 2025

Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate (am 01.02.2022):

- CARIAD SE, Wolfsburg³
- Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig³
- Audi (China) Enterprise Management Co., Ltd., Beijing³
- Audi of America, LLC, Herndon / VA (Vorsitz)³
- Audi Sport GmbH, Neckarsulm³
- FAW-Audi Sales Co., Ltd., Hangzhou³
- Ferrovial S.A., Madrid^{2,4}
- Porsche Austria Gesellschaft m.b.H., Salzburg³
- Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg³
- Porsche Retail GmbH, Salzburg³

FRANK WITTER (*1959)

Finanzen und IT (bis 31.03.2021),

07.10.2015 – 31.03.2021¹

Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate (am 31.03.2021):

- TRATON SE, München^{3,4}
- Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig (Vorsitz, bis 31.03.2021)³
- ŠKODA Auto a.s., Mladá Boleslav (bis 31.03.2021)³
- Northvolt AB, Stockholm (bis 30.06.2021)²
- VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg (Vorsitz)³
- Volkswagen (China) Investment Co., Ltd., Beijing (bis 31.03.2021)³
- Volkswagen Group Services GmbH, Wolfsburg (bis 31.03.2021)³
- Volkswagen Immobilien GmbH, Wolfsburg (Vorsitz, bis 31.03.2021)³

- Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.
- Vergleichbare Mandate im In- und Ausland.

¹ Beginn der jeweiligen Vorstandstätigkeit
beziehungsweise Zeitraum der Zugehörigkeit
zum Vorstand.

² Konzernexternes Mandat.

³ Konzerninternes Mandat.

⁴ Börsennotiert.

MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS UND BESETZUNG DER AUSSCHÜSSE

(Mandate: Stand 31. Dezember 2021

beziehungsweise Datum des Ausscheidens
aus dem Aufsichtsrat der Volkswagen AG)

HANS DIETER PÖTSCH (*1951)

Vorsitzender (seit 07.10.2015),
Vorsitzender des Vorstands der Porsche Automobil Holding SE
07.10.2015¹, gewählt bis: 2026
Staatsangehörigkeit: österreichisch
Mandate:
 AUDI AG, Ingolstadt³
 Bertelsmann Management SE, Gütersloh²
 Bertelsmann SE & Co. KGaA, Gütersloh²
 Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart³
 TRATON SE, München (Vorsitz)^{3,4}
 Wolfsburg AG, Wolfsburg³
 Autostadt GmbH, Wolfsburg³
 Porsche Austria Gesellschaft m.b.H., Salzburg (Vorsitz)³
 Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg (Vorsitz)³
 Porsche Retail GmbH, Salzburg (Vorsitz)³
 VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg (stv. Vorsitz)³

JÖRG HOFMANN (*1955)

Stv. Vorsitzender (seit 20.11.2015),
1. Vorsitzender der IG Metall
20.11.2015¹, bestellt bis: 2022
Staatsangehörigkeit: deutsch
Mandate:
 Robert Bosch GmbH, Stuttgart²

DR. HUSSAIN ALI AL ABDULLA (*1957)

Staatsminister
22.04.2010¹, gewählt bis: 2025
Staatsangehörigkeit: katarisch
Mandate:
 Gulf Investment Corporation, Safat/Kuwait (Board member)²
 Qatar Supreme Council for Economic Affairs and Investment, Doha (Board member)²

DR. HESSA SULTAN AL JABER (*1959)

Ehemalige Ministerin für Informations- und Kommunikationstechnologie, Qatar
22.06.2016¹, gewählt bis: 2024
Staatsangehörigkeit: katarisch
Mandate:
 Malomatia, Doha (Vorsitz)²
 MEEZA, Doha²
 Qatar Satellite Company (Es'hailSat), Doha (Vorsitz)²
 Trio Investment, Doha (Vorsitz)²

DR. BERND ALTHUSMANN (*1966)

Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung
14.12.2017¹, entsandt bis: 2022
Staatsangehörigkeit: deutsch
Mandate:
 Deutsche Messe AG, Hannover (stv. Vorsitz)²
 Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG, Wilhelmshaven (Vorsitz)²
 JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG, Wilhelmshaven (Vorsitz)²
 JadeWeserPort Realisierungs-Beteiligungs-GmbH, Wilhelmshaven (Vorsitz)²
 Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG, Oldenburg (Vorsitz)²

KAI BLIESENER (*1971)

Ressortleiter Fahrzeugbau und Koordinator Automobil- und Zuliefererindustrie bei der IG Metall
20.06.2020 – 31.03.2021¹
Staatsangehörigkeit: deutsch
Mandate (am 31.03.2021):
 Mahle GmbH, Stuttgart²

MATÍAS CARNERO SOJO (*1968)

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats SEAT
01.04.2021¹, bestellt bis 2022
Staatsangehörigkeit: spanisch

DANIELA CAVALLO (*1975)

Vorsitzende des Gesamt- und Konzernbetriebsrats der Volkswagen AG
11.05.2021¹, bestellt bis: 2022
Staatsangehörigkeit: italienisch, deutsch
Mandate:
 TRATON SE, München^{3,4}
 Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig (stv. Vorsitz)³
 Wolfsburg AG, Wolfsburg³
 Allianz für die Region GmbH, Braunschweig²
 Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg³
 SEAT, S.A., Martorell³
 ŠKODA Auto a.s., Mladá Boleslav³
 VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg³
 Volkswagen Group Services GmbH³

DR. JUR. HANS-PETER FISCHER (*1959)

Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen Management Association e.V.
01.01.2013¹, bestellt bis: 2022
Staatsangehörigkeit: deutsch
Mandate:
 Volkswagen Pension Trust e.V., Wolfsburg³

- Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.
- Vergleichbare Mandate im In- und Ausland.

1 Beginn der jeweiligen Aufsichtsratstätigkeit beziehungsweise Zeitraum der Zugehörigkeit zum Aufsichtsrat.

2 Konzernexternes Mandat.

3 Konzerninternes Mandat.

4 Börsennotiert.

MARIANNE HEIß (*1972)

Chief Executive Officer der BBDO Group
Germany GmbH, Düsseldorf

14.02.2018¹, gewählt bis: 2023

Staatsangehörigkeit: österreichisch

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt³
- Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart^{2,4}

ULRIKE JAKOB (*1960)

Stv. Vorsitzende des Betriebsrats der Volkswagen AG
Werk Kassel

10.05.2017¹, bestellt bis: 2022

Staatsangehörigkeit: deutsch

DR. LOUISE KIESLING (*1957)

Unternehmerin

30.04.2015¹, gewählt bis: 2026

Staatsangehörigkeit: österreichisch

PETER MOSCH (*1972)

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der AUDI AG
18.01.2006¹, bestellt bis: 2022

Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt (stv. Vorsitz)³
- Audi Pensionskasse – Altersversorgung der AUTO UNION GmbH, VVaG, Ingolstadt³
- CARIAD SE, Wolfsburg (stv. Vorsitz)³
- Audi Stiftung für Umwelt GmbH, Ingolstadt³

BERTINA MURKOVIC (*1957)

Vorsitzende des Betriebsrats Volkswagen Nutzfahrzeuge

10.05.2017¹, bestellt bis: 2022

Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- MOIA GmbH, Berlin³

BERND OSTERLOH (*1956)

Vorsitzender des Gesamt- und Konzernbetriebsrats
der Volkswagen AG

01.01.2005 – 30.04.2021¹

Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate (am 30.04.2021):

- TRATON SE, München (bis 30.04.2021)^{3,4}
- Wolfsburg AG, Wolfsburg (bis 30.04.2021)³
- Allianz für die Region GmbH, Braunschweig (bis 30.04.2021)²
- Autostadt GmbH, Wolfsburg³
- Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg (bis 30.04.2021)³
- SEAT, S.A., Martorell (bis 30.04.2021)³
- ŠKODA Auto a.s., Mladá Boleslav (bis 30.04.2021)³
- VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg³
- Volkswagen Group Services GmbH³
- Volkswagen Immobilien GmbH, Wolfsburg (bis 30.04.2021)³

DR. JUR. HANS MICHEL PIËCH (*1942)

Rechtsanwalt

07.08.2009¹, gewählt bis: 2024

Staatsangehörigkeit: österreichisch

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt³
- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart³
- Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart (stv. Vorsitz)^{2,4}
- Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading³
- Porsche Cars North America Inc., Atlanta³
- Porsche Greater China, bestehend aus:
Porsche (China) Motors Limited, Shanghai³
Porsche Hong Kong Limited, Hong Kong³
- Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg³
- Schmittenhöhebahn AG, Zell am See²
- Volksoper Wien GmbH, Wien²

DR. JUR. FERDINAND OLIVER PORSCHE (*1961)

Vorstand der Familie Porsche AG

Beteiligungsgesellschaft

07.08.2009¹, gewählt bis: 2024

Staatsangehörigkeit: österreichisch

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt³
- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart³
- Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart^{2,4}
- Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg³
- Porsche Lifestyle GmbH & Co. KG, Ludwigsburg³

DR. RER. COMM. WOLFGANG PORSCHE (*1943)

Vorsitzender des Aufsichtsrats der

Porsche Automobil Holding SE;

Vorsitzender des Aufsichtsrats der

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG

24.04.2008¹, gewählt bis: 2023

Staatsangehörigkeit: österreichisch

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt³
- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart (Vorsitz)³
- Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart (Vorsitz)^{2,4}
- Familie Porsche AG Beteiligungsgesellschaft, Salzburg (Vorsitz)²
- Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading³
- Porsche Cars North America Inc., Atlanta³
- Porsche Greater China, bestehend aus:
Porsche (China) Motors Limited, Shanghai³
Porsche Hong Kong Limited, Hong Kong³
- Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg³
- Schmittenhöhebahn AG, Zell am See²

JENS ROTHE (*1970)

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats

der Volkswagen Sachsen GmbH

22.10.2021¹, bestellt bis: 2022

Mandate:

- Volkswagen Sachsen GmbH, Zwickau (stv. Vorsitz)³

Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.

Vergleichbare Mandate im In- und Ausland.

¹ Beginn der jeweiligen Aufsichtsratstätigkeit
beziehungsweise Zeitraum der Zugehörigkeit
zum Aufsichtsrat.

² Konzernexternes Mandat.

³ Konzerninternes Mandat.

⁴ Börsennotiert.

CONNY SCHÖNHARDT (*1978)

Gewerkschaftssekretärin beim IG Metall Vorstand

21.06.2019¹, bestellt bis: 2022

Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- CARIAD SE, Wolfsburg³
- Volkswagen Bank GmbH, Braunschweig³

ATHANASIOS STIMONIARIS (*1971)

Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der MAN SE, der MAN Truck & Bus SE und der TRATON SE

(bis 31.08.2021)

10.05.2017 – 31.08.2021¹

Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate (am 31.08.2021):

- MAN SE, München (bis 31.08.2021)³
- MAN Truck & Bus SE, München (bis 31.08.2021)³
- MAN Truck & Bus Deutschland GmbH, München (bis 31.08.2021)³
- Rheinmetall MAN Military Vehicles GmbH, München (bis 31.08.2021)³
- TRATON SE, München (stv. Vorsitz) (bis 31.08.2021)^{3,4}

STEPHAN WEIL (*1958)

Niedersächsischer Ministerpräsident

19.02.2013¹, entsandt bis: 2022

Staatsangehörigkeit: deutsch

WERNER WERESCH (*1961)

Mitglied des Geschäftsführenden Ausschusses des Betriebsrats der Porsche Automobil Holding SE und Vorsitzender des Gesamt- und Konzernbetriebsrats der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG

21.02.2019¹, bestellt bis: 2022

Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart³

AUSSCHÜSSE DES AUFSICHTSRATS**STAND 31. DEZEMBER 2021****Mitglieder des Präsidiums**

- Hans Dieter Pötsch (Vorsitz)
- Jörg Hofmann (stv. Vorsitz)
- Daniela Cavallo
- Peter Mosch

Bertina Murkovic

- Dr. Hans Michel Piëch
- Dr. Wolfgang Porsche
- Stephan Weil

Mitglieder des Vermittlungsausschusses gemäß § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz

- Hans Dieter Pötsch (Vorsitz)
- Jörg Hofmann (stv. Vorsitz)
- Daniela Cavallo
- Stephan Weil

Mitglieder des Prüfungsausschusses

- Dr. Ferdinand Oliver Porsche (Vorsitz)
- Peter Mosch (stv. Vorsitz)
- Marianne Heiß
- Conny Schönhardt

Mitglieder des Nominierungsausschusses

- Hans Dieter Pötsch (Vorsitz)
- Dr. Hans Michel Piëch
- Dr. Wolfgang Porsche
- Stephan Weil

Sonderausschuss Dieselmotoren (bis 31.12.2021)

- Dr. Wolfgang Porsche (Vorsitz)
- Dr. Bernd Althusmann
- Daniela Cavallo
- Peter Mosch
- Bertina Murkovic
- Dr. Ferdinand Oliver Porsche

- Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.
- Vergleichbare Mandate im In- und Ausland.

¹ Beginn der jeweiligen Aufsichtsratstätigkeit
beziehungsweise Zeitraum der Zugehörigkeit
zum Aufsichtsrat.

² Konzernexternes Mandat.

³ Konzerninternes Mandat.

⁴ Börsennotiert.

Vergütungsbericht 2021

Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG haben für das Geschäftsjahr 2021 erstmals einen Vergütungsbericht gemäß § 162 des Aktiengesetzes (AktG) in der Fassung des Gesetzes zur Umsetzung der zweiten Aktionärsrechterichtlinie (ARUG II) erstellt. In diesem Bericht erläutern wir die Grundzüge der Vergütungssysteme für die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats. Darüber hinaus enthält der Vergütungsbericht die individualisierte und nach Bestandteilen aufgegliederte Aufstellung der Vergütung von gegenwärtigen und früheren Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern.

A. VERGÜTUNG DER MITGLIEDER DES VORSTANDS

Das Geschäft des Volkswagen Konzerns wurde im gesamten Berichtsjahr von den Auswirkungen der Covid-19-Pandemie sowie insbesondere einer eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit infolge des Halbleitermangels beeinflusst. In diesem Umfeld gingen die Auslieferungen des Volkswagen Konzerns gegenüber dem Vorjahr zurück, während das Operative Ergebnis margin- und mixbedingt gegenüber dem Vorjahr stieg. Davon profitierte auch die Vergütung der Vorstandsmitglieder.

I. Grundsätze der Vorstandsvergütung

Der Vorstandsvergütung liegt das vom Aufsichtsrat weiterentwickelte und am 14. Dezember 2020 mit Wirkung zum 1. Januar 2021 beschlossene Vergütungssystem zugrunde. Das Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands setzt die Anforderungen des Aktiengesetzes in der Fassung des ARUG II um und berücksichtigt die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) in der Fassung vom 19. Dezember 2019 (in Kraft getreten am 20. März 2020). Die Hauptversammlung hat das Vergütungssystem am 22. Juli 2021 mit 99,61% der abgegebenen Stimmen gebilligt.

Das neue Vergütungssystem gilt seit dem 1. Januar 2021 für alle Vorstandsmitglieder, deren Dienstverträge ab dem Beschluss des Aufsichtsrats vom 14. Dezember 2020 neu abgeschlossen oder verlängert werden. Für die zum Zeitpunkt des Beschlusses des Aufsichtsrats vom 14. Dezember 2020 bereits bestellten Vorstandsmitglieder gilt das neue Vergütungssystem im Grundsatz ebenfalls ab dem 1. Januar 2021. Bis zu einer Vertragsverlängerung gelten jedoch folgende Ausnahmen: Der Performance-Share-Plan der bereits bestellten Vorstandsmitglieder hat weiterhin lediglich eine dreijährige

Performance-Periode, entspricht im Übrigen jedoch dem in diesem System beschriebenen Performance-Share-Plan. Malus- und Clawback-Regelungen sollen für die bereits bestellten Vorstandsmitglieder ebenfalls erst ab einer Vertragsverlängerung gelten.

Die Höhe der Vorstandsvergütung soll im nationalen und internationalen Vergleich angemessen und attraktiv sein. Kriterien sind sowohl die Aufgaben des einzelnen Vorstandsmitglieds, seine persönliche Leistung, die wirtschaftliche Lage, der Erfolg und die Zukunftsaussichten des Volkswagen Konzerns als auch die Üblichkeit der Vergütung unter Berücksichtigung des Vergleichsumfelds und der Vergütungsstruktur, die ansonsten im Volkswagen Konzern gilt. In diesem Zusammenhang werden regelmäßig Vergütungsvergleiche durchgeführt.

Im Folgenden geben wir zunächst einen Überblick über das im Geschäftsjahr 2021 geltende Vergütungssystem für die Vorstandsmitglieder und gehen anschließend auf die Bestandteile der Vergütung im Geschäftsjahr 2021 ein.

II. Überblick über die Vergütungsbestandteile

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Gesamtüberblick über die Bestandteile des für das Geschäftsjahr 2021 geltenden Vergütungssystems für die Mitglieder des Vorstands. Daneben gibt die Tabelle einen Überblick über die Ausgestaltung der einzelnen Vergütungsbestandteile und erläutert deren Zielsetzung, insbesondere im Hinblick darauf, wie die Vergütung die langfristige Entwicklung der Gesellschaft fördert. Eine ausführlichere Beschreibung des für das Geschäftsjahr 2021 geltenden Vergütungssystems für die Mitglieder des Vorstands ist unter www.volksag.com/de/Investor Relations/corporate-governance/Remuneration.html abrufbar.

VORSTANDSVERGÜTUNGSSYSTEM 2021

Bestandteil	Ausgestaltung	Zielsetzung
Feste Vergütungsbestandteile		
Grundgehalt	<ul style="list-style-type: none"> • Zwölf gleiche Raten; Auszahlung jeweils zum Monatsende • Vorstandsvorsitzender: 2.235.000 €; Vorstandsmitglied: 1.420.000 € 	Grundvergütung und Nebenleistungen sollen ein die Aufgaben und Verantwortung des Vorstandsmitglieds widerspiegelndes Grundeinkommen sichern und das Eingehen unangemessener Risiken verhindern
Nebenleistungen	<ul style="list-style-type: none"> • Nebenleistungspauschale (175.000 €) deckt nach Wahl des Vorstandsmitglieds bestimmte Leistungen ab, zum Beispiel: <ul style="list-style-type: none"> ◦ Dienstfahrzeuge ◦ Ärztliche Vorsorgeuntersuchung ◦ Zuschüsse zur Kranken- und Pflegeversicherung ◦ Unfallversicherung • Anrechnung von Leistungen auf die Nebenleistungspauschale, soweit sie der Lohnsteuer unterliegen • Auszahlung des verbleibenden Betrags 	bAV soll Vorstandsmitgliedern adäquates Versorgungsniveau auch im Ruhestand sichern
Betriebliche Altersversorgung (bAV)	<ul style="list-style-type: none"> • Beitragsorientierte Leistungszusage im Wege der Direktzusage auf Alters-, Erwerbsminderungs- und Hinterbliebenenleistungen • Grundsätzlich mit Vollendung des 65. Lebensjahres (beziehungsweise des 63. Lebensjahres für Vorstandsmitglieder mit Amtsantritt vor dem 1. Januar 2020) • Jährlicher Versorgungsbeitrag von 40 % des vertraglich vereinbarten Grundgehalts (beziehungsweise 50 % bei Vorstandsmitgliedern mit Amtsantritt vor dem 1. Januar 2018) 	
Variable Vergütungsbestandteile		
Jahresbonus	<ul style="list-style-type: none"> • Plantyp: Zielbonus • Vorstandsvorsitzender: 3.045.000 €; Vorstandsmitglied: 1.350.000 € • Begrenzung: 180 % des Zielbetrags • Bemessungszeitraum: Geschäftsjahr • Leistungskriterien: <ul style="list-style-type: none"> ◦ Finanzielle Teilziele: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Operatives Ergebnis (OE) inkl. chinesische Joint Ventures¹ (anteilig) (50 %) sowie Operative Umsatzrendite (50 %) ▪ Aufsichtsrat legt für jedes Geschäftsjahr die Werte für die finanziellen Teilziele in Form eines Schwellenwerts, Zielwerts und Maximalwerts fest; der Schwellenwert entspricht einem Teilzielerreichungsgrad von 0 % beim OE inklusive chinesische Joint Ventures (anteilig) beziehungsweise 50 % bei der Operativen Umsatzrendite, der Zielwert entspricht jeweils einem Teilzielerreichungsgrad von 100 % und der Maximalwert jeweils einem Teilzielerreichungsgrad von 150 %; Werte dazwischen werden linear interpoliert ▪ Finanzierter Gesamtielerreichungsgrad = Teilzielerreichungsgrad „Operatives Ergebnis inklusive chinesische Joint Ventures (anteilig)“ x 50 % + „Teilzielerreichungsgrad Operative Umsatzrendite“ x 50 % ◦ ESG-Faktor <ul style="list-style-type: none"> ▪ Teilziele zu je 50 % Umwelt (Dekarbonisierungsindex) und Soziales (Stimmungs- und Diversity-Index) sowie der zwischen 0,9 und 1,1 liegende Governance-Faktor (Compliance & Integrität, Regelwert 1,0) ▪ Aufsichtsrat legt für jedes Geschäftsjahr für die Teilziele Umwelt und Soziales einen Mindestwert, Zielwert und Maximalwert fest; der Mindestwert entspricht einem Teilzielerreichungsgrad von 0,7, der Zielwert einem Teilzielerreichungsgrad von 1,0 und der Maximalwert einem Teilzielerreichungsgrad von 1,3; Werte dazwischen werden linear interpoliert ▪ Aufsichtsrat bestimmt Governance-Faktor nach Ablauf des Geschäftsjahres unter Bewertung der kollektiven Leistung des Gesamtvorstands und der individuellen Leistung <ul style="list-style-type: none"> ▪ Berechnung ESG-Faktor: (Teilzielerreichungsgrad Umwelt x 50 % + Teilzielerreichungsgrad Soziales x 50 %) x Governance-Faktor (0,9 – 1,1) • Auszahlungsbetrag Jahresbonus = individueller Zielbetrag x finanzieller Gesamtielerreichungsgrad x ESG-Faktor • Auszahlung: In bar im Monat nach der Billigung des Konzernabschlusses für das jeweilige Geschäftsjahr 	<p>Jahresbonus soll Vorstandsmitglieder incentivieren, ambitionierte Ziele zu verfolgen;</p> <p>Wirtschaftliche Erfolgsziele fördern das strategische Ziel der wettbewerbsfähigen Ertragskraft;</p> <p>Integration der Nachhaltigkeitsziele trägt Bedeutung der ESG (Umwelt-, Sozial- und Governance)-Faktoren Rechnung</p>

¹ At Equity einbezogene Gesellschaften China.

Bestandteil	Ausgestaltung	Zielsetzung
Langzeitbonus (LTI)	<ul style="list-style-type: none"> • Plantyp: virtueller Performance-Share-Plan • Performance-Periode: vier Jahre vorwärtsgerichtet¹ • Vorstandsvorsitzender: 3.830.000 €; Vorstandsmitglied: 1.800.000 € • Begrenzung: 200 % des Zielbetrags • Zuteilung Performance Shares: Zu Beginn eines jeden Geschäftsjahres wird der individuell vereinbarte Zielbetrag dividiert durch das arithmetische Mittel der Schlusskurse der Volkswagen Vorzugsaktie (Wertpapierkennnummer: 766403) im XETRA-Handelssystem der Deutsche Börse AG an den letzten 30 Handelstagen vor dem 1. Januar der jeweiligen Performance-Periode („Anfangs-Referenzkurs“) • Zielfestlegung: Aufsichtsrat legt zu Beginn der Performance-Periode einen Mindestwert, Zielwert und Maximalwert für EPS fest, wie es als testiertes, voll verwässertes Ergebnis je Volkswagen Vorzugsaktie aus fortgeführten und nicht fortgeführten Geschäftsbereichen der Gesellschaft im Geschäftsbericht ausgewiesen wird; der EPS-Mindestwert entspricht einer Zielerreichung von 50 %, der EPS-Zielwert einer Zielerreichung von 100 % und der EPS-Maximalwert einer Zielerreichung von 150 % • Festschreibung von einem Viertel der zugeteilten Performance Shares am Ende jedes Geschäftsjahres in Abhängigkeit von der EPS-Zielerreichung • Berechnung des Auszahlungsbetrags: festgeschriebene Performance Shares werden multipliziert mit arithmetischem Mittel der Schlusskurse der Volkswagen Vorzugsaktie im XETRA-Handelssystem der Deutsche Börse AG an den letzten 30 Handelstagen vor dem Ende der Performance-Periode („Schluss-Referenzkurs“) und den während der Performance-Periode pro Volkswagen Vorzugsaktie ausgezahlten Dividenden („Dividendenäquivalent“) • Auszahlung: In bar im Monat nach Billigung des Konzernabschlusses für das letzte Geschäftsjahr der jeweiligen Performance-Periode • Endet der Dienstvertrag vor Ende der Performance-Periode aufgrund eines Bad-Leaver-Falls (außerordentliche Kündigung aus wichtigem Grund, Verstoß gegen das vertragliche oder ein nachvertragliches Wettbewerbsverbot), verfallen sämtliche Performance Shares 	Der Langzeitbonus dient dazu, die Vergütung der Vorstandsmitglieder an der langfristigen Entwicklung des Unternehmens auszurichten. Das wirtschaftliche Erfolgsziel EPS in Verbindung mit der Aktienkursentwicklung und den ausgeschütteten Dividenden, gemessen über vier Jahre, stellt eine langfristige Wirkung der Verhaltensanreize sicher und fördert das strategische Ziel der wettbewerbsfähigen Ertragskraft.
Sonstige Leistungen		
Sonderzahlung	<ul style="list-style-type: none"> • Nur aufgrund gesonderter vertraglicher Vereinbarung mit dem Vorstandsmitglied • Vereinbarung im Voraus für das Geschäftsjahr und unter Festlegung der Leistungskriterien für die Sonderzahlung • Derzeit keine Sonderzahlungsvereinbarungen mit Vorstandsmitgliedern 	Sonderzahlungen sollen herausragende und außergewöhnliche Leistungen honoriieren und dürfen nur gewährt werden, wenn sie im Unternehmensinteresse und mit zukunftsbezogenem Nutzen für die Gesellschaft verbunden sind
Zeitlich begrenzte oder für die gesamte Dauer des Dienstvertrags vereinbarte Leistungen an neu eintretende Vorstandsmitglieder	<ul style="list-style-type: none"> • Jeweils nur aufgrund gesonderter vertraglicher Vereinbarung mit dem neu eintretenden Vorstandsmitglied • Zahlungen zum Ausgleich verfallender variabler Vergütung oder sonstiger finanzieller Nachteile • Leistungen im Zusammenhang mit Standortwechsel • Garantie einer Mindestvergütung • Im vergangenen Geschäftsjahr keine Sonderleistungen an neu eingetretene Vorstandsmitglieder 	(Ausgleichs-)Zahlungen sollen ermöglichen, qualifizierte Kandidaten zu gewinnen

¹ Für bereits vor dem 14. Dezember 2020 bestellte Vorstandsmitglieder gilt bis zu einer Vertragsverlängerung weiterhin eine dreijährige Performance-Periode. Der Performance-Share-Plan entspricht im Übrigen sinngemäß dem für das Geschäftsjahr 2021 beschriebenen Performance-Share-Plan.

Bestandteil	Ausgestaltung	Zielsetzung
Weitere Vergütungsregelungen		
Malus- und Clawback-Regelungen ¹	<ul style="list-style-type: none"> Aufsichtsrat kann Jahresbonus und LTI bei relevantem Fehlverhalten während Bemessungszeitraum um bis zu 100 % kürzen oder zurückfordern Rückforderung ausgeschlossen, wenn seit Auszahlung mehr als drei Jahre vergangen sind 	Malus- und Clawback-Regelungen sollen individuellem Fehlverhalten und Organisationsverschulden entgegenwirken
Maximalvergütung	<ul style="list-style-type: none"> Relevant sind für das jeweilige Geschäftsjahr ausbezahltes Grundgehalt, gewährte Nebenleistungen, der Service Cost im Rahmen der bAV, für das jeweilige Geschäftsjahr gewährter und im Folgejahr ausgezahlter Jahresbonus, der im jeweiligen Geschäftsjahr ausgezahlte Performance-Share-Plan, dessen Performance-Periode unmittelbar vor dem jeweiligen Geschäftsjahr endet, eine etwaige für das jeweilige Geschäftsjahr gewährte Sonderzahlung sowie etwaige Leistungen an neu eintretende Vorstandsmitglieder Für Vorstandsmitglieder brutto 7.000.000 Euro pro Geschäftsjahr und für Vorstandsvorsitzenden brutto 12.000.000 Euro pro Geschäftsjahr Bei Überschreiten der Maximalvergütung Kürzung des Jahresbonus; reicht Kürzung nicht, kann Aufsichtsrat nach pflichtgemäßem Ermessen andere Vergütungskomponenten kürzen oder ausgezahlte Vergütungen zurückverlangen 	Maximalvergütung soll sicherstellen, dass die Vergütung der Vorstandsmitglieder auch unter Berücksichtigung des Vergleichsumfelds nicht unangemessen hoch ausfällt
Barvergütungs-Cap	<ul style="list-style-type: none"> Zusätzlich zur Maximalvergütung Zur Barvergütung zählt im jeweiligen Geschäftsjahr ausgezahltes Grundgehalt, für das jeweilige Geschäftsjahr gewährter und im Folgejahr ausgezahlter Jahresbonus, im jeweiligen Geschäftsjahr ausgezahlter Performance-Share-Plan sowie eine etwaige für das jeweilige Geschäftsjahr gewährte Sonderzahlung Für Vorstandsmitglieder brutto 5.500.000 Euro pro Geschäftsjahr und für Vorstandsvorsitzenden brutto 10.000.000 Euro pro Geschäftsjahr 	Barvergütungs-Cap dient der Vermeidung unangemessen hoher Auszahlungen im einzelnen Geschäftsjahr

¹ Für bereits vor dem 14. Dezember 2020 bestellte Vorstandsmitglieder gelten Malus- und Clawback-Regelungen erst ab einer Vertragsverlängerung.

III. Vergütung der im Geschäftsjahr 2021 bestellten Vorstandsmitglieder

1. Vorstandsmitglieder im Geschäftsjahr 2021

Im Geschäftsjahr 2021 gehörten dem Vorstand der Volkswagen AG folgende Mitglieder an:

- > Herbert Diess, Vorstandsvorsitzender seit 13. April 2018, Mitglied des Vorstands seit 1. Juli 2015
- > Murat Aksel, Mitglied des Vorstands seit 1. Januar 2021
- > Arno Antlitz, Mitglied des Vorstands seit 1. April 2021
- > Oliver Blume, Mitglied des Vorstands seit 13. April 2018, zudem Vorstandsvorsitzender der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
- > Markus Duesmann, Mitglied des Vorstands seit 1. April 2020, zudem Vorstandsvorsitzender der AUDI AG
- > Gunnar Kilian, Mitglied des Vorstands seit 13. April 2018
- > Thomas Schmall-von Westerholt, Mitglied des Vorstands seit 1. Januar 2021
- > Hiltrud Dorothea Werner, Mitglied des Vorstands seit 1. Februar 2017
- > Frank Witter, Mitglied des Vorstands ab 7. Oktober 2015, ausgeschieden zum 31. März 2021.

Für die Wahrnehmung von weiteren Mandaten in Geschäftsführungsorganen, Aufsichtsräten oder vergleichbaren Gremien im Rahmen ihrer Vorstandstätigkeit, insbesondere in anderen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns, erhalten die Vorstandsmitglieder keine zusätzliche Vergütung. Wird eine solche Vergütung dennoch gewährt, wird sie auf die

Vergütung für die Tätigkeit als Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG angerechnet.

2. Gewährte und geschuldete Vergütung im Geschäftsjahr 2021

Nach § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG hat der Vergütungsbericht über die im letzten Geschäftsjahr jedem einzelnen Vorstandsmitglied gewährte und geschuldete Vergütung zu berichten. Den Begriffen liegt folgendes Verständnis zugrunde:

- > Der Begriff „gewährt“ erfasst „den faktischen Zufluss des Vergütungsbestandteils“;
- > Der Begriff „geschuldet“ erfasst „alle rechtlich bestehenden Verbindlichkeiten über Vergütungsbestandteile, die fällig sind, aber noch nicht erfüllt wurden.“
- > Dieses Begriffsverständnis unterscheidet sich von den in bisherigen Vergütungsberichten verwendeten Begriffen „gewährte Zuwendungen“ und „Zufluss“. Von den „gewährten Zuwendungen“ im Sinne des DCGK 2017 erfasst waren ohne Rücksicht auf den Zeitpunkt der Auszahlung alle Vergütungsbestandteile, die einem Mitglied des Vorstands im Geschäftsjahr wenigstens dem Grunde nach zugesagt wurden und deren Höhe geschätzt werden konnte. Mit der Einführung von § 162 AktG ist die nach bisherigem Verständnis vorherrschende Differenzierung zwischen „Gewährung“ und „Zufluss“ nicht weiter aufrechtzuerhalten. Vielmehr erfasst der Begriff der Gewährung in § 162 AktG inhaltlich den Zufluss nach bisherigem Verständnis.

2.1. Tabellarische Übersicht

Die folgenden Tabellen weisen aus, welche Vergütungen den Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 2021 faktisch zugeflossen sind. Nicht maßgeblich ist der Zeitpunkt der tatsächlichen Auszahlung. Dementsprechend werden als im Geschäftsjahr 2021 gewährte Vergütung das im Geschäftsjahr 2021 ausgezahlte Grundgehalt, die Nebenleistungen, der im Monat nach der Billigung des Konzernabschlusses der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2021 ausgezahlte Jahresbonus sowie der im Geschäftsjahr 2021 ausgezahlte LTI für die Performance-Periode 2018–2020 ausgewiesen. Da sich die Gesellschaft mit der Auszahlung von Vergütungskomponenten nicht in Verzug befand, sind keine geschuldeten Vergütungen in den Tabellen ausgewiesen.

Die in den Tabellen angegebenen relativen Anteile beziehen sich auf die im jeweiligen Geschäftsjahr „gewährten und geschuldeten“ Vergütungsbestandteile gemäß § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG. Sie beziehen damit alle im jeweiligen Geschäftsjahr faktisch zugeflossenen Leistungen ein, unabhängig davon, für welches Geschäftsjahr sie den Mitgliedern des Vorstands zugeflossen sind. Die hier angegebenen relativen Anteile sind daher nicht mit den jeweiligen relativen Anteilen der festen und variablen Vergütungsbestandteile an der Gesamtvergütung in der Beschreibung des Vergütungssystems gemäß § 87a Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 AktG vergleichbar. Die im Vergütungssystem angegebenen Anteile beziehen sich auf die jeweiligen Zielwerte, die für das jeweilige Geschäftsjahr zugesagt werden, unabhängig von dem Zeitpunkt, in dem der jeweilige Vergütungsbestandteil ausgezahlt wird.

Der Versorgungsaufwand wird als Dienstzeitaufwand gemäß IAS 19 angegeben. Der Dienstzeitaufwand gemäß

IAS 19 ist keine „gewährte oder geschuldete“ Vergütung im Sinn von § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG, da er dem Vorstandsmitglied im Berichtsjahr nicht faktisch zufließt.

Die Maximalvergütung entspricht der Maximalvergütung im Sinn von § 87a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 AktG gemäß dem vom Aufsichtsrat beschlossenen und von der Hauptversammlung gebilligten Vergütungssystem. Zusätzlich zur Maximalvergütung ist – wie in der Vergangenheit – mit den Vorstandsmitgliedern eine Beschränkung der Barvergütung vereinbart, die das für das jeweilige Geschäftsjahr ausgezahlte Grundgehalt, den für das jeweilige Geschäftsjahr gewährten und im Folgejahr ausgezahlten Jahresbonus, den im jeweiligen Geschäftsjahr ausgezahlten Performance-Share-Plan sowie eine etwaige für das jeweilige Geschäftsjahr gewährte Sonderzahlung umfasst.

Zudem enthalten die Dienstverträge der Vorstandsmitglieder, die neu abgeschlossen oder verlängert wurden, seit der Aufsichtsrat am 14. Dezember 2020 das neue Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands beschlossen hat, die in diesem Vergütungssystem vorgesehenen Malus- und Clawback-Regelungen. Die Dienstverträge der zum Zeitpunkt des Beschlusses des Aufsichtsrats vom 14. Dezember 2020 bereits bestellten Vorstandsmitglieder Frau Werner sowie Herr Blume und Herr Duesmann enthalten entsprechend keine Malus- und Clawback-Regelungen; auch der Dienstvertrag von Herrn Witter, der am 30. Juni 2021 endete, enthielt keine Malus- und Clawback-Regelung. Von den bestehenden Malus- und Clawback-Regelungen hat die Volkswagen AG im Geschäftsjahr 2021 keinen Gebrauch gemacht.

HERBERT DIES		
	Vorsitzender, Markengruppe Volumen, China	
	2021	
	€	%
Feste Vergütungsbestandteile		
Grundgehalt	2.235.000,00	26,0
Nebenleistungen	178.231,00	2,1
Summe	2.413.231,00	28,1
Variable Vergütungsbestandteile		
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	5.294.646,00	61,6
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI)		
LTI (Performance-Share-Plan) 2018 – 2020	886.668,16	10,3
Sonstiges		
Sonderzahlungen	–	–
Sonderleistungen an neu eingetretene Vorstandsmitglieder	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	8.594.545,16	100,0
Versorgungsaufwendungen	1.717.037,00	x
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	10.311.582,16	x
Maximalvergütung	12.000.000,00	x
Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG	–	x

MURAT AKSEL		
	Einkauf	
	2021	
	€	%
Feste Vergütungsbestandteile		
Grundgehalt	1.420.000,00	36,0
Nebenleistungen	180.481,00	4,6
Summe	1.600.481,00	40,5
Variable Vergütungsbestandteile		
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	2.347.380,00	59,5
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI)		
LTI (Performance-Share-Plan) 2018 – 2020	–	–
Sonstiges		
Sonderzahlungen	–	–
Sonderleistungen an neu eingetretene Vorstandsmitglieder	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	3.947.861,00	100,0
Versorgungsaufwendungen	1.076.359,00	x
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	5.024.220,00	x
Maximalvergütung	7.000.000,00	x
Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG	–	x

ARNO ANTLITZ		
Finanzen und IT (seit 01.04.2021)		
	2021	
	€ %	
Feste Vergütungsbestandteile		
Grundgehalt	1.065.000,00	
Nebenleistungen	135.764,00	
Summe	1.200.764,00	
Variable Vergütungsbestandteile		
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	1.760.535,00	
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI)	–	
LTI (Performance-Share-Plan) 2018 – 2020	–	
Sonstiges		
Sonderzahlungen	–	
Sonderleistungen an neu eingetretene Vorstandsmitglieder	–	
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	2.961.299,00	
Versorgungsaufwendungen	883.496,00	
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	3.844.795,00	
Maximalvergütung	5.250.000,00	
Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG	–	

OLIVER BLUME		
Vorsitzender des Vorstands der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Markengruppe Sport & Luxury		
	2021	
	€ %	
Feste Vergütungsbestandteile		
Grundgehalt	1.420.000,00	
Nebenleistungen	180.442,00	
Summe	1.600.442,00	
Variable Vergütungsbestandteile		
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	2.347.380,00	
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI)	–	
LTI (Performance-Share-Plan) 2018 – 2020	351.318,72	
Sonstiges		
Sonderzahlungen	–	
Sonderleistungen an neu eingetretene Vorstandsmitglieder	–	
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	4.299.140,72	
Versorgungsaufwendungen	1.092.470,00	
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	5.391.610,72	
Maximalvergütung	7.000.000,00	
Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG	–	

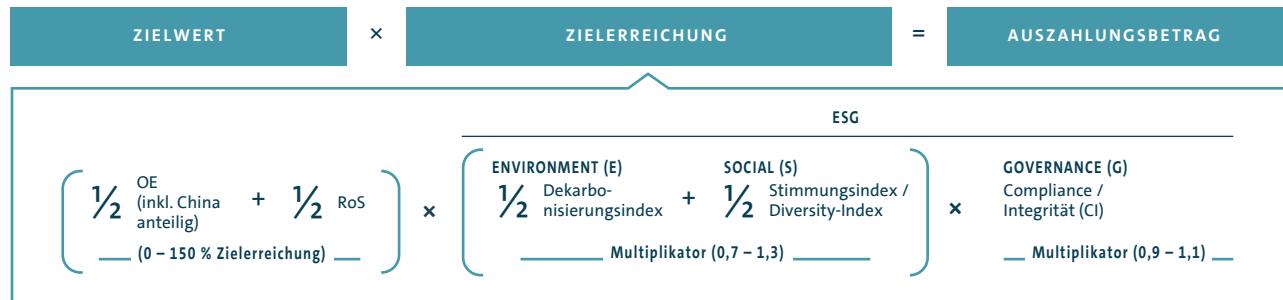
			MARKUS DUESMANN
			Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG, Markengruppe Premium
			2021
	€	%	
Feste Vergütungsbestandteile			
Grundgehalt	1.420.000,00	35,8	
Nebenleistungen	203.048,00	5,1	
Summe	1.623.048,00	40,9	
Variable Vergütungsbestandteile			
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	2.347.380,00	59,1	
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI)	–	–	
LTI (Performance-Share-Plan) 2018 – 2020	–	–	
Sonstiges			
Sonderzahlungen	–	–	
Sonderleistungen an neu eingetretene Vorstandsmitglieder	–	–	
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	3.970.428,00	100,0	
Versorgungsaufwendungen	1.120.404,00	x	
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	5.090.832,00	x	
Maximalvergütung	7.000.000,00	x	
Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG	–	x	

			GUNNAR KILIAN
			Personal und Truck & Bus
			2021
	€	%	
Feste Vergütungsbestandteile			
Grundgehalt	1.420.000,00	26,6	
Nebenleistungen	180.442,00	3,4	
Summe	1.600.442,00	30,0	
Variable Vergütungsbestandteile			
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	2.347.380,00	44,0	
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI)	–	–	
LTI (Performance-Share-Plan) 2018 – 2020	1.383.318,72	25,9	
Sonstiges			
Sonderzahlungen	–	–	
Sonderleistungen an neu eingetretene Vorstandsmitglieder	–	–	
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	5.331.140,72	100,0	
Versorgungsaufwendungen	1.309.055,00	x	
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	6.640.195,72	x	
Maximalvergütung	7.000.000,00	x	
Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG	–	x	

THOMAS SCHMALL-VON WESTERHOLT		
	Technik, Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen Group Components	
	2021	
	€	%
Feste Vergütungsbestandteile		
Grundgehalt	1.420.000,00	36,0
Nebenleistungen	180.235,00	4,6
Summe	1.600.235,00	40,5
Variable Vergütungsbestandteile		
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	2.347.380,00	59,5
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI)	–	–
LTI (Performance-Share-Plan) 2018 – 2020	–	–
Sonstiges		
Sonderzahlungen	–	–
Sonderleistungen an neu eingetretene Vorstandsmitglieder	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	3.947.615,00	100,0
Versorgungsaufwendungen	1.040.965,00	x
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	4.988.580,00	x
Maximalvergütung	7.000.000,00	x
Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG	–	x

HILTRUD DOROTHEA WERNER		
	Integrität und Recht	
	2021	
	€	%
Feste Vergütungsbestandteile		
Grundgehalt	1.420.000,00	25,0
Nebenleistungen	179.781,00	3,2
Summe	1.599.781,00	28,2
Variable Vergütungsbestandteile		
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	2.149.931,72	37,9
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI)	–	–
LTI (Performance-Share-Plan) 2018 – 2020	1.930.068,28	34,0
Sonstiges		
Sonderzahlungen	–	–
Sonderleistungen an neu eingetretene Vorstandsmitglieder	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	5.679.781,00	100,0
Versorgungsaufwendungen	1.261.258,00	x
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	6.941.039,00	x
Maximalvergütung	7.000.000,00	x
Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG	–	x

FRANK WITTER		
Finanzen und IT (bis 31.03.2021)		
	2021	
	€	%
Feste Vergütungsbestandteile		
Grundgehalt	355.000,00	32,0
Nebenleistungen	45.012,00	4,1
Summe	400.012,00	36,1
Variable Vergütungsbestandteile		
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	586.845,00	52,9
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI)		
LTI (Performance-Share-Plan) 2018 – 2020	122.517,07	11,0
Sonstiges		
Sonderzahlungen	–	–
Sonderleistungen an neu eingetretene Vorstandsmitglieder	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	1.109.374,07	100,0
Versorgungsaufwendungen	271.099,00	x
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	1.380.473,07	x
Maximalvergütung	1.750.000,00	x
Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG	–	x

JAHRESBONUS**2.2 Erläuterung****2.2.1 Leistungskriterien der variablen Vergütung****a) Leistungskriterien Jahresbonus****aa) Finanzielle Teilziele**

Die folgenden Übersichten zeigen, welche Werte der Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2021 für die Schwellenwerte, Zielwerte und Maximalwerte für die finanziellen Teilziele Operatives Ergebnis inklusive chinesische Joint Ventures (anteilig) und operative Umsatzrendite (RoS) festgelegt hat und welche Ist-Werte beziehungsweise welche Zielerreichungen in Prozent im Geschäftsjahr 2021 erzielt wurden.

KOMPONENTE 1: OPERATIVES ERGEBNIS INKLUSIVE CHINESISCHE JOINT VENTURES (ANTEILIG)

Mrd. €	2021
Maximalwert	25,0
Zielwert 100 %-Niveau	17,0
Schwellenwert	9,0
Ist-Wert	22,3
Zielerreichung (in %)	133

KOMPONENTE 2: OPERATIVE UMSATZRENDITE

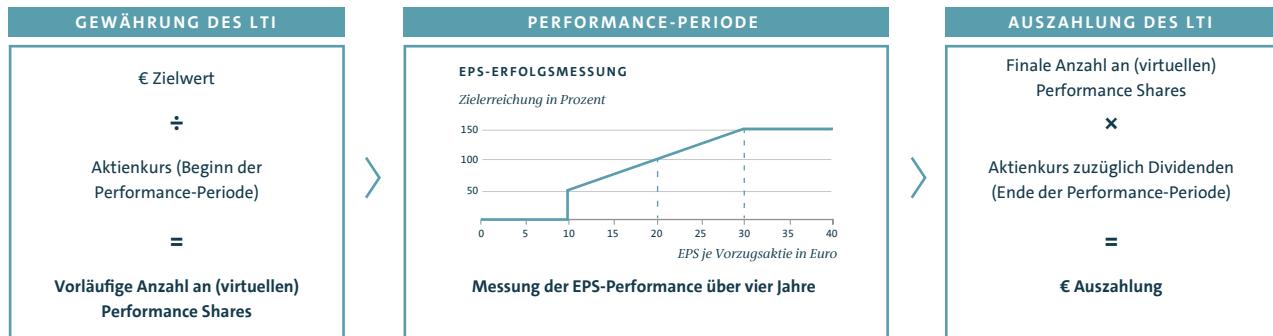
%	2021
Maximalwert	8,0
Zielwert 100 %-Niveau	6,0
Schwellenwert	4,0
Ist-Wert	7,7
Zielerreichung (in %)	143

bb) ESG-Faktor

Die folgende Übersicht zeigt, welche Werte der Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2021 für die Teilziele Umwelt (Dekarbonisierungsindex) und Soziales (Stimmungs- und Diversity-Index) als Mindestwerte, Zielwerte und Maximalwerte festgelegt hat und welche Ist-Werte beziehungsweise welche Zielerreichungen im Geschäftsjahr 2021 erzielt wurden. Der Dekarbonisierungsindex bemisst sich nach den Emissionen von CO₂ und CO₂-Äquivalenten der Pkw und leichte Nutzfahrzeuge produzierenden Marken während des gesamten Lebenszyklus und zeigt unseren Fortschritt hinsichtlich der Verbesserung unserer CO₂-Bilanz. Der Stimmungsindex ist eine wesentliche Kenngröße des Stimmungsbarometers – einer Mitarbeiterbefragung, mit der das Unternehmen regelmäßig die Zufriedenheit der Beschäftigten erhebt. Mit dem Diversity-Index wird weltweit die Entwicklung des

Anteils von Frauen im Management sowie die Internationalisierung im Top-Management erhoben. Die Kennzahl setzt Anreize für eine vorbildliche Führungs- und Unternehmenskultur. Durch den Governance-Faktor bringt der Aufsichtsrat seine Zufriedenheit mit dem erwarteten und tatsächlichen Verhalten des Vorstands hinsichtlich der Kriterien Integrität und Compliance zum Ausdruck. Der Governance-Faktor soll im Regelfall bei 1,0 liegen und nur bei besonderen Vorkommnissen nach pflichtgemäßem Ermessen auf 0,9 gesenkt oder auf 1,1 angehoben werden. Für das Geschäftsjahr 2021 hat der Aufsichtsrat den Governance-Faktor unter Berücksichtigung und Bewertung der kollektiven Leistung des Vorstands insgesamt und der Leistungen der einzelnen Vorstandsmitglieder für alle aktuellen Vorstandsmitglieder auf den Regelwert 1,0 festgelegt.

in tCO ₂ e/Fahrzeug	UMWELT		SOZIALES				
	Dekarbonisierungsindex	2021	in Punkten	Stimmungsindex	2021	Diversity-Index	2021
Maximalwert		45,5	Maximalwert		81,5		124
Zielwert 100 %-Niveau		46,9	Zielwert 100 %-Niveau		77,5		119
Mindestwert		47,7	Mindestwert		73,5		113
Ist-Wert		45,9	Ist-Wert		82,3		127
Zielerreichung (Faktor)		1,21	Zielerreichung (Faktor)		1,30		1,30

LANGZEITBONUS (LTI): (VIRTUELLE) PERFORMANCE SHARE PLAN (PSP)

b) Leistungskriterien Langzeitbonus (LTI)

Der vierjährige Performance-Share-Plan gilt ab dem 1. Januar 2021 für alle Vorstandsmitglieder, deren Dienstverträge ab dem Beschluss des Aufsichtsrats vom 14. Dezember 2020 neu abgeschlossen oder verlängert werden. Hierzu zählen die Herren Antlitz, Aksel und Schmall-von Westerholt. Für die zum Zeitpunkt des Beschlusses des Aufsichtsrats vom

14. Dezember 2020 bereits bestellten Vorstandsmitglieder gilt bis zu einer Vertragsverlängerung weiterhin eine dreijährige Performance-Periode. Dies betrifft Frau Werner, Herrn Duesmann, Herrn Blume sowie Herrn Witter. Für Herrn Diess gilt der vierjährige Performance-Share-Plan zeitanteilig ab dem 10. Juli 2021, für Herrn Kilian zeitanteilig ab dem 10. Dezember 2021.

aa) Angaben zu den Performance Shares

€	PERFORMANCE- PERIODE 2018 – 2020	PERFORMANCE- PERIODE 2019 – 2021	PERFORMANCE- PERIODE 2020 – 2022	PERFORMANCE- PERIODE 2021 – 2023	PERFORMANCE- PERIODE 2021 – 2024
	Anzahl zugeteilte Performance Shares im Gewährungs- zeitpunkt				
Herbert Diess	19.212	26.040	21.585	13.368	12.313
Murat Aksel (seit 01.01.2021)	–	–	–	–	12.069
Arno Antlitz (seit 01.04.2021)	–	–	–	–	9.052
Oliver Blume	7.614	12.238	10.144	12.069	–
Markus Duesmann	–	–	7.608	12.069	–
Gunnar Kilian	7.614	12.238	10.144	11.342	727
Thomas Schmall-von Westerholt (seit 01.01.2021)	–	–	–	–	12.069
Hiltrud Dorothea Werner	10.624	12.238	10.144	12.069	–
Frank Witter (bis 31.03.2021)	10.624	12.238	10.144	3.018	–
Summe	55.688	74.992	69.769	63.935	46.230

bb) EPS-Werte

Die folgende Übersicht zeigt, welchen Mindestwert, Zielwert und Maximalwert der Aufsichtsrat zu Beginn der Performance-Periode für den Performance-Share-Plan 2018–2020 festgelegt hat, der im Geschäftsjahr 2021 zur Auszahlung kam, und welcher Ist-Wert beziehungsweise welche Zielerreichung in Prozent erzielt wurde.

PERFORMANCE-PERIODE 2018 – 2020

€	2018	2019	2020
Maximalwert	30,0	30,0	30,0
Zielwert 100 %-Niveau	20,0	20,0	20,0
Mindestwert	10,0	10,0	10,0
Ist-Wert	23,63	26,66	16,66
Zielerreichung (in %)	118	133	83

Die nachfolgenden Übersichten zeigen, welche Mindestwerte, Zielwerte und Maximalwerte der Aufsichtsrat zu Beginn der jeweiligen Performance-Perioden 2019–2021, 2020–2022 und 2021–2023 beziehungsweise 2021–2024 festgelegt hat und welche Ist-Werte beziehungsweise welche Zielerreichungen in Prozent für einzelne Jahre des Bemessungszeitraums bis einschließlich 2021 bereits erzielt wurden. Die Performance-Share-Pläne der Performance-Perioden 2019–2021, 2020–2022 und 2020–2023 beziehungsweise 2021–2024 waren im Geschäftsjahr 2021 noch nicht fällig und wurden noch nicht ausgezahlt; sie stellen daher keine im Geschäftsjahr 2021 gewährte oder geschuldete Vergütung dar.

PERFORMANCE-PERIODE 2019 – 2021

€	2019	2020	2021
Maximalwert	30,0	30,0	30,0
Zielwert 100 %-Niveau	20,0	20,0	20,0
Mindestwert	10,0	10,0	10,0
Ist-Wert	26,66	16,66	29,65
Zielerreichung (in %)	133	83	148

PERFORMANCE-PERIODE 2020 – 2022

€	2020	2021
Maximalwert	30,0	30,0
Zielwert 100 %-Niveau	20,0	20,0
Mindestwert	10,0	10,0
Ist-Wert	16,66	29,65
Zielerreichung (in %)	83	148

PERFORMANCE-PERIODE 2021 – 2023

€	2021
Maximalwert	30,0
Zielwert 100 %-Niveau	20,0
Mindestwert	10,0
Ist-Wert	29,65
Zielerreichung (in %)	148

PERFORMANCE-PERIODE 2021 – 2024

€	2021
Maximalwert	30,0
Zielwert 100 %-Niveau	20,0
Mindestwert	10,0
Ist-Wert	29,65
Zielerreichung (in %)	148

cc) Referenzkurse/Dividendenäquivalent der Performance-Periode

Der für die Performance-Periode 2018–2020 maßgebliche Anfangs-Referenzkurs, der Schluss-Referenzkurs sowie das Dividendenäquivalent sind der nachfolgenden Übersicht zu entnehmen.

	PERFORMANCE- PERIODE
	2018 – 2020
Anfangs-Referenzkurs	169,42
Schluss-Referenzkurs	149,14
Dividendenäquivalent	
2018	3,96
2019	4,86
2020	4,86

Die nachfolgende Übersicht zeigt für die noch nicht fälligen und noch nicht ausgezahlten Performance-Share-Pläne der jeweiligen Performance-Perioden 2019–2021, 2020–2022 und 2021–2023 beziehungsweise 2021–2024 den Anfangs-Referenzkurs, den Schlussreferenzkurs sowie das Dividen-

	PERFORMANCE-PERIODE			
	2019 – 2021	2020 – 2022	2021 – 2023	2021 – 2024
Anfangs-Referenzkurs	147,08	177,44	149,14	149,14
Schluss-Referenzkurs	175,75	– ¹	– ¹	– ¹
Dividendenäquivalent				
2019	4,86	–	–	–
2020	4,86	4,86	–	–
2021	4,86	4,86	4,86	4,86

¹ Wird am Ende der Performance-Periode ermittelt.

dd) Abschlagszahlungen

In der Einführungsphase des Performance-Share-Plans erhielten die Vorstandsmitglieder, die zum 31. Dezember 2016 Vorstandsmitglieder waren, grundsätzlich Abschlagszahlungen in Höhe von 80 % ihres Zielbetrags für die Performance Perioden 2017 bis 2019 und 2018 bis 2020. Herr Blume erhielt entsprechende Abschlagszahlungen für die Performance Perioden 2018 bis 2020 (anteilig) und 2019 bis 2021. Die Abschlagszahlungen wurden nach dem ersten Jahr der jeweiligen Performance Periode geleistet. Nach Ablauf der jeweils dreijährigen Performance-Periode erfolgt eine Verrechnung auf Basis der tatsächlichen Zielerreichung.

2.2.2 Übereinstimmung mit dem Vergütungssystem

Die den Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 2021 gewährte und geschuldete Vergütung entspricht den Vorgaben des Vergütungssystems für die Mitglieder des Vorstands. Im Geschäftsjahr 2021 wurde nicht vom geltenden Vergütungssystem abgewichen. Die Auszahlungen aus dem Jahresbonus und dem Performance-Share-Plan waren nicht zu kürzen, da 180 % des Zielbetrags des Jahresbonus beziehungsweise 200 % des Zielbetrags des Performance-Share-Plans nicht überschritten wurden. Insgesamt hat die den Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 2021 gewährte und geschuldete Vergütung die im Vergütungssystem vorgesehene Maximalvergütung nicht überschritten. Das Vorstandsmitglied Frau Werner hätte im Geschäftsjahr 2021 aufgrund des für das Geschäftsjahr 2021 ausgezahlten Grundgehalts, des für das Geschäftsjahr 2021 gewährten und zu Beginn des Geschäftsjahrs 2022 ausgezahlten Jahresbonus sowie des im Geschäftsjahr 2021 ausgezahlten Performance Share Plans für die Performance Periode 2018 bis 2020 insgesamt eine Barvergütung oberhalb des vereinbarten Barvergütungs-Caps in Höhe von 5,5 Mio. € brutto erhalten. Vor diesem Hintergrund wurde der Auszahlungsbetrag aus dem Jahresbonus um den übersteigenden Betrag von 197.448,28 € gekürzt. In der Tabelle „gewährte und geschuldete Vergütung“ wird für Frau Werner daher der gekürzte Betrag des Jahresbonus ausgewiesen. Herrn Diess hat der Aufsichtsrat der Volkswagen AG im Geschäftsjahr 2021 – unter Aufhebung der bisherigen Bestellung mit Wirkung zum Ablauf des 9. Juli 2021 – erneut mit Wirkung ab dem Beginn des 10. Juli 2021 zum Mitglied des Vorstands bestellt und zum Vorstandsvorsitzenden ernannt. In diesem Zusammenhang wurde ein neuer Dienstvertrag geschlossen, dessen Konditionen dem ab dem 1. Januar 2021 geltenden Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands der Volkswagen AG entsprechen. Damit gilt für Herrn Diess ab dem 10. Juli 2021 ein vierjähriger Performance-Share-Plan; das heißt für das Geschäftsjahr 2021 richtet sich der LTI anteilig bis zum 9. Juli 2021 nach dem dreijährigen Performance-Share-Plan, ab dem 10. Juli 2021 dann nach dem vierjährigen Performance-Share-Plan. Auch die Malus- und Clawback-Regelungen finden erst ab der Neubestellung, das heißt ab dem 10. Juli 2021 Anwendung. Auch Herrn Kilian hat die Volkswagen AG – unter Aufhebung der bisherigen Bestellung mit Wirkung zum Ablauf des 9. Dezember 2021 – erneut mit Wirkung ab dem Beginn des 10. Dezember 2021 zum Mitglied des Vorstands bestellt. Es wurde in diesem Zusammenhang ein neuer Dienstvertrag geschlossen, dessen Konditionen dem ab dem 1. Januar 2021 geltenden Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands der Volkswagen AG entsprechen. Entsprechend den Regelungen bei Herrn Diess gelten auch für Herrn Kilian anteilig ab dem 10. Dezember 2021 ein vierjähriger Performance-Share-Plan sowie die Malus- und Clawback-Regelungen.

PENSIONEN DES VORSTANDS 2021 NACH IAS 19

€	Barwert	Versorgungsaufwendungen im Geschäftsjahr 2021
Herbert Diess	8.736.404,00	1.717.037,00
Murat Aksel	1.076.359,00	1.076.359,00
Arno Antlitz (seit 01.04.2021)	883.496,00	883.496,00
Oliver Blume	3.669.616,00	1.092.470,00
Markus Duesmann	1.741.168,00	1.120.404,00
Gunnar Kilian	4.313.101,00	1.309.055,00
Thomas Schmall-von Westerholt	1.040.965,00	1.040.965,00
Hiltrud Dorothea Werner	5.724.252,00	1.261.258,00
Frank Witter (bis 31.03.2021)	–	271.099,00
Summe	27.185.361,00	9.772.143,00

2.2.3 Leistungen und Leistungszusagen im Zusammenhang mit der Beendigung**a) Leistungen und Leistungszusagen an Vorstandsmitglieder für die vorzeitige Beendigung**

Das Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands und die Dienstverträge der Vorstandsmitglieder sehen Entlassungsentshädigungen für den Fall des Widerrufs der Bestellung zum Mitglied des Vorstands vor. Die Vorstandsmitglieder erhalten – außer bei Vorliegen eines wichtigen Grundes, der die Gesellschaft zur außerordentlichen Beendigung des Dienstvertrags berechtigt sowie bei Widerruf der Bestellung wegen grober Pflichtverletzung – eine Abfindung als Bruttobetrag in Höhe der Gesamtvergütung des abgelaufenen Geschäftsjahres, gerechnet ab dem Zeitpunkt der Beendigung der Bestellung zum Mitglied des Vorstands der Gesellschaft bis zum Ende der regulären Bestellungszeit, maximal für zwei Jahre. Eine etwaige Sonderzahlung bleibt für die Berechnung außer Betracht. Bei einem Ausscheiden im Laufe des ersten Geschäftsjahrs der Bestellung wird für die Berechnung ausnahmsweise auf die voraussichtliche Gesamtvergütung für das laufende Geschäftsjahr abgestellt. Die Abfindung wird in maximal 24 monatlichen Teilstücken ab dem Zeitpunkt der Beendigung der Bestellung zum Vorstandsmitglied der Gesellschaft gezahlt. Vertragliche Vergütungen, die die Gesellschaft für die Zeit ab Beendigung der Bestellung bis zum Ende des Dienstvertrags zahlt, werden auf die Abfindung angerechnet. Nimmt das Vorstandsmitglied nach Beendigung der Bestellung eine andere Tätigkeit auf, verringert sich die Höhe der Abfindung um die Höhe der Einkünfte aus der neuen Tätigkeit. Im Fall der Vereinbarung eines nachvertraglichen Wettbewerbsverbots wird die Abfindung auf die Karentenzschädigung angerechnet.

Den Mitgliedern des Vorstands sind auch für den Fall der vorzeitigen Beendigung ihrer Tätigkeit ein Ruhegehalt beziehungsweise eine Hinterbliebenenversorgung und für die Dauer des Bezugs des Ruhegehalts die Nutzung von Dienstwagen zugesagt.

b) Leistungszusagen an Vorstandsmitglieder für die reguläre Beendigung der Tätigkeit

Den Mitgliedern des Vorstands sind im Falle der regulären Beendigung ihrer Tätigkeit ein Ruhegehalt einschließlich einer Hinterbliebenenversorgung und für die Dauer des Bezugs des Ruhegehalts die Nutzung von Dienstwagen zugesagt. Die zugesagten Leistungen werden mit Vollendung des 63. Lebensjahres, im Fall von Herrn Duesmann, Herrn Aksel, Herrn Schmall-von Westerholt und Herrn Antlitz mit Vollendung des 65. Lebensjahres, gezahlt beziehungsweise zur Verfügung gestellt.

Die Vorstandsmitglieder haben eine beitragsorientierte Leistungszusage erhalten, die sich grundsätzlich nach einer auch für die Tarifmitarbeiter der Volkswagen AG geltenden Betriebsvereinbarung richtet und Alters-, Erwerbsminde rungs- sowie Hinterbliebenenleistungen umfasst. Für jedes Jahr der Vorstandsbestellung wird ein Versorgungsbeitrag in Höhe von 50% des Grundgehalts für Frau Werner und Herrn Diess sowie in Höhe von 40% des Grundgehalts für die Herren Aksel, Blume, Duesmann, Kilian, Schmall-von Westerholt und Antlitz zum Ende des jeweiligen Kalenderjahres in den Volkswagen Pension Trust e.V. eingebbracht. Der Versorgungsbeitrag für Herrn Witter betrug 50%. Aus den jährlichen Versorgungsbeiträgen ergeben sich – nach Maßgabe der Regelungen, die auch für Tarifmitarbeiter Anwendung finden – Bausteine einer grundsätzlich lebenslangen Rentenzahlung.

Die jeweiligen Rentenbausteine sind bei Einbringung in den Volkswagen Pension Trust e.V. unmittelbar unverfallbar. Anstelle der lebenslangen Rentenzahlung kann eine Kapitalleistung wahlweise als Einmal- oder als Ratenzahlung zum Zeitpunkt des Renteneintritts erfolgen. Die Volkswagen AG hat Pensionsansprüche von Herrn Witter aus seinen Vor-dienstzeiten übernommen, für die als frühester Rentenbezugszeitpunkt die Vollendung des 60. Lebensjahres gilt; im Übrigen ist der früheste Rentenbezugszeitpunkt bei Herrn Witter die Vollendung des 62. Lebensjahres.

Im Geschäftsjahr 2021 sind keine Änderungen dieser Zusagen erfolgt.

Die Übersicht auf der vorherigen Seite weist individualisiert für die Mitglieder des Vorstands im Geschäftsjahr 2021 die Pensionen aus, unterteilt in den Barwert und den von der Gesellschaft während des letzten Geschäftsjahrs hierfür aufgewandten Betrag.

c) Leistungen und Leistungszusagen an Vorstandsmitglieder, die im Geschäftsjahr 2021 ausgeschieden sind

Im Geschäftsjahr 2021 ist Herr Witter ausgeschieden. Herr Witter war ursprünglich bis zum Ablauf des 30. Juni 2021 zum Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG bestellt. Die Volkswagen AG und Herr Witter haben das Vorstandamt einvernehmlich vorzeitig zum 31. März 2021 beendet. Anlässlich der Beendigung hat die Volkswagen AG mit Herrn Witter eine Beendigungsvereinbarung geschlossen. Gegenstand der Beendigungsvereinbarung war unter anderem der Fortbestand des Dienstvertrags bis zum Ablauf des regulären Beendigungszeitpunkts, also bis zum Ablauf des 30. Juni 2021. Die Volkswagen AG hat Herrn Witter zugesagt, sein monatliches Grundgehalt bis zum Beendigungszeitpunkt des Dienstvertrags weiterzuzahlen sowie den Jahresbonus 2021 und den LTI für die Performance-Periode 2021–2023 zeitanteilig zu gewähren (6/12). Bis zur Beendigung des Dienstvertrags standen Herrn Witter weiterhin seine Geschäftsfahrzeuge zur privaten Nutzung zur Verfügung und Herr Witter hatte bis zu diesem Zeitpunkt Anspruch auf Nebenleistungen.

2.2.4 Keine Rückforderungen im Geschäftsjahr 2021

Im Geschäftsjahr 2021 hat die Volkswagen AG keine variablen Vergütungsbestandteile von einzelnen Vorstandsmitgliedern zurückgefördert. Bereits die tatbestandlichen Voraussetzungen für eine Rückforderung lagen nicht vor.

IV. Vergütung früherer Vorstandsmitglieder

Nach § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG ist auch über die früheren Vorstandsmitgliedern gewährte und geschuldete Vergütung zu berichten.

1. Gewährte und geschuldete Vergütung im Geschäftsjahr 2021 (individualisiert)

Die Pflicht, über die früheren Vorstandsmitgliedern gewährte und geschuldete Vergütung individualisiert zu berichten, erstreckt sich nach § 162 Abs. 5 Satz 2 AktG auf die Vergütung, die bis zum Ablauf von zehn Jahren nach dem Geschäftsjahr gewährt und geschuldet wird, in dem das frühere Vorstandsmitglied das zuletzt bei der Volkswagen AG ausgeübte Vorstands- oder Aufsichtsratsamt beendet hat.

Die folgenden Tabellen weisen individuell für frühere Vorstandsmitglieder, die nach dem Geschäftsjahr 2011 ausgeschieden sind, die im Geschäftsjahr 2021 gewährte und geschuldete Vergütung aus. Wie bei den amtierenden Vorstandsmitgliedern zählt auch bei den früheren Vorstandsmitgliedern der Anfang des Jahres 2022 für das Geschäftsjahr 2021 ausgezahlte Jahresbonus zu der im Geschäftsjahr 2021 gewährten Vergütung.

2. Gewährte Gesamtvergütung an frühere Vorstandsmitglieder

Über die Vergütung, die früheren Vorstandsmitgliedern im Jahr 2021 gewährt und geschuldet wurde, die ihr zuletzt bei der Volkswagen AG ausgeübtes Amt als Vorstands- oder Aufsichtsratsmitglied bereits vor Beginn des Jahrs 2012 beendet haben und denen danach eine im Geschäftsjahr 2021 gewährte und geschuldete Vergütung mehr als zehn Jahre nach ihrem Ausscheiden bei der Volkswagen AG gewährt und geschuldet wurde, ist nach § 162 Abs. 5 Satz 2 AktG nicht individualisiert zu berichten. Solchen früheren Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen wurden im Geschäftsjahr 2021 insgesamt 9,1 Mio. € gewährt und geschuldet. Für diesen Personenkreis bestanden Verpflichtungen für Pensionen bewertet nach IAS 19 in Höhe von 119,9 Mio. €.

	KARLHEINZ BLESSING	
	2021	
	€	%
Pensionszahlungen	181.512,60	26,8
Grundgehalt	–	–
Nebenleistungen	5.667,50	0,8
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	–	–
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2018 – 2020)	490.068,28	72,4
Entlassungsentschädigungen	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	677.248,38	100,0

	FRANCISCO JAVIER GARCIA SANZ	
	2021	
	€	%
Pensionszahlungen	712.068,00	57,6
Grundgehalt	–	–
Nebenleistungen	34.128,00	2,8
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	–	–
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2018 – 2020)	490.068,28	39,6
Entlassungsentschädigungen	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	1.236.264,28	100,0

	JOCHEN HEIZMANN	
	2021	
	€	%
Pensionszahlungen	739.200,00	59,2
Grundgehalt	–	–
Nebenleistungen	18.489,00	1,5
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	–	–
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2018 – 2020)	490.068,28	39,3
Entlassungsentschädigungen	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	1.247.757,28	100,0

	CHRISTINE HOHMANN-DENNHARDT	
	2021	
	€	%
Pensionszahlungen	107.130,12	75,6
Grundgehalt	–	–
Nebenleistungen	34.521,14	24,4
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	–	–
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2018 – 2020)	–	–
Entlassungsentschädigungen	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	141.651,26	100,0

	MICHAEL MACHT	
	2021	
	€	%
Pensionszahlungen	739.200,00	95,7
Grundgehalt	–	–
Nebenleistungen	33.181,98	4,3
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	–	–
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2018 – 2020)	–	–
Entlassungsentschädigungen	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	772.381,98	100,0

	MATTHIAS MÜLLER	
	2021	
	€	%
Pensionszahlungen	1.108.800,00	78,5
Grundgehalt	–	–
Nebenleistungen	25.873,18	1,8
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	–	–
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2018 – 2020)	277.297,32	19,6
Entlassungsentschädigungen	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	1.411.970,50	100,0

	HORST NEUMANN	
	2021	
	€	%
Pensionszahlungen	660.058,20	95,1
Grundgehalt	–	–
Nebenleistungen	33.660,00	4,9
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	–	–
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2018 – 2020)	–	–
Entlassungsentschädigungen	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	693.718,20	100,0

	LEIF ÖSTLING	
	2021	
	€	%
Pensionszahlungen	243.848,76	100,0
Grundgehalt	–	–
Nebenleistungen	–	–
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	–	–
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2018 – 2020)	–	–
Entlassungsentschädigungen	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	243.848,76	100,0

	HANS DIETER PÖTSCH	
	2021	
	€	%
Pensionszahlungen	814.800,00	96,8
Grundgehalt	–	–
Nebenleistungen	26.719,14	3,2
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	–	–
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2018 – 2020)	–	–
Entlassungsentschädigungen	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	841.519,14	100,0

	ANDREAS RENSCHLER	
	2021	
	€	%
Pensionszahlungen	–	–
Grundgehalt	–	–
Nebenleistungen	73.765,00	1,3
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	–	–
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Sshare-Plan 2018 – 2020)	490.068,28	8,8
Entlassungsentschädigungen	5.036.253,00	89,9
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	5.600.086,28	100,0

	RUPERT STADLER	
	2021	
	€	%
Pensionszahlungen	–	–
Grundgehalt	–	–
Nebenleistungen	4.354,68	0,9
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	–	–
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Sshare-Plan 2018 – 2020) ¹	468.508,74	99,1
Entlassungsentschädigungen ²	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	472.863,42	100,0

1 Herr Stadler hat im Rahmen des Haftungsvergleichs über die Dieselskandalthematik, dem die Hauptversammlung am 22. Juli 2021 zugestimmt hat, als Eigenbeitrag auf den LTI für das Geschäftsjahr 2018 in Höhe von weiteren 420.000 € brutto verzichtet.

2 Herr Stadler hat im Rahmen des Haftungsvergleichs über die Dieselskandalthematik, dem die Hauptversammlung am 22. Juli 2021 zugestimmt hat, auf den aufschiebend bedingten Anspruch auf eine Abfindung gegen die Volkswagen AG und die AUDI AG in Höhe von 5.112.500 € brutto verzichtet. Zudem hat Herr Stadler auf mögliche zusätzliche Abfindungsansprüche gegen die AUDI AG verzichtet. Der Verzicht auf Abfindung gegen die Volkswagen AG und die AUDI AG wurde im Rahmen des Haftungsvergleichs in Höhe von 3,6 Mio. €, der Verzicht auf zusätzliche Abfindungsansprüche gegen die AUDI AG in Höhe von 80.000 € als Eigenbeitrag von Herrn Stadler berücksichtigt.

	MARTIN WINTERKORN	
	2021	
	€	%
Pensionszahlungen	1.180.800,00	97,6
Grundgehalt	–	–
Nebenleistungen	28.572,00	2,4
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	–	–
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2018 – 2020) ¹	–	–
Entlassungsentschädigungen ²	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	1.209.372,00	100,0

- 1 Herr Winterkorn hat im Rahmen des Haftungsvergleichs über die Dieselthematik, dem die Hauptversammlung am 22. Juli 2021 zugestimmt hat, als Eigenbeitrag auf die Sondervergütung für das Geschäftsjahr 2016 in Höhe von 1,335 Mio. € brutto, deren Fälligkeit aufgrund vertraglicher Vereinbarung auf den 30. Juni 2021 verschoben wurde, verzichtet.
 2 Herr Winterkorn hat im Rahmen des Haftungsvergleichs über die Dieselthematik, dem die Hauptversammlung am 22. Juli 2021 zugestimmt hat, als Eigenbeitrag auf den LTI für das Geschäftsjahr 2016 in Höhe von 2,655 Mio. € brutto, dessen Fälligkeit aufgrund vertraglicher Vereinbarungen auf den 30. Juni 2021 verschoben wurde, verzichtet.

	FRANK WITTER ¹	
	2021	
	€	%
Pensionszahlungen	216.385,92	13,7
Grundgehalt	355.000,00	22,5
Nebenleistungen	54.570,20	3,5
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	586.845,00	37,1
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2018 – 2020)	367.551,21	23,3
Entlassungsentschädigungen	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	1.580.352,33	100,0
Versorgungsaufwendungen	271.099,00	–
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	1.851.451,33	–

- 1 Herr Witter war amtierendes Vorstandsmitglied bis 31. März 2021. Die Tabelle zeigt seine Vergütung im Geschäftsjahr 2021 nach Ausscheiden aus dem Vorstand.

V. Vergleichende Darstellung

Die folgende Tabelle zeigt einen Vergleich der prozentualen Veränderung der Vergütung der amtierenden und früheren Vorstandsmitglieder mit der Ertragsentwicklung der Volkswagen AG und mit der durchschnittlichen Vergütung der Arbeitnehmer auf Vollzeitäquivalenzbasis gegenüber dem Vorjahr. Bei Vorstandsmitgliedern wird die gewährte und geschuldete Vergütung des Berichtsjahres zu der des Vorjahrs in Relation gesetzt.

Die Ertragsentwicklung wird dabei anhand des Jahresüberschusses beziehungsweise Jahresfehlbetrags der Volkswagen AG dargestellt. Die Vergütung der Vorstandsmitglieder basiert allerdings auf Konzernkennzahlen. Um noch aussagekräftiger darstellen zu können, wie sich die Vorstandsvergütung im Vergleich zur Ertragsentwicklung verändert hat, werden daher bei der Ertragsentwicklung zudem das Ergebnis nach Steuern, das Operative Ergebnis und die operative Umsatzrendite des Volkswagen Konzerns herangezogen, wie sie im Konzernabschluss ausgewiesen werden. Auf diese Weise werden nicht nur bei der Vorstandsvergütung Konzernkennzahlen berücksichtigt, sondern auch bei der Ertragsentwicklung. Die bei der Ertragsentwicklung einbezogenen Konzernkennzahlen bilden ab, wie sich die vom Vorstand verantwortete Unternehmensaktivität insgesamt ausgewirkt hat.

Für den Vergleich mit der Entwicklung der durchschnittlichen Vergütung der Arbeitnehmer wird auf den im Anhang des Jahresabschlusses der Volkswagen AG ausgewiesenen Personalaufwand der Volkswagen AG, bereinigt um die Vergütung der Vorstandsmitglieder, abgestellt. Der so bereinigte Personalaufwand wird durch die Anzahl der Arbeitnehmer der Volkswagen AG auf Vollzeitäquivalenzbasis zum 31. Dezember 2021, ohne Berücksichtigung der Vorstandsmitglieder, geteilt.

VI. Peer Group

Die Höhe der Vergütung, des Gesamtvergütungs-Caps sowie der einzelnen Zielsetzungen wird vom Aufsichtsrat regelmäßig überprüft und gegebenenfalls angepasst. Dazu führt der Aufsichtsrat unter anderem einen vertikalen Vergleich mit den Vergütungs- und Beschäftigungsbedingungen der Arbeitnehmer der Gesellschaft und einen horizontalen Vergleich mit den Vergütungs- und Beschäftigungsbedingungen von Vorstandsmitgliedern anderer Unternehmen durch. Zur Beurteilung der Üblichkeit der konkreten Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder im Vergleich zu anderen Unternehmen zieht der Aufsichtsrat eine geeignete Vergleichsgruppe anderer Unternehmen (Peer Group) heran. Diese Peer Group wird regelmäßig überprüft und angepasst, zuletzt im Februar und Dezember 2020. Die Peer Group besteht derzeit aus folgenden Unternehmen: BMW, Daimler, Ford, General Motors, Stellantis, Nissan Motor Corporation, Toyota, BYD, Tesla (ohne Vorstandsvorsitzender), hp, IBM, Uber, SAP, Samsung, General Electric, Siemens, Hitachi und Boeing.

	jährliche Veränderung in %	2021 gegenüber 2020 ¹
Vorstandsvergütung²		
Herbert Diess	+ 40,1 %	
Murat Aksel	-	
Arno Antlitz	-	
Oliver Blume	+ 74,8 %	
Markus Duesmann	- 56,6 %	
Gunnar Kilian	+ 128,3 %	
Thomas Schmall-von Westerholt	-	
Hiltrud Dorothea Werner	+ 6,6 %	
Frank Witter ³	- 34,5 %	
Karlheinz Blessing	- 83,0 %	
Francisco Javier Garcia Sanz	- 43,8 %	
Jochen Heizmann	- 50,7 %	
Christine Hohmann-Dennhardt	+ 2,7 %	
Michael Macht	+ 0,6 %	
Matthias Müller	- 71,4 %	
Horst Neumann	+ 0,1 %	
Leif Östling	+ 1,0 %	
Hans Dieter Pötsch	- 1,5 %	
Andreas Renschler	- 0,2 %	
Rupert Stadler	- 73,7 %	
Martin Winterkorn	+ 0,2 %	
Ertragsentwicklung		
Jahresüberschuss/-fehlbetrag der Volkswagen AG	- 36,2 %	
Ergebnis nach Steuern des Volkswagen Konzerns	+ 74,8 %	
Operatives Ergebnis des Volkswagen Konzerns	+ 99,2 %	
Operative Umsatzrendite des Volkswagen Konzerns	+ 79,1 %	
Belegschaft		
Arbeitnehmer der Volkswagen AG	+ 9,2 %	

¹ Nach der Übergangsvorschrift des § 26j Abs. 2 Satz 2 EGAktG ist bis zum Ablauf des Geschäftsjahrs 2025 lediglich die durchschnittliche Vergütung über den Zeitraum seit dem Geschäftsjahr 2020 in die vergleichende Betrachtung einzubeziehen und nicht die durchschnittliche Vergütung der letzten fünf Geschäftsjahre.

² „Gewährte und geschuldete“ Vergütung im Sinne des § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG.

³ „Gewährte und geschuldete“ Vergütung für das gesamte Geschäftsjahr 2021 als amtierendes Vorstandsmitglied sowie nach Ausscheiden aus dem Vorstand.

B. VERGÜTUNG DER MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS

I. Grundsätze der Aufsichtsratsvergütung

Als Ergebnis seiner turnusmäßigen Überprüfung der Aufsichtsratsvergütung schlug der Aufsichtsrat der Hauptversammlung 2017 eine Neugestaltung der Vergütung für die Mitglieder des Aufsichtsrats vor. Die Hauptversammlung am 10. Mai 2017 hat die vorgeschlagene Neugestaltung der Aufsichtsratsvergütung mit 99,98% der abgegebenen Stimmen beschlossen. Die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats ist in § 17 der Satzung der Volkswagen Aktiengesellschaft geregelt. Der durch das ARUG II neugefasste § 113 Absatz 3 Aktiengesetz sieht vor, dass bei börsennotierten Gesellschaften die Hauptversammlung mindestens alle vier Jahre über die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder Beschluss zu fassen hat. Dabei ist auch ein Beschluss zulässig, der die bestehende Vergütung bestätigt. Zudem sind dabei auch Angaben zum System für die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats zu machen. Aufsichtsrat und Vorstand haben der ordentlichen Hauptversammlung am 22. Juli 2021 die bestehende Vergütung für die Mitglieder des Aufsichtsrats zur Bestätigung und das Vergütungssystem zur Beschlussfassung vorgelegt. Die Hauptversammlung am 22. Juli 2021 hat mit 99,99% der abgegebenen Stimmen die Vergütung bestätigt und das Vergütungssystem beschlossen.

Die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder der Volkswagen AG besteht ausschließlich aus erfolgsunabhängigen Vergütungsbestandteilen. Die Vergütung für Aufsichtsratstätigkeiten bei Tochterunternehmen besteht unverändert teilweise aus erfolgsunabhängigen und teilweise aus erfolgsabhängigen Komponenten.

II. Überblick über die Vergütung

Die Mitglieder des Aufsichtsrats der Volkswagen AG erhalten je Geschäftsjahr eine feste Vergütung von 100.000 €. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats erhält eine feste Vergütung von 300.000 €, sein Stellvertreter erhält eine feste Vergütung von 200.000 €.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten zudem für ihre Tätigkeit in den Ausschüssen des Aufsichtsrats pro Geschäftsjahr eine zusätzliche feste Vergütung von 50.000 € pro Ausschuss, sofern der Ausschuss mindestens einmal im Jahr zur Erfüllung seiner Aufgaben getagt hat. Die Mitgliedschaften im Nominierungs- sowie im Vermittlungsausschuss gemäß § 27 Abs. 3 MitbestG bleiben unberücksichtigt. Die Ausschussvorsitzenden erhalten den doppelten, ihre Stellvertreter den eineinhalbfachen Betrag der vorstehend aufgeführten Ausschussvergütung. Ausschusstätigkeiten werden für höchstens zwei Ausschüsse berücksichtigt, wobei bei Überschreiten dieser Höchstzahl die zwei höchstdotierten Funktionen maßgeblich sind. Aufsichtsratsmitglieder, die nur während eines Teils des Geschäftsjahres dem Aufsichtsrat beziehungsweise einem seiner Ausschüsse angehört haben,

erhalten die Vergütung zeitanteilig. Eine auf die Vergütung entfallende Umsatzsteuer erstattet die Gesellschaft.

Für die Teilnahme an einer Sitzung des Aufsichtsrats und eines Ausschusses erhält das jeweilige Mitglied ein Sitzungsgeld von 1.000 €; bei mehreren Sitzungen am Tag wird das Sitzungsgeld nur einmal gezahlt.

Die Vergütung und die Sitzungsgelder sind jeweils zahlbar nach Ende des Geschäftsjahres.

Die Vergütung ermöglicht es, geeignete und qualifizierte Kandidaten für das Amt als Aufsichtsratsmitglied zu gewinnen. Dadurch trägt die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats dazu bei, dass der Aufsichtsrat insgesamt seine Aufgaben zur Überwachung und Beratung des Vorstands sachgerecht und kompetent wahrnehmen kann. Auch die Beschränkung auf eine Festvergütung trägt diesen Aufgaben des Aufsichtsrats Rechnung. Die Beschränkung setzt für die Aufsichtsratsmitglieder einen Anreiz, bei der Wahrnehmung ihrer Überwachungs- und Beratungsaufgaben die Geschäftsführung des Vorstands angemessen zu hinterfragen, ohne sich dabei vorrangig an der Entwicklung operativer Kennziffern zu orientieren.

Ausgeschiedene Mitglieder des Aufsichtsrats bekommen von der Volkswagen AG nach ihrem Ausscheiden keine Vergütung mehr für die frühere Aufsichtsratstätigkeit.

III. Sonstiges

Die Volkswagen AG erstattet den Mitgliedern des Aufsichtsrats die im Rahmen ihrer Tätigkeit entstehenden Auslagen. Die Mitglieder des Aufsichtsrats waren im Übrigen gemäß § 17 Abs. 7 Satz 2 der Satzung der Volkswagen AG im Berichtsjahr in eine von der Gesellschaft in ihrem Interesse abgeschlossene Haftpflichtversicherung (D&O-Versicherung) einzbezogen. Die Prämien für die D&O-Versicherung entrichtete die Gesellschaft. Es bestand ein Selbstbehalt in Höhe von mindestens 10 % des Schadens bis mindestens zur Höhe des Einerthalbfachen der festen Vergütung des jeweiligen Aufsichtsratsmitglieds.

IV. Vergütung an Aufsichtsratsmitglieder im Geschäftsjahr 2021

1. Aufsichtsratsmitglieder im Geschäftsjahr 2021

Die im Geschäftsjahr 2021 amtierenden Mitglieder des Aufsichtsrats der Volkswagen AG sind in der folgenden Tabelle aufgeführt.

2. Gewährte und geschuldete Vergütung

Die folgende Tabelle zeigt die den einzelnen Aufsichtsratsmitgliedern individuell gewährte und geschuldete Vergütung im Geschäftsjahr 2021. Dabei liegt dem Begriff „gewährte und geschuldete“ Vergütung dasselbe Verständnis zugrunde wie auf Seite 4 dieses Vergütungsberichts erläutert. Die in der Tabelle ausgewiesene Vergütung bildet daher die im Geschäftsjahr 2021 tatsächlich zugeflossenen Beträge ab.

€ (%)	FESTE VERGÜTUNG	TÄTIGKEIT IN DEN AUSSCHÜSSEN	SITZUNGS- GELDER	GESAMT	VERGÜTUNGEN AUS ANDEREN KONZERN- MANDATEN ¹
	2021	2021	2021	2021	2021
Hans Dieter Pötsch	300.000,00 (72,3%)	100.000,00 (24,1%)	15.000,00 (3,6%)	415.000,00	498.900,00
Jörg Hofmann ²	200.000,00 (69,0%)	75.000,00 (25,9%)	15.000,00 (5,2%)	290.000,00	–
Hussain Ali Al Abdulla	100.000,00 (96,2%)	–	4.000,00 (3,8%)	104.000,00	–
Hessa Sultan Al Jaber	100.000,00 (94,3%)	–	6.000,00 (5,7%)	106.000,00	–
Bernd Althusmann ³	100.000,00 (62,9%)	50.000,00 (31,4%)	9.000,00 (5,7%)	159.000,00	–
Kai Bliesener (bis 31.03.2021) ²	25.000,00 (92,6%)	–	2.000,00 (7,4%)	27.000,00	–
Matías Carnero Sojo (seit 01.04.2021) ⁴	–	–	–	–	–
Daniela Cavallo (seit 11.05.2021) ²	63.888,89 (46,7%)	61.944,44 (45,3%)	11.000,00 (8,0%)	136.833,33	86.308,59
Hans-Peter Fischer ²	100.000,00 (90,9%)	–	10.000,00 (9,1%)	110.000,00	–
Marianne Heiß	100.000,00 (61,7%)	50.000,00 (30,9%)	12.000,00 (7,4%)	162.000,00	83.700,00
Ulrike Jakob ²	100.000,00 (90,9%)	–	10.000,00 (9,1%)	110.000,00	–
Louise Kiesling	100.000,00 (92,6%)	–	8.000,00 (7,4%)	108.000,00	–
Peter Mosch ²	100.000,00 (47,1%)	96.458,33 (45,4%)	16.000,00 (7,5%)	212.458,33	163.900,00
Bertina Murkovic ²	100.000,00 (46,3%)	100.000,00 (46,3%)	16.000,00 (7,4%)	216.000,00	–
Bernd Osterloh (bis 30.04.2021) ²	33.055,56 (42,2%)	41.319,44 (52,7%)	4.000,00 (5,1%)	78.375,00	47.552,18
Hans Michel Piëch	100.000,00 (60,2%)	50.000,00 (30,1%)	16.000,00 (9,6%)	166.000,00	190.800,00
Ferdinand Oliver Porsche	100.000,00 (38,0%)	150.000,00 (57,0%)	13.000,00 (4,9%)	263.000,00	163.800,00
Wolfgang Porsche	100.000,00 (37,6%)	150.000,00 (56,4%)	16.000,00 (6,0%)	266.000,00	215.800,00
Jens Rothe (seit 22.10.2021) ²	19.166,67 (90,6%)	–	2.000,00 (9,4%)	21.166,67	–
Conny Schönhardt ²	100.000,00 (61,7%)	50.000,00 (30,9%)	12.000,00 (7,4%)	162.000,00	–
Athanasios Stimoniaris (bis 31.08.2021) ²	66.666,67 (91,7%)	–	6.000,00 (8,3%)	72.666,67	199.586,15
Stephan Weil ³	100.000,00 (61,3%)	50.000,00 (30,7%)	13.000,00 (8,0%)	163.000,00	–
Werner Weresch ²	100.000,00 (91,7%)	–	9.000,00 (8,3%)	109.000,00	94.500,00
Summe	2.207.777,79	1.024.722,21	225.000,00	3.457.500,00	1.744.846,92

1 Die Vergütung aus anderen Konzernmandaten enthält für folgende Mitglieder des Aufsichtsrats eine variable Vergütung: Hans Dieter Pötsch (142.400,00 €), Marianne Heiß (71.200,00 €), Peter Mosch (142.400,00 €), Hans Michel Piëch (106.800,00 €), Ferdinand Oliver Porsche (106.800,00 €), Wolfgang Porsche (106.800,00 €) und Athanasios Stimoniaris (40.000,00 €).

2 Diese Arbeitnehmervertreter haben erklärt, ihre Aufsichtsratsvergütung nach den Richtlinien des Deutschen Gewerkschaftsbundes an die Hans-Böckler-Stiftung abzuführen.

3 Diese Aufsichtsratsmitglieder sind gemäß § 5 Abs. 3 Niedersächsisches Ministergesetz verpflichtet, die für ihre Tätigkeit im Aufsichtsrat gezahlten Vergütungen an das Land Niedersachsen abzuführen, sobald und soweit sie 6.200 € im Jahr übersteigen. Vergütungen in diesem Sinne sind: Aufsichtsratsvergütungen sowie Sitzungsgelder, soweit sie den Betrag von 200 € übersteigen.

4 Herr Carnero Sojo verzichtete vollständig auf seine Vergütung für das Geschäftsjahr 2021.

V. Vergleichende Darstellung

Die folgende Tabelle zeigt einen Vergleich der prozentualen Veränderung der Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder mit der Ertragsentwicklung der Volkswagen AG und mit der durchschnittlichen Vergütung der Arbeitnehmer auf Vollzeitäquivalenzbasis gegenüber dem Vorjahr.

Die Ertragsentwicklung wird dabei anhand des Jahresüberschusses beziehungsweise Jahresfehlbetrags der Volkswagen AG dargestellt. Als Konzernkennzahl wird zudem das Ergebnis nach Steuern des Volkswagen Konzerns herangezogen.

Für den Vergleich mit der Entwicklung der durchschnittlichen Vergütung der Arbeitnehmer wird auf den im Anhang des Jahresabschlusses der Volkswagen AG ausgewiesenen Personalaufwand der Volkswagen AG, bereinigt um die Vergütung der Vorstandsmitglieder, abgestellt. Der so bereinigte Personalaufwand wird durch die Anzahl der Arbeitnehmer der Volkswagen AG auf Vollzeitäquivalenzbasis zum 31. Dezember 2021, ohne Berücksichtigung der Vorstandsmitglieder, geteilt.

	2021 gegenüber 2020 ¹
jährliche Veränderung in %	
Aufsichtsratsvergütung²	
Hans Dieter Pötsch	+ 1,5 %
Jörg Hofmann	- 3,0 %
Hussain Al Abdulla	+ 1,0 %
Hessa Sultan Al Jaber	- 2,8 %
Bernd Althusmann	- 2,5 %
Kai Bliesener (bis 31.03.2021)	- 54,3 %
Matías Carnero Sojo (seit 01.04.2021)	-
Daniela Cavallo (seit 11.05.2021)	-
Hans-Peter Fischer	- 2,7 %
Marianne Heiß	+ 2,6 %
Ulrike Jakob	- 2,7 %
Louise Kiesling	- 4,4 %
Peter Mosch	+ 2,1 %
Bertina Murkovic	+ 7,8 %
Bernd Osterloh (bis 30.04.2021)	- 68,3 %
Hans Michel Piëch	+ 13,5 %
Ferdinand Oliver Porsche	+ 3,1 %
Wolfgang Porsche	+ 8,9 %
Jens Rothe (seit 22.10.2021)	-
Conny Schönhardt	- 3,0 %
Athanasios Stimoniaris (bis 31.08.2021)	- 35,8 %
Stephan Weil	- 4,1 %
Werner Weresch	+ 9,1 %
Ertragsentwicklung	
Jahresüberschuss/-fehlbetrag der Volkswagen AG	- 36,2 %
Ergebnis nach Steuern des Volkswagen Konzerns	+ 74,8 %
Belegschaft	
Arbeitnehmer der Volkswagen AG	+ 9,2 %

1 Nach der Übergangsvorschrift des § 26j Abs. 2 Satz 2 EGAktG ist bis zum Ablauf des Geschäftsjahrs 2025 lediglich die durchschnittliche Vergütung über den Zeitraum seit dem Geschäftsjahr 2020 in die vergleichende Betrachtung einzubeziehen und nicht die durchschnittliche Vergütung der letzten fünf Geschäftsjahre.

2 „Gewährte und geschuldete“ Vergütung im Sinne des § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG.



KONZERNLAGEBERICHT

86	Ziele und Strategien
90	Steuerung und Kennzahlen
92	Struktur und Geschäftstätigkeit
95	Übernahmerechtliche Angaben
98	Geschäftsverlauf
113	Aktie und Anleihen
119	Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
133	Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)
136	Nachhaltige Wertsteigerung
167	EU-Taxonomie
176	Prognosebericht
184	Risiko- und Chancenbericht
214	Aussichten für das Jahr 2022

Ziele und Strategien

Mit der neuen Konzernstrategie „NEW AUTO“ – Mobility for generations to come wollen wir uns auf die globalen Veränderungen der Mobilität vorbereiten und damit die Transformation von Volkswagen in ein softwarezentriertes Unternehmen maßgeblich vorantreiben.

Vor dem Hintergrund des sich rasant verändernden Umfelds und den daraus resultierenden Herausforderungen, hat der Konzernvorstand im Mai 2021 mit Zustimmung des Aufsichtsrats die neue Konzernstrategie „NEW AUTO“ – Mobility for generations to come mit dem Fokus auf die Mobilitätswelt im Jahr 2030 beschlossen.

NEW AUTO schreibt damit die mit den Vorgängerstrategien TOGETHER 2025 und TOGETHER 2025⁺ begonnene Transformation fort, die einen der größten Veränderungsprozesse in der Unternehmensgeschichte angestoßen hat, mit dem Ziel, den Konzern fokussierter, effizienter, innovativer, kundennäher, nachhaltiger und konsequent auf profitables Wachstum auszurichten. Diese Strategien bildeten bereits den Rahmen und setzten die Eckpfeiler, mit denen wir die Vision, ein weltweit führender Anbieter nachhaltiger Mobilität zu sein, erreichen wollen.

Die Transformation der Automobilindustrie hin zu Elektromobilität und Digitalisierung schreitet mit der technologischen Weiterentwicklung rasant voran. Demnach wird der Markt für Elektrofahrzeuge in den nächsten Jahren weiterhin stark anwachsen, weshalb die kosteneffiziente und nachhaltige Produktion von Batteriesystemen und der Ausbau der Ladeinfrastruktur erfolgsentscheidend sein werden.

Weitreichendere Veränderungen für die Automobilindustrie wird jedoch der Übergang zu vernetzten, intelligenten und schließlich auch autonom fahrenden Fahrzeugen mit sich bringen. Voraussetzung hierfür ist der Ausbau von Entwicklungsfähigkeiten im Bereich Software, um die Kunden mit stetig verbesserten digitalen Funktionen begeistern zu können. Als wichtigster Meilenstein ist hier die Entwicklung des autonomen Fahrens zu nennen, welches das Mobilitätslebnis der Kunden nachhaltig verändern wird und zusätzlich den Weg für neue Geschäftsmodelle ebnet.

Gleichermaßen wie die technologischen Trends, stellen zunehmend auch weltwirtschaftliche und geopolitische Rahmenbedingungen erhöhte Herausforderungen an die Automobilindustrie, beispielsweise der wirtschaftliche Einfluss unserer größten Mobilitätsmärkte China, USA und

Europa sowie deren divergierende Entwicklung. Wir gehen davon aus, dass die Volkswirtschaft Chinas auch künftig an Einfluss gewinnen und weiter wachsen wird, unter anderem unterstreicht die steigende Entwicklung der Wirtschaftsleistung (BIP) die Relevanz des asiatischen Marktes.

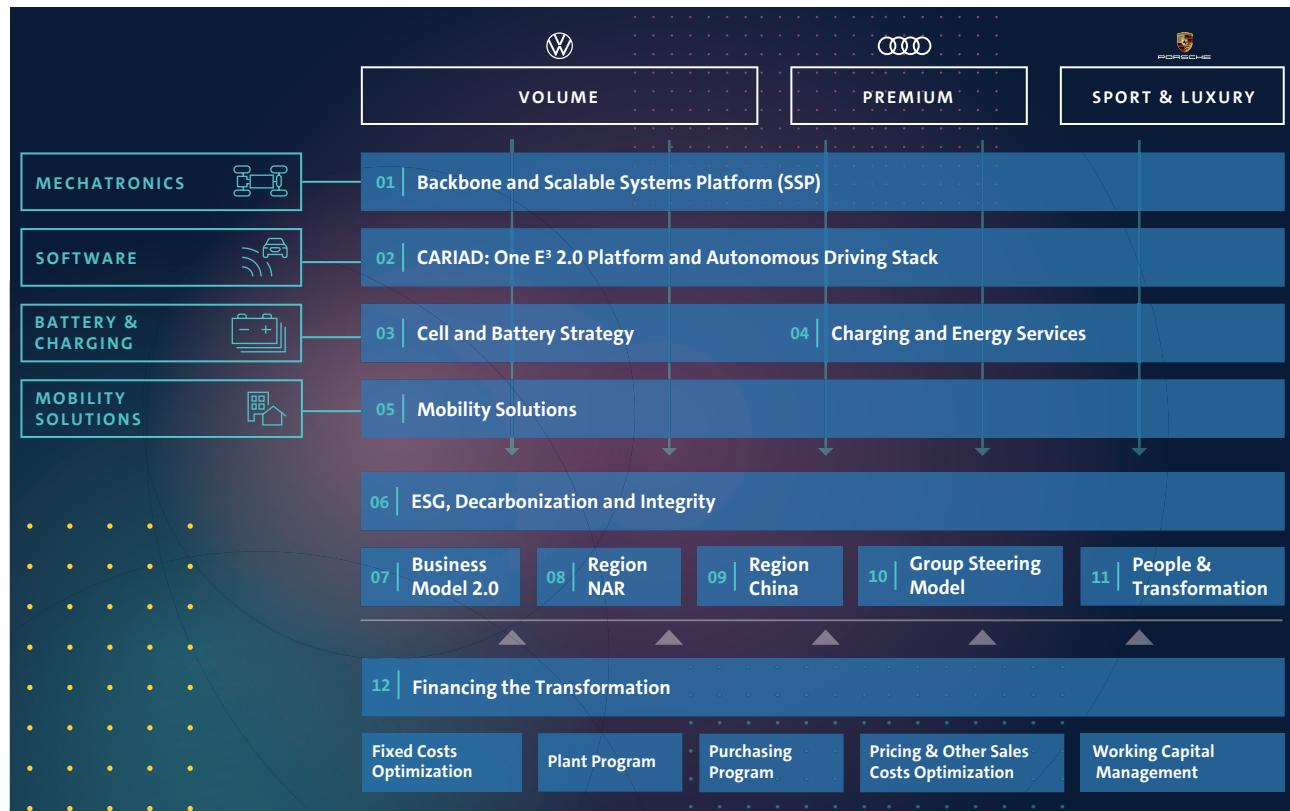
Nachhaltigkeit wird weiterhin ein Leitmotiv für das wirtschaftliche Handeln sein. Treiber hierfür sind die zunehmend wahrnehmbaren Folgen des Klimawandels und das geschärfte Kundenbewusstsein hin zu einer nachhaltigen Lebensweise. Wir bekennen uns zum Pariser Klimaschutzabkommen, nach dem der globale Temperaturanstieg bis 2050 deutlich unter 2 Grad Celsius begrenzt werden soll und haben uns zum Ziel gesetzt, bis 2050 ein bilanziell CO₂-neutrales Unternehmen zu werden.

Mit NEW AUTO ordnen wir unsere Prioritäten neu und entwickeln die dafür notwendigen Kompetenzen weiter auf unserem Weg vom Automobilhersteller zum Mobilitätskonzern. Das gilt neben der Softwareentwicklung und den Fähigkeiten für das autonome Fahren auch für Bereiche wie Batterietechnik, Batterierecycling, Ladeinfrastruktur oder Mobilitätsdienste.

Die neue Konzernstrategie umfasst insgesamt zwölf Konzerninitiativen über die Markengruppen hinweg. Im Fokus stehen die zentralen Querschnittsthemen: Mechatronics, Software, Battery & Charging sowie Mobility Solutions aus denen sich die im Folgenden beschriebenen fünf Tech-Initiativen ableiten. Des Weiteren bilden sieben Basisinitiativen die Grundlage der strategischen Neuausrichtung des Volkswagen Konzerns. Hierzu zählen: „ESG, Decarbonization & Integrity“, „Business Model 2.0“, die Regionen „Nordamerika (NAR)“ und „China“, „Group Steering Model“, „People & Transformation“ sowie „Financing the Transformation“.

Um den Fortschritt der jeweiligen Konzerninitiativen unserer Strategie für das Management und die Mitarbeiter möglichst transparent zu gestalten, hat der Konzernvorstand entschieden, die strategischen Ziele und Meilensteine mittels der OKR-Methode (Objectives and Key Results) zu strukturieren und regelmäßig zu messen. Dementsprechend werden für

DIE 12 KONZERNINITIATIVEN DER STRATEGIE NEW AUTO



alle Konzerninitiativen erreichbare strategische Ziele (Objectives) und anvisierte Zwischenergebnisse (Key Results) definiert, deren Erreichung quartalsweise mit dem Vorstand diskutiert wird.

MECHATRONICS – BACKBONE AND SCALABLE SYSTEMS PLATFORM

Innovation, Technologie und nachhaltige Wettbewerbsfähigkeit sind durch eine zukunftsorientierte Mechatronikplattform sicherzustellen. Eine einheitliche Plattform, die sogenannte SSP – Scalable Systems Platform, soll maximale Synergien mit reduziertem Investitionsbedarf sowie schnelle und regelmäßige Technologie-Updates ermöglichen und dabei die erforderliche Produktdifferenzierung im Konzernportfolio gewährleisten. Die Tech-Initiative „Backbone and SSP“ ist die Basis für autonomes Fahren und unterstützt uns, Elektroautos für alle anzubieten.

SOFTWARE – CARIAD: ONE E³ 2.0 PLATFORM AND AUTONOMOUS DRIVING (AD) STACK

Anhand softwarebasierter Kundenfunktionen (zum Beispiel Fahrerassistenzsysteme) haben sich Fahrkomfort und Fahrzeugsicherheit in der Vergangenheit bereits deutlich verbessert. Die zukünftig vollständige Vernetzung von Fahrzeugen und die Weiterentwicklung zunehmend komplexerer Soft-

waretechnologien (zum Beispiel mit Hilfe künstlicher Intelligenz) werden unter anderem durch die Entwicklung des automatisierten Fahrens ein völlig neues Mobilitätsleben und eine zusätzliche Produktdifferenzierung ermöglichen. Im Sinne maximaler Synergien bei der Entwicklung von Softwareplattformen und softwarebasierten Kundenfunktionen bündelt der Volkswagen Konzern diese Entwicklungs-kompetenzen mit der neuen Software-Architektur E³ 2.0 in der Softwaretochter CARIAD. Dementsprechend beinhaltet die Tech-Initiative „CARIAD: One E³ 2.0 Platform and AD Stack“ Maßnahmen, um die Entwicklung der Softwareplattformen für Konnektivität und automatisches Fahren sowie deren Ausrollen auf alle Fahrzeuge des Konzerns voranzutreiben.

BATTERY – CELL AND BATTERY STRATEGY

Wir müssen uns zu einem profitablen Experten entlang des gesamten Batterielebenszyklus entwickeln, um unser Ziel zu erreichen, ein weltweit führender Anbieter nachhaltiger Mobilität zu werden. Dazu bündelt die Tech-Initiative „Cell and Battery Strategy“ konzernweites Know-how und treibt den Transformationsprozess zusammen mit unseren strategischen Partnern voran. Dies umfasst unter anderem das Batteriemanagement, die Zellproduktion und das Recycling.

CHARGING – CHARGING AND ENERGY SERVICES

Um uns zukünftig als global agierender sowie umfassender Lade- und Energieservicedienstleister zu etablieren, müssen wir eine koordinierte und geschlossene Zusammenarbeit im gesamten Konzern sicherstellen. Die Tech-Initiative „Charging and Energy Services“ vereint markenübergreifende Aktivitäten, schafft Synergien und treibt den Aufbau eines dichten, flächendeckenden Ladenetzes voran.

MOBILITY SOLUTIONS

Gemäß dem Leitspruch „Mobility for generations to come“ entwickelt der Volkswagen Konzern, unter Berücksichtigung globaler Trends und sich verändernder Kundenbedürfnisse, die Mobilitätslösungen der Zukunft. Dabei soll das autonome Fahren im Zusammenspiel mit neuen Mobilitätskonzepten den Wandel für Volkswagen zu einem führenden Anbieter nachhaltiger Mobilität kennzeichnen.

ESG, DECARBONIZATION AND INTEGRITY

ESG (Environmental, Social, Governance) beschreibt die Grundprinzipien nachhaltigen Wirtschaftens. Stakeholder des Konzerns (zum Beispiel Investoren, Beschäftigte, Kunden und NGOs) haben hohe Erwartungen an die ESG-Leistung des Unternehmens, unter anderem an Themenfelder wie Dekarbonisierung und Integrität, aber auch an das Verhalten als Arbeitgeber und als Teil der Gesellschaft. Die ESG-Leistung beeinflusst deshalb direkt die Marktkapitalisierung, Kapitalkosten und Investitionstätigkeit des Konzerns.

BUSINESS MODEL 2.0

Mit vernetzten Fahrzeugen sind wir zukünftig in der Lage, mit den Kunden über den gesamten Fahrzeuglebenszyklus hinweg in Kontakt zu bleiben und somit Dienste und Funktionen anzubieten, die auf deren individuelle Bedürfnisse eingehen. In der Basisinitiative Business Model 2.0 wird ein konzernweites Portfolio an Diensten entwickelt, das die Schaffung eines nahtlosen und innovativen Produkterlebnisses verfolgt, um Marken, Kunden, Händler, unsere Partner sowie ganze Märkte miteinander zu verbinden.

REGION NORDAMERIKA (NAR)

Nordamerika ist für den Volkswagen Konzern die Region mit dem größten Wachstumspotential, insbesondere im Bereich der E-Mobilität. In den USA bringen wir eine breite Palette an hochattraktiven, auf den Markt zugeschnittenen Elektrofahrzeugen auf die Straße. Mit unseren starken Marken, Produkten und Services stellen wir uns zukunftsgerichtet auf, um überproportional am Wachstum eines zunehmend elektrifizierten Marktes zu partizipieren.

REGION CHINA

Für den Volkswagen Konzern ist China als größter Einzelmarkt, für den wir in der Zukunft weiteres Wachstum erwarten, von hoher strategischer Bedeutung. In dieser Basisinitia-

tive bündeln sich daher alle wichtigen Maßnahmen, um die Erfolgsgeschichte von Volkswagen in China fortzuschreiben. Hierzu zählt ein umfassendes Maßnahmenprogramm für den Ausbau der Marktanteile im Elektrofahrzeugsegment und die Sicherung der Marktanteile bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor. Kernbestandteil ist weiterhin eine konzernweite Lokalisierungsstrategie, mit dem Ziel, den chinesischen Kunden maßgeschneiderte Produkte unter Verwendung global entwickelter Plattformtechnologien (Hardware und Software) anzubieten.

GROUP STEERING MODEL

Um die Ziele der Konzernstrategie und somit den nachhaltigen Erfolg des Volkswagen Konzerns zu erreichen, müssen wir Mechanismen zur schnellen Entscheidungsfindung sowie zur Hebung von Synergien auf konstant hohem Level etablieren und permanent weiterentwickeln. Das aktualisierte Konzernsteuerungsmodell schärft die Abgrenzung von Verantwortlichkeiten und Rollen, sorgt für Transparenz und stärkt so die Zusammenarbeit im Konzern. Der Volkswagen Konzern stellt sein Steuerungsmodell passend zu den Veränderungen des Umfelds zukunftsgerichtet auf.

PEOPLE & TRANSFORMATION

Mit dem Wandel zu einem globalen Tech-Unternehmen wird der Volkswagen Konzern die größte Personaltransformation seiner Geschichte bestreiten. Um auch in Zukunft die Wettbewerbsfähigkeit des Konzerns zu sichern, müssen wir die besten Talente gewinnen und langfristig binden sowie die Beschäftigten mit umfangreichen Qualifizierungsmaßnahmen unterstützen. Darüber hinaus wird die Ausrichtung der Personalstruktur auf zukunftsrelevante Arbeitsfelder eine zentrale Rolle spielen.

FINANCING THE TRANSFORMATION

Die durch Digitalisierung und Elektrifizierung getriebene Transformation erfordert umfassende Investitionen. Um diesen Finanzierungsbedarf zu decken, beabsichtigt die Basisinitiative „Financing the Transformation“ noch mehr konzernweite Synergien über alle Funktionsbereiche entlang der Wertschöpfungskette zu heben mit dem Fokus auf Kosten und Effizienz. Daraus ergeben sich mehrere Aktionsfelder innerhalb der Initiative, wie beispielsweise eine Produktivitätssteigerung der Werke und Maßnahmen zur Optimierung der Geldflüsse (Cash-flows) im Konzern.

ZIELE UND KENNZAHLEN DER KONZERNSTRATEGIE

Mit den zwölf neu definierten Konzerninitiativen beschreiben wir den Weg, wie wir unsere Ziele erreichen wollen, die Mobilität für heutige und kommende Generationen nachhaltig zu gestalten. Übergeordnet wird unser Vorhaben weiterhin durch vier Zieldimensionen geleitet: Begeisterte Kunden, Exzenter Arbeitgeber, Vorbild bei Umwelt, Sicherheit und Integrität sowie Wettbewerbsfähige Ertragskraft. Durch die

konsequente Verfolgung dieser Ziele wollen wir nachhaltig wachsen.

Die Zieldimensionen gelten konzernweit. Die strategischen Kennzahlen, anhand derer wir den Umsetzungsgrad unserer Konzernstrategie messen, sind abhängig vom jeweiligen Geschäftsmodell.

Die inhaltliche Ausgestaltung der strategischen Kennzahlen sowie deren angepasste Verzielung auf das Jahr 2030 in den Zieldimensionen dauert im Zusammenhang mit der Konkretisierung und Weiterentwicklung der neuen Konzernstrategie NEW AUTO an. Dabei wird die Relevanz der Kennzahlen auf Konzernebene überprüft, ihre Ausrichtung fortlaufend kontrolliert und wenn nötig adjustiert. Über die bisher definierten nichtfinanziellen strategischen Kennzahlen berichten wir im Kapitel „Nachhaltige Wertsteigerung“.

Zieldimension: Begeisterte Kunden

Die vielfältigen Bedürfnisse unserer Kunden und passgenaue Mobilitätslösungen stehen im Mittelpunkt dieser Zieldimension. Unser Anspruch ist, die Erwartungen der Kunden zu übertreffen und dabei einen optimalen Kundennutzen zu generieren. Dazu bedarf es neben den besten Produkten, den effizientesten Lösungen und dem besten Service einer einwandfreien Qualität und eines hervorragenden Images. Wir wollen unsere Kunden begeistern, neue Kunden gewinnen und sie dauerhaft an uns binden – denn nur loyale und treue Kunden empfehlen uns weiter.

Die strategischen Kennzahlen umfassen die Eroberungsrate sowie Kennzahlen zu Loyalität, Kundenzufriedenheit und Qualität.

Zieldimension: Exzellenter Arbeitgeber

Für nachhaltigen Erfolg benötigen wir kompetente und engagierte Mitarbeiter. Ihre Zufriedenheit und Motivation wollen wir durch Chancengleichheit, ein attraktives und modernes Arbeitsumfeld sowie eine zukunftsfähige Arbeitsorganisation fördern. Eine vorbildliche Führungs- und Unternehmenskultur bildet die Grundlage dafür. So können wir unsere Stammbelegschaft halten und neue Talente gewinnen.

Für diese Zieldimension wurden die strategischen Kennzahlen interne Arbeitgeberattraktivität gemessen am Stimmungsbarometer, externe Arbeitgeberattraktivität und externes Arbeitgeberranking sowie der Diversity-Index definiert.

Zieldimension: Vorbild bei Umwelt, Sicherheit und Integrität

Wir im Volkswagen Konzern leben und übernehmen täglich Verantwortung in puncto Umwelt, Sicherheit und Gesellschaft. Dieser Anspruch soll sich in unserem Denken und Handeln und in allen unseren Entscheidungen gleichermaßen widerspiegeln. Ressourceneinsatz und Emissionen unseres Produktpportfolios sowie unserer Standorte und Werke haben unsere besondere Aufmerksamkeit. Dabei wollen wir kontinuierlich unsere CO₂-Bilanz (Carbon Footprint)

verbessern und unsere Schadstoffemissionen verringern. Durch Innovationen und eine herausragende Qualität streben wir höchste Produktsicherheit an.

Zu unseren obersten Grundsätzen gehört es, Regeln und Gesetze einzuhalten, sichere Prozesse zu etablieren und mit Fehlern offen umzugehen, um solche zukünftig zu vermeiden und abzustellen. Volkswagen will in puncto Integrität zum Vorbild für ein modernes, transparentes und erfolgreiches Unternehmen werden.

Die strategischen Kennzahlen dieser Zieldimension umfassen: Dekarbonisierungsindex, CO₂-Flottenemissionen sowie Regeleinhaltung, Fehlerkultur und Integrität.

Zieldimension: Wettbewerbsfähige Ertragskraft

Investoren beurteilen uns danach, ob wir unseren Verpflichtungen in Bezug auf Zinszahlungen und Fremdkapitalrückzahlungen nachkommen. Als Eigenkapitalgeber erwarten sie eine angemessene Dividende und eine nachhaltige Wertsteigerung ihrer Aktien.

Mit unseren Investitionen wollen wir profitabel wachsen und unsere Wettbewerbsfähigkeit stärken, um so den Volkswagen Konzern auch in Zukunft auf ein solides Fundament zu stellen und ein attraktives Investment zu sein.

Operative Exzellenz in allen Geschäftsprozessen und Industrie-Benchmark – das sind die Ziele, an denen wir uns ausrichten.

Die strategischen Kennzahlen werden für die Steuerung operationalisiert: Plan- und Ist-Daten ergeben sich aus dem Rechenwerk des Volkswagen Konzerns.

STRATEGISCHE KENNZAHLEN: WETTBEWERBSFÄHIGE ERTRAGSKRAFT

	2015	2025
Operative Umsatzrendite ¹	6,0%	8 bis 9%
Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote) im Konzernbereich Automobile	7,4%	~6%
Sachinvestitionsquote im Konzernbereich Automobile	6,9%	~5%
Netto-Cash-flow im Konzernbereich Automobile	8.887 Mio. €	>10 Mrd. €
Ausschüttungsquote	negativ	≥ 30%
Netto-Liquidität im Konzernbereich Automobile	24.522 Mio. €,	~10 % der Umsatzerlöse des Konzerns
Kapitalrendite (RoI) im Konzernbereich Automobile	11,5%	
	-0,2%	>15%

¹ 2015 vor Sondereinflüssen.

Steuerung und Kennzahlen

Ausgehend von der Konzernstrategie beschreiben wir in diesem Kapitel, wie der Volkswagen Konzern gesteuert wird und welche Kennzahlen dabei maßgeblich sind. Neben den finanziellen Größen sind auch nichtfinanzielle Kennzahlen Teil unseres Steuerungssystems.

Die Leistungsfähigkeit und der Erfolg des Volkswagen Konzerns drücken sich sowohl in finanziellen als auch in nichtfinanziellen Kennzahlen aus.

Nachfolgend beschreiben wir zunächst den Steuerungsprozess und erläutern anschließend die bedeutsamsten Kennzahlen des Volkswagen Konzerns – die Spitzenkennzahlen.

STEUERUNGSPROZESS IM VOLKSWAGEN KONZERN

Eine durchgängige und enge Verzahnung der Konzern- und Markenstrategien mit der operativen Planung sorgt im Volkswagen Konzern für Transparenz bei der finanziellen Bewertung und Beurteilung von Richtungsentscheidungen. Die einmal im Jahr und grundsätzlich für fünf Jahre aufgestellte operative Mittelfristplanung ist als wesentliches Steuerungselement des Konzerns in die strategische Planung eingebettet.

Die Mittelfristplanung bildet den Kern unserer operativen Planung und dient dazu, die Voraussetzungen für die Realisierung der strategischen Vorhaben hinsichtlich der Konzernziele zu formulieren und abzusichern. Dies gilt sowohl in technischer als auch in wirtschaftlicher Hinsicht und hier insbesondere in Bezug auf das Ergebnis, den Cash-flow und die Liquidität. Zudem werden auf dieser Grundlage alle Unternehmensbereiche bezüglich der relevanten strategischen Handlungsfelder Funktionen/Prozesse, Produkte und Märkte koordiniert.

Für die Gestaltung der Unternehmenszukunft werden dabei je nach Fristigkeit die einzelnen Planungsinhalte bestimmt:

- > der langfristige Absatzplan, der Markt- und Segmententwicklungen aufzeigt und daraus das Auslieferungsvolumen für den Volkswagen Konzern ableitet,
- > das Produktprogramm als die langfristige, strategische Determinante der Unternehmenspolitik und
- > die Kapazitäts- und Auslastungsplanung für die einzelnen Standorte.

Die aufeinander abgestimmten Ergebnisse der vorgelagerten Planungsprozesse münden in die finanzielle Mittelfristplanung: Die finanzielle Planung des Konzerns einschließlich der Marken und Geschäftsfelder umfasst die Gewinn- und Verlustrechnung, die Finanz- und Bilanzplanung, die Rentabilität und Liquidität sowie die Investitionen als Vorleistung für die zukünftigen Produkt- und Handlungsalternativen. Aus der Mittelfristplanung wird das erste Jahr verbindlich abgeleitet und als Budget über einzelne Monate detailliert und bis auf die operative Kostenstellenebene ausgeplant.

Das Budget wird monatlich auf den Zielerreichungsgrad überprüft. Dabei sind Soll-Ist- und Vorjahresvergleiche, Abweichungsanalysen und, wenn erforderlich, Maßnahmenpläne zur Sicherstellung der budgetierten Ziele wichtige Instrumente der Steuerung. Für das laufende Geschäftsjahr werden monatlich revolvierend detaillierte Vorausschätzungen für die jeweils kommenden drei Monate und für das Gesamtjahr durchgeführt. Darin werden die aktuellen Risiken und Chancen berücksichtigt. Die Anpassung der laufenden Aktivitäten steht also im Mittelpunkt der unterjährigen Steuerung. Die aktuelle Vorausschätzung wird zum Korrektiv für die folgende Mittelfrist- und Budgetplanung.

SPIZENKENNZAHLEN DER KONZERNSTEUERUNG

Abgeleitet aus unseren strategischen Zielen basiert die Steuerung des Volkswagen Konzerns auf neun Spitzenkennzahlen:

- > Auslieferungen an Kunden
- > Umsatzerlöse
- > Operatives Ergebnis
- > Operative Umsatzrendite
- > Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote) im Konzernbereich Automobile
- > Sachinvestitionsquote im Konzernbereich Automobile
- > Netto-Cash-flow im Konzernbereich Automobile
- > Netto-Liquidität im Konzernbereich Automobile
- > Kapitalrendite (RoI) im Konzernbereich Automobile

Die Auslieferungen an Kunden sind definiert als Übergaben von Neufahrzeugen an Endkunden. Sie spiegeln die Beliebtheit unserer Produkte wider und sind die relevante Größe, anhand derer wir unsere Wettbewerbsposition auf den verschiedenen Märkten ermitteln. Die Auslieferungen sind eng verbunden mit unserem Ziel, den Volkswagen Konzern zu einem weltweit führenden, softwarezentrierten Mobilitätsanbieter zu transformieren. Ein starkes Markenportfolio, das – basierend auf einer herausragenden Qualität – mit sicheren, vernetzten, ressourcenschonenden und somit weitgehend emissionsfreien Fahrzeugen passgenaue Mobilitätslösungen bietet und so die vielfältigen Bedürfnisse der Kunden erfüllt, ist eine der wichtigsten Voraussetzungen für den langfristigen Unternehmenserfolg. Die Nachfrage nach unseren Produkten und Mobilitätsdienstleistungen sichert Absatz und Produktion und damit die Auslastung unserer Standorte und die Beschäftigung unserer Mitarbeiter. Die angestrebten Ziele lassen sich nur auf Basis gemeinsam getragener Werte mit kompetenten, flexiblen und engagierten Mitarbeitern erreichen.

Die Umsatzerlöse, in denen die Geschäftsentwicklung unserer at-Equity-konsolidierten chinesischen Joint Ventures nicht enthalten ist, sind das finanzielle Abbild unseres Markterfolgs. Nach Berücksichtigung des Ressourceneinsatzes ist das Operative Ergebnis Ausdruck der originären Unternehmensaktivität und zeigt den wirtschaftlichen Erfolg des Kerngeschäfts. Die operative Umsatzrendite ist das Verhältnis von erwirtschaftetem Operativen Ergebnis zu Umsatzerlösen.

Die Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote) im Konzernbereich Automobile setzt die gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten in Relation zu den Umsatzerlösen. Die Forschungs- und Entwicklungskosten umfassen die Aufwendungen von der Zukunftsforschung bis zur marktreifen Entwicklung unserer Produkte. Besonderes Augenmerk liegt dabei auf der umweltfreundlichen Ausrichtung und Digitalisierung unseres Produktpportfolios, dem Ausbau unserer Batteriekompetenz, der Entwicklung von

Software und neuer Plattformen sowie dem Aufbau neuer Technologien. Die F&E-Quote spiegelt unsere Aktivitäten zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit des Unternehmens wider.

Die Sachinvestitionsquote im Konzernbereich Automobile bringt gleichermaßen unsere Innovationskraft und zukünftige Wettbewerbsfähigkeit zum Ausdruck. Bei ihrer Berechnung werden die Investitionen – im Wesentlichen für die Modernisierung, Erweiterung, Elektrifizierung und Digitalisierung der Produktpalette, für umweltfreundliche Aggregate sowie für die Anpassung der Produktionskapazitäten und Verbesserung der Fertigungsprozesse – ins Verhältnis zu den Umsatzerlösen des Konzernbereichs Automobile gesetzt.

Der Netto-Cash-flow des Konzernbereichs Automobile zeigt den Mittelüberschuss aus dem laufenden Geschäft, der zum Beispiel für Dividendenzahlungen zur Verfügung steht. Er ergibt sich aus dem Cash-flow des laufenden Geschäfts abzüglich der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts.

Die Netto-Liquidität im Konzernbereich Automobile bildet den nicht durch Kreditstand finanzierten Bestand an Zahlungsmitteln, Zahlungsmitteläquivalenten, Wertpapieren, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen ab. Zur Absicherung der Geschäftstätigkeit haben wir das strategische Ziel formuliert, dass die Netto-Liquidität im Konzernbereich Automobile rund 10% der Umsatzerlöse des Konzerns beträgt.

Mit der Kapitalrendite (RoI) ermitteln wir die periodenbezogene Verzinsung des investierten Vermögens im Konzernbereich Automobile unter anteiliger Einbeziehung der at-Equity-konsolidierten chinesischen Gemeinschaftsunternehmen, indem wir das Operative Ergebnis nach Steuern ins Verhältnis zum durchschnittlichen investierten Vermögen setzen. Übersteigt die Kapitalrendite (RoI) den vom Markt geforderten Kapitalkostensatz, wird eine Wertsteigerung für das Unternehmen erzielt. So messen wir den finanziellen Erfolg unserer Marken, Standorte und Fahrzeugprojekte.

Struktur und Geschäftstätigkeit

In diesem Kapitel erläutern wir die rechtliche und organisatorische Struktur des Volkswagen Konzerns und beschreiben die wesentlichen Veränderungen im Beteiligungsbereich im Jahr 2021.

RECHTLICHE UNTERNEHMENSSTRUKTUR IN GRUNDZÜGEN

Die Volkswagen AG ist die Muttergesellschaft des Volkswagen Konzerns. Einerseits entwickelt sie Fahrzeuge und Komponenten für die Konzernmarken, andererseits produziert und vertreibt sie insbesondere Pkw und leichte Nutzfahrzeuge der Marken Volkswagen Pkw und Volkswagen Nutzfahrzeuge. In ihrer Funktion als Muttergesellschaft hält die Volkswagen AG unmittelbar beziehungsweise mittelbar Beteiligungen an der AUDI AG, der SEAT S.A., der ŠKODA AUTO a.s., der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, der TRATON SE, der Volkswagen Financial Services AG, der Volkswagen Bank GmbH sowie an zahlreichen weiteren Gesellschaften im In- und Ausland. Ausführliche Angaben können Sie der Aufstellung des Anteilsbesitzes gemäß §§ 285 und 313 HGB entnehmen, der auf der Internetseite www.volkswagengroup.com/de/Investor Relations.html abrufbar und Bestandteil des Jahresabschlusses ist.

Im Sinne von § 3 Nr. 38 Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) ist die Volkswagen AG ein vertikal integriertes Energieversorgungsunternehmen und unterliegt somit den Regelungen des EnWG. Im Elektrizitätssektor übt die Volkswagen AG gemeinsam in der Gruppe mit Tochterunternehmen die Funktionen Erzeugung und Vertrieb sowie Verteilung von Elektrizität aus.

Der Vorstand der Volkswagen AG leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung. Der Aufsichtsrat bestellt, überwacht und berät den Vorstand; er ist unmittelbar in Entscheidungen eingebunden, die von grundlegender Bedeutung für das Unternehmen sind.

ORGANISATORISCHE UNTERNEHMENSSTRUKTUR

Der Volkswagen Konzern ist einer der führenden Mehrmarkenkonzerne der Automobilindustrie. Die Geschäftstätigkeit des Unternehmens umfasst die Konzernbereiche Automobile und Finanzdienstleistungen. Alle Marken im Konzernbereich Automobile sind – mit Ausnahme der

Marken Volkswagen Pkw und Volkswagen Nutzfahrzeuge – in eigenen Gesellschaften rechtlich verselbständigt.

Der Konzernbereich Automobile umfasst den Bereich Pkw mit den Markengruppen Volumen, Premium und Sport & Luxury sowie die Bereiche Nutzfahrzeuge und Power Engineering.

Im Bereich Pkw werden im Wesentlichen die Pkw-Marken sowie die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge des Volkswagen Konzerns konsolidiert. Der Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit ist die Entwicklung von Fahrzeugen, Motoren und Fahrzeugsoftware, die Produktion und der Vertrieb von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen sowie das Geschäft mit Originalteilen. Das Produktportfolio erstreckt sich von Kleinwagen bis hin zu Fahrzeugen aus dem Luxussegment. Es beinhaltet auch Motorräder und wird durch Mobilitätslösungen ergänzt.

Der Bereich Nutzfahrzeuge umfasst vor allem die Entwicklung, die Produktion und den Vertrieb von Lkw und Bussen, das Geschäft mit entsprechenden Originalteilen sowie damit in Zusammenhang stehende Dienstleistungen. Das Angebot im Bereich Nutzfahrzeuge beginnt bei leichten Transportern und erstreckt sich bis hin zu schweren Lkw und Bussen. Seit dem 1. Juli 2021 ergänzt Navistar die Marken in diesem Bereich. Die Zusammenarbeit der Nutzfahrzeugmarken wird in der TRATON SE koordiniert, die an der Börse notiert ist.

Im Bereich Power Engineering wird das Geschäft mit Großdieselmotoren, Turbomaschinen und Komponenten der Antriebstechnik abgebildet.

Die Tätigkeit des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen umfasst die Händler- und Kundenfinanzierung, das Fahrzeugleasing, das Direktbank- und Versicherungsgeschäft sowie das Flottenmanagement und Mobilitätsangebote.

Mit seinen Marken ist der Volkswagen Konzern auf allen relevanten Märkten der Welt vertreten. Zu den Wesentlichen gehören derzeit die Region Westeuropa sowie die Länder China, USA, Brasilien, Russland, Mexiko, Polen und die Türkei.

Die Volkswagen AG und der Volkswagen Konzern werden vom Vorstand der Volkswagen AG auf Grundlage der Satzung der Volkswagen AG und der durch den Aufsichtsrat erlassenen Geschäftsordnung für den Vorstand der Volkswagen AG geleitet.

Dementsprechend waren die Aufgaben bis zum 31. Dezember 2021 auf zehn Vorstandressorts aufgeteilt. Neben dem Geschäftsbereich „Vorsitzender des Vorstands“, zu dem unter anderem die Markengruppe „Volumen“ gehört, sind die weiteren Geschäftsbereiche: „Einkauf“, „Technik“, „Finanzen“, „Personal und Truck & Bus“, „Integrität und Recht“, „Premium“, „Sport & Luxury“, „IT“ sowie „China“. Zum 31. Dezember 2021 wurden der Geschäftsbereich „China“ vom Vorsitzenden des Vorstands und der Geschäftsbereich „IT“ vom Vorstandsmitglied für den Geschäftsbereich „Finanzen“ jeweils in Personalunion geführt. Seit dem 1. Februar 2022 ist für das Vorstandressort „IT“ ein eigenes Vorstandsmitglied zuständig. Der Geschäftsbereich „China“ wurde mit Wirkung zum 1. August 2022 wieder einem eigenen Vorstandsmitglied zugewiesen.

Im Dezember 2021 hat der Aufsichtsrat beschlossen, den Konzernvorstand personell zu verstärken und in diesem Zuge dessen Struktur und Funktionen neu zu organisieren. Mit Wirkung zum 1. Januar 2022 wurde ein neues Vorstandressort „Volkswagen Pkw“ eingerichtet. Zum 1. Februar 2022 wurde ferner ein neues Vorstandressort „Konzernvertrieb“ geschaffen.

Die Markengruppe Volumen umfasst die Marken Volkswagen Pkw, ŠKODA, SEAT/CUPRA und Volkswagen Nutzfahrzeuge. Seit dem 1. März 2021 wird Bentley der Markengruppe Premium zugeordnet, die bisher die Marken Audi, Lamborghini und Ducati umfasste. Seit dem Abgang von Bugatti aus dem Markenportfolio des Konzerns im November 2021 besteht die Markengruppe Sport & Luxury nunmehr aus der Marke Porsche. In der Markengruppe Truck & Bus fungiert die TRATON SE als Dach für die Nutzfahrzeugmarken Scania, MAN, Volkswagen Caminhões und Navistar.

Neben den Markengruppen wurde im Berichtsjahr die Softwaretochter CARIAD SE weiter aufgebaut. Sie bündelt die Softwarekompetenz im Volkswagen Konzern, baut sie aus und arbeitet daran, ein standardisiertes Betriebssystem für die Fahrzeuge der Konzernmarken anzubieten.

Wir sind überzeugt, dass durch dieses Führungsmodell vorhandene Kompetenzen und Skaleneffekte besser genutzt, Synergien systematischer gehoben und Entscheidungen beschleunigt werden. Zusätzlich schafft dies die Voraussetzung dafür, die Steuerung des Volkswagen Konzerns einfacher, schlanker und effektiver zu gestalten. Die Marken werden gestärkt und ihnen steht mehr Autonomie zu. Entscheidungen werden nach dem Prinzip der Subsidiarität auf der jeweils zuständigen, niedrigsten Ebene getroffen, nah am operativen Geschäft. So wird die Zusammenarbeit zwischen Marken und Konzern verbessert, die Synergiehebung gestärkt und die Führung des Konzerns zur gemeinsamen Aufgabe.

Jede Marke des Volkswagen Konzerns wird von einem Markenvorstand geleitet, der die unabhängige und eigenständige Entwicklung sowie den Geschäftsbetrieb der Marke sicherstellt. Dabei berücksichtigt er die vom Vorstand der Volkswagen AG festgelegten Konzernziele und -vorgaben sowie die Übereinkommen in den Markengruppen, soweit dies gesetzlich zulässig ist. Konzernübergreifende Interessen können so verfolgt und gleichzeitig die markenindividuellen Charakteristika gewahrt und gestärkt werden. Angelegenheiten von konzernweiter Bedeutung werden dem Konzernvorstand vorgelegt, um – im gesetzlich zulässigen Rahmen – eine Abstimmung zu erreichen. Die Rechte und Pflichten der gesetzlichen Organe der betreffenden Markengesellschaft bleiben davon unberührt.

Die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns werden von ihrer jeweiligen Geschäftsleitung in eigener Verantwortung geführt. Dabei berücksichtigen die Geschäftsleitungen in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Rahmenbedingungen neben den Interessen der Gesellschaft auch die Interessen des Konzerns, der jeweiligen Markengruppe und der einzelnen Marken.

Auf Konzernebene befassen sich zudem Vorstandsausschüsse mit wesentlichen strategischen Fragestellungen zu Produkten, Technologien, Investitionen, zur Digitalen Transformation, zu Integrität und Compliance, zum Risikomanagement sowie zu Personal und zu Führungsfragen. Die Ausschüsse überarbeiten und optimieren wir stetig, um ihre Relevanz zu überprüfen und die Effizienz ihrer Entscheidungen weiter zu steigern. Dadurch wird zum einen die Komplexität reduziert und zum anderen die Governance im Konzern gestärkt.

Im Rahmen der im Geschäftsjahr verabschiedeten neuen Konzernstrategie NEW AUTO wird unser Steuerungsmodell mit der Basisinitiative „Group Steering Model“ weiterentwickelt, um so die Steuerbarkeit des Konzerns im Einklang mit den Markengruppen und übergreifenden Synergiefeldern noch weiter zu verbessern. Neben dem weiteren Aufbau der CARIAD gehören zu diesen Synergiefeldern auch die Aktivitäten in Bereichen wie Mechatronik, Batterietechnologie und Ladeinfrastruktur sowie Mobilitätslösungen.

WESENTLICHE VERÄNDERUNGEN IM BETEILIGUNGSBEREICH

Im November 2020 gaben die TRATON SE (TRATON) und die Navistar International Corporation (Navistar), ein führender US-amerikanischer Lkw-Hersteller, den Abschluss eines bindenden Zusammenschlussvertrags (Merger Agreement) bekannt. Ende 2020 hielt TRATON eine Beteiligung in Höhe von 16,7% an Navistar. Am 2. März 2021 stimmten die Aktionäre von Navistar auf ihrer Jahreshauptversammlung der Übernahme durch TRATON zu. Anfang Juli 2021 hat TRATON über eine Gesellschaft der TRATON GROUP alle ausstehenden Stammaktien von Navistar nach Vorlage aller regulatorischen Genehmigungen zum Kaufpreis von 3,7 Mrd. USD erworben. TRATON hält nun mittelbar 100% der Anteile an Navistar.

Ende Juni 2021 wurde die Verschmelzung von MAN SE (MAN) mit TRATON auf der Hauptversammlung von MAN beschlossen. Mit Beschlussfassung der Verschmelzung wurde auch das Verfahren zur Übertragung der Aktien der Minderheitsaktionäre von MAN auf TRATON gegen Gewährung einer angemessenen Barabfindung durchgeführt (verschmelzungsrechtlicher Squeeze-out). Am 31. August 2021 ist die Eintragung der Verschmelzung von MAN auf TRATON in die Handelsregister von MAN und TRATON erfolgt. Mit Eintragung in das Handelsregister wurde der Squeeze-out rechtswirksam. Im Anschluss erfolgte Anfang September 2021 die Auszahlung der Barabfindung in Höhe von 70,68 € je Stamm- und Vorzugsaktie an die Minderheitsaktionäre der MAN SE. Damit ist der MAN SE Squeeze-out abgeschlossen. Die Angemessenheit der Barabfindung wird durch ein gerichtliches Spruchverfahren, das von im Squeeze-out abgefundenen Minderheitsaktionären initiiert wurde, überprüft.

In 2021 haben der Volkswagen Konzern und Rimac Automobili d.o.o., Sveta Nedelja/Kroatien (Rimac), Bugatti Rimac d.o.o. mit Hauptsitz in Sveta Nedelja gegründet. Volkswagen hat dabei seine vollkonsolidierten Tochtergesellschaften Bugatti Automobiles S.A.S., Molsheim/Frankreich und zunächst 51% der Bugatti International S.A., Strassen/Luxemburg eingebracht. An dem Unternehmen halten Rimac 55% und Volkswagen über die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (Porsche) 45% der Anteile. Außerdem ist Porsche mit 22% direkt an Rimac beteiligt. Zunächst wird Bugatti Rimac d.o.o. mit dem Bugatti Chiron und dem Rimac Nevera zwei Hypercar-Modelle produzieren. Für die weitere Zukunft ist angedacht, dass ein gemeinsames Produktportfolio unter dem Markennamen Bugatti mit dem Ziel der Entwicklung, Produktion und des Vertriebs elektrisch betriebener Luxus-Hypersportwagen das Kernstück von Bugatti Rimac d.o.o. sein soll.

Der Volkswagen Aufsichtsrat hat Ende Juli 2021 einem Vertrag mit dem Finanzinvestor Attestor Limited und der Pon Holdings B.V. zur Abgabe eines gemeinsamen öffentlichen

Übernahmeangebots auf die Anteile an der Europcar Mobility Group S.A. Paris/Frankreich über eine Konsortialgesellschaft zugestimmt. Nach erfolgreicher Prüfung der Angebotsunterlagen gab die französische Aufsichtsbehörde Ende November 2021 das Übernahmeangebot frei. Ende November 2021 begann die Frist, während der die Europcar-Aktionäre ihre Aktien andienen können. Volkswagen bietet zusammen mit seinen beiden Partnern durch die Konsortialgesellschaft 50 Cent je Europcar-Aktie. Werden mehr als 90% der Aktien angedient, so kommt ein Aufschlag von einem Cent je Aktie dazu. Wird das Angebot angenommen, so wird das Konsortium nach derzeitigem Stand gemeinsam die Beherrschung über Europcar übernehmen.

Zur Ausweitung der Batterie-Kompetenz hat Volkswagen sich über die Volkswagen (China) Investment Co. Ltd an der Gotion High-Tech Co., Ltd., Hefei (China) beteiligt und ist mit 26% nun größter Anteilseigner des chinesischen Batterielieferanten. Der Konzern hat hierfür insgesamt 1,2 Mrd. € investiert. Die Beteiligung wird nach der Equity-Methode bewertet.

RECHTLICHE EINFLUSSFAKTOREN FÜR DAS GESCHÄFT

Auf das Geschäft der Volkswagen Gesellschaften wirken – wie auch bei anderen international tätigen Unternehmen – zahlreiche in- und ausländische Rechtsordnungen ein. Insbesondere handelt es sich dabei um dienstleistungs-, entwicklungs-, produkt-, produktions- und vertriebsbezogene Vorschriften sowie um aufsichts-, datenschutz-, finanz-, gesellschafts-, handels-, kapitalmarkt-, kartell- und steuerrechtliche Regelungen als auch solche des Arbeits-, Banken-, Beihilfe-, Energie-, Umwelt- und Versicherungsrechts.

KONZERNERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Die Konzernerklärung zur Unternehmensführung ist in diesem Geschäftsbericht zu finden und auf unserer Internetseite www.volksag.com/de/InvestorRelations/corporate-governance/declaration-of-conformity.html dauerhaft zugänglich.

■ ANTEILSBESITZ DER VOLKSWAGEN AG

https://www.volksag.com/de/InvestorRelations/news-and-publications/Financial_Statements.html

■ KONZERNERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG

www.volksag.com/de/InvestorRelations/corporate-governance/declaration-of-conformity.html

Übernahmerekhtliche Angaben

Dieses Kapitel enthält die übernahmerekhtlichen Angaben des Volkswagen Konzerns gemäß §§ 289a und 315a HGB.

KAPITALVERHÄLTNISSE

Das Grundkapital der Volkswagen AG belief sich am 31. Dezember 2021 auf 1.283.315.873,28 (1.283.315.873,28) €. Es setzte sich aus 295.089.818 Stamm- und 206.205.445 Vorzugsaktien zusammen. Der Anteil einer Aktie am Grundkapital beträgt 2,56 €.

AKTIONÄRSRECHTE UND -PFLICHTEN

Mit dem Besitz der Aktien sind Vermögens- und Verwaltungsrechte verbunden. Die Vermögensrechte umfassen vor allem das Recht der Aktionäre auf Teilhabe am Gewinn (§ 58 Abs. 4 AktG) und an einem Liquidationserlös (§ 271 AktG) sowie das Bezugsrecht auf Aktien bei Kapitalerhöhungen (§ 186 AktG), das die Hauptversammlung, gegebenenfalls mit Zustimmung der gesonderten Versammlung der Vorzugsaktionäre, ausschließen kann. Zu den Verwaltungsrechten zählen das Recht, an der Hauptversammlung teilzunehmen, dort zu reden, Fragen und Anträge zu stellen sowie das Stimmrecht auszuüben; im Rahmen von virtuellen Hauptversammlungen zur Vermeidung von Risiken während der Covid-19-Pandemie sind diese Rechte teilweise eingeschränkt. Aktionäre können ihre Vermögens- und Verwaltungsrechte insbesondere mittels Auskunfts- und Anfechtungsklagen durchsetzen.

Jede Stammaktie gewährt in der Hauptversammlung eine Stimme. Die Hauptversammlung wählt die von ihr zu bestellenden Mitglieder des Aufsichtsrats sowie den Abschlussprüfer und entscheidet insbesondere über die Gewinnverwendung, die Entlastung der Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder, Änderungen der Satzung der Volkswagen AG und Kapitalmaßnahmen, Ermächtigungen zum Erwerb eigener Aktien sowie gegebenenfalls über die Durchführung einer Sonderprüfung, eine vorzeitige Abberufung der von der Hauptversammlung gewählten Mitglieder des Aufsichtsrats und die Auflösung der Gesellschaft.

Den Vorzugsaktionären steht in der Regel kein Stimmrecht zu. Soweit ihnen jedoch nach dem Gesetz ausnahmsweise ein Stimmrecht zwingend zusteht (zum Beispiel bei Ausfall des Vorzugsbetrags in einem Jahr und nicht vollständiger Nachzahlung im folgenden Jahr), gewährt auch

jede Vorzugsaktie eine Stimme in der Hauptversammlung. Darüber hinaus sind die Vorzugsaktien mit dem Recht auf eine um 0,06 € höhere Dividende als die Stammaktien ausgestattet (weitere Einzelheiten dieses Rechts auf Vorzugs- und Mehrdividende ergeben sich aus § 27 Abs. 2 der Satzung der Volkswagen AG).

Das Gesetz über die Überführung der Anteilsrechte an der Volkswagenwerk Gesellschaft mit beschränkter Haftung in private Hand vom 21. Juli 1960 (VW-Gesetz) in der Fassung vom 30. Juli 2009 enthält verschiedene vom Aktiengesetz abweichende Regelungen, unter anderem zur Vertretung bei der Stimmrechtsausübung (§ 3 VW-Gesetz) und zu Mehrheitserfordernissen bei der Beschlussfassung durch die Hauptversammlung (§ 4 Abs. 3 VW-Gesetz).

Nach der Satzung der Volkswagen AG (§ 11 Abs. 1) ist das Land Niedersachsen berechtigt, zwei Mitglieder in den Aufsichtsrat der Volkswagen AG zu entsenden, solange es unmittelbar oder mittelbar mindestens 15 % der Stammaktien der Volkswagen AG hält. Außerdem bedürfen Beschlüsse der Hauptversammlung, für die nach gesetzlichen Vorschriften eine qualifizierte Mehrheit erforderlich ist, auch unabhängig vom VW-Gesetz einer Mehrheit von mehr als vier Fünfteln des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals (§ 25 Abs. 2).

BETEILIGUNGEN AM KAPITAL, DIE 10 % DER STIMMRECHTE ÜBERSCHREITEN

Die Beteiligungen an der Volkswagen AG, die 10 % der Stimmrechte überschreiten, haben wir im Anhang zum Jahresabschluss der Volkswagen AG aufgeführt, der auf der Internetseite www.volksag.com/de/InvestorRelations.html abrufbar ist. Unter der gleichen Adresse sind auch die aktuellen Stimmrechtsmitteilungen gemäß WpHG veröffentlicht.

BESETZUNG DES AUFSICHTSRATS

Der Aufsichtsrat setzt sich aus 20 Mitgliedern zusammen und besteht zur Hälfte aus Vertretern der Anteilseigner. Das Land Niedersachsen ist nach § 11 Abs. 1 der Satzung der Volkswagen AG berechtigt, zwei dieser Anteilseignervertreter zu entsenden, solange es unmittelbar oder mittelbar mindes-

tens 15% der Stammaktien der Gesellschaft hält. Die übrigen Vertreter der Anteilseigner im Aufsichtsrat werden von der Hauptversammlung gewählt.

Die andere Hälfte des Aufsichtsrats besteht aus Vertretern der Arbeitnehmer. Diese werden nach dem Mitbestimmungsgesetz von den Arbeitnehmern gewählt. Insgesamt sieben dieser Arbeitnehmervertreter sind von der Belegschaft zu wählende Beschäftigte des Unternehmens; die anderen drei Arbeitnehmervertreter sind von der Belegschaft gewählte Gewerkschaftsvertreter.

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats ist in der Regel ein Vertreter der Anteilseigner, den der Aufsichtsrat aus seiner Mitte gewählt hat. Der Aufsichtsratsvorsitzende hat unter den Bedingungen des Mitbestimmungsgesetzes bei Stimmen gleichheit im Aufsichtsrat letztlich zwei Stimmen.

Die Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats und Informationen zur personellen Besetzung sind in der Konzernerklärung zur Unternehmensführung beschrieben.

GESETZLICHE VORSCHRIFTEN UND BESTIMMUNGEN DER SATZUNG ÜBER DIE ERNENNUNG UND ABBERUFUNG DER MITGLIEDER DES VORSTANDS UND ÜBER DIE ÄNDERUNG DER SATZUNG

Die Bestellung und die Abberufung von Mitgliedern des Vorstands sind in §§ 84 und 85 AktG geregelt. Danach werden Vorstandsmitglieder vom Aufsichtsrat für höchstens fünf Jahre bestellt. Wiederholte Bestellungen oder Verlängerungen der Amtszeit, jeweils für höchstens fünf Jahre, sind zulässig. Ergänzend hierzu bestimmt die Satzung der Volkswagen AG in § 6, dass die Zahl der Vorstandsmitglieder vom Aufsichtsrat festgesetzt wird und dass der Vorstand aus mindestens drei Personen bestehen muss. Nach Maßgabe zukünftig geltender gesetzlicher Vorgaben muss mindestens eine Frau und mindestens ein Mann Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG sein.

Die Hauptversammlung entscheidet über Satzungsänderungen (§ 119 Abs. 1 AktG). Nach § 4 Abs. 3 des VW-Gesetzes in der Fassung vom 30. Juli 2009 und § 25 Abs. 2 der Satzung der Volkswagen AG bedürfen Beschlüsse der Hauptversammlung zur Änderung der Satzung einer Mehrheit von mehr als vier Fünfteln des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals.

BEFUGNISSE DES VORSTANDS, INSbesondere ZUR AUSGABE NEUER AKTIEN UND ZUM RÜCKERWERB EIGENER AKTIEN

Nach den aktienrechtlichen Vorschriften kann die Hauptversammlung den Vorstand für höchstens fünf Jahre ermächtigen, neue Aktien auszugeben. Sie kann ihn auch für höchstens fünf Jahre dazu ermächtigen, Schuldverschreibungen zu begeben, aufgrund derer neue Aktien auszugeben sind. Inwiefern dabei den Aktionären ein Bezugsrecht auf die neuen Aktien oder die Schuldverschreibungen zu gewähren ist, entscheidet ebenfalls die Hauptversammlung. Das für diese Zwecke höchstens zur Verfügung stehende genehmigte beziehungsweise bedingte Kapital ergibt sich aus der jeweils gültigen Fassung des § 4 der Satzung der Volkswagen AG.

Auf der ordentlichen Hauptversammlung am 14. Mai 2019 wurde beschlossen, den Vorstand zu ermächtigen, das Grundkapital der Gesellschaft mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 13. Mai 2024 einmalig oder mehrmals insgesamt um bis zu 179,2 Mio. € (das entspricht 70 Mio. Aktien) durch Ausgabe neuer stimmrechtsloser Vorzugsaktien gegen Geldeinlage zu erhöhen.

Weitere Einzelheiten zur Möglichkeit der Ausgabe neuer Aktien und zu deren Verwendungsmöglichkeiten sind im Anhang des Konzernabschlusses dargestellt.

WESENTLICHE VEREINBARUNGEN DES MUTTERUNTERNEHMENS IM FALLE EINES KONTROLLWECHSELS INFOLGE EINES ÜBERNAHMEANGEBOTS

Ein Bankenkonsortium hat der Volkswagen AG am Ende des Geschäftsjahres 2019 eine syndizierte Kreditlinie über 10,0 Mrd. € eingeräumt, die derzeit bis Dezember 2026 läuft. Den Mitgliedern des Konsortiums wurde mit der neuen Kreditlinie das Recht gewährt, ihren Anteil an der syndizierten Kreditlinie in zwei Fällen zu kündigen. Zum einen besteht ein Kündigungsrecht, wenn eine Person oder mehrere gemeinsam handelnde Personen, die zum Datum dieser Vereinbarung die Kontrolle über das Unternehmen ausübt beziehungsweise ausüben, das rechtliche oder wirtschaftliche Eigentum an Aktien, die zusammen mehr als 90% der Stimmrechte am Unternehmen ausmachen, hält

beziehungsweise halten. Zum anderen besteht ein weiteres Kündigungsrecht, wenn eine Person oder mehrere gemeinsam handelnde Personen, die zum Datum dieser Vereinbarung keine Kontrolle über das Unternehmen ausübt beziehungsweise ausüben, die Kontrolle über das Unternehmen übernimmt beziehungsweise übernehmen. Dieses Kündigungsrecht besteht jedoch nicht, wenn ein Aktionär oder mehrere Aktionäre der Porsche Automobil Holding SE oder eine oder mehrere juristische Personen der Familien Porsche oder Piëch unmittelbar oder mittelbar die Kontrolle über das Unternehmen erwirbt beziehungsweise erwerben.

Im Januar 2019 hat die Volkswagen AG mit der Ford Motor Company einen Kooperations-Rahmenvertrag geschlossen. Dieser Vertrag enthält grundlegende Bestimmungen, die auch für die weiteren, einschließlich der im Geschäftsjahr

2021 zwischen den Parteien geschlossenen Kooperationsvereinbarungen gelten sollen. Hierzu gehört auch die im Januar 2019 geschlossene Vereinbarung über die Entwicklung der nächsten Amarok-Generation. Der Kooperations-Rahmenvertrag sieht ein Recht zur fristlosen Kündigung im Fall eines Kontrollwechsels bei der jeweils anderen Partei vor. Ein Kontrollwechsel wurde definiert als eine Veränderung, die über 50% des stimmberechtigten Kapitals einer der Gesellschaften betrifft, oder eine Veränderung in der Möglichkeit zur direkten oder indirekten Ausübung der Kontrolle der Geschäftsführung eines Unternehmens durch seine Entscheidungsgremien. Das Recht zur Kündigung muss durch das Unternehmen innerhalb von 90 Tagen nach Kenntnisserlangung eines Kontrollwechsels ausgeübt werden.

Geschäftsverlauf

Im Geschäftsjahr 2021 verzeichnete die Weltwirtschaft im Zuge der Erholung von den Beeinträchtigungen durch die Covid-19-Pandemie ein positives Wachstum. Die weltweite Nachfrage nach Fahrzeugen stieg im Vergleich zum Vorjahr an. Der Volkswagen Konzern lieferte unter anhaltend herausfordernden Marktbedingungen 8,9 Millionen Fahrzeuge an Kunden aus.

WELTWEITE AUSBREITUNG DES CORONAVIRUS (SARS-COV-2)

Ende 2019 wurden in China erste Fälle einer Atemwegserkrankung mit teilweise tödlichem Verlauf bekannt, die auf ein neuartiges Virus aus der Familie der Coronaviren zurückzuführen ist. Ab Mitte Januar 2020 traten auch Infektionen außerhalb Chinas auf. Die Zahl der infizierten Personen entwickelte sich im Verlauf des Jahres 2020, zeitlich und regional unterschiedlich, sehr dynamisch. Weltweit wurden auf nationaler Ebene und mit spezifischer Intensität Maßnahmen zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie ergriffen und angepasst, ohne letztlich die Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 unter Kontrolle bringen zu können. Zudem wurden von der Kommission der Europäischen Union sowie von zahlreichen Regierungen in Europa und auch in anderen Regionen Hilfspakete zur Unterstützung der Wirtschaft verabschiedet und konjunkturstützende Maßnahmen eingeleitet, um den Beeinträchtigungen infolge der Covid-19-Pandemie entgegenzuwirken. Über das gesamte Jahr 2020 hinweg brachte die weltweite Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 massive Beeinträchtigungen in sämtlichen Bereichen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens mit sich.

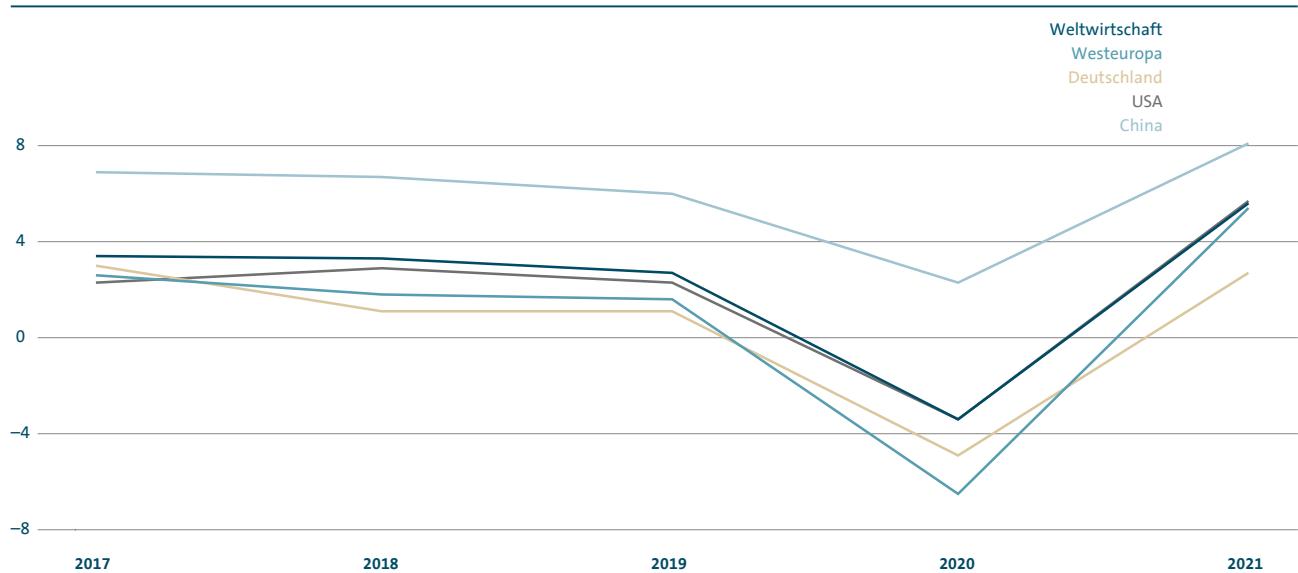
Auch im ersten Quartal 2021 setzte sich das überwiegend dynamische Infektionsgeschehen vielerorts fort. Damit einhergehend hielten die Beeinträchtigungen – wie Kontakt- und Mobilitätsbeschränkungen oder Einschränkungen der Geschäftstätigkeit – in weiten Teilen der Welt an. Mit zunehmender Verfügbarkeit von Testkapazitäten und Impfstoffen haben einzelne Länder weitergehende Öffnungen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens zugelassen. Insbesondere in China führten die ergriffenen Maßnahmen zu einer Rücknahme der Einschränkungen. Im zweiten Quartal 2021 waren im überwiegenden Teil der Welt die Neuinfektionen zunächst rückläufig, was zu weiteren Lockerungen der zur Eindämmung der Pandemie getroffenen Maßnahmen führte. In einzelnen Ländern war jedoch ab der Jahresmitte ein erneuter Anstieg der Infektionszahlen zu verzeichnen, der

vor allem auf neue Varianten des Coronavirus SARS-CoV-2 zurückzuführen war. In der Folge traten situationsbezogen Einschränkungen wieder in Kraft. Das dritte Quartal 2021 war in den meisten Regionen der Welt von einer rückläufigen Entwicklung der Neuinfektionen geprägt. In diesem Zusammenhang nahmen viele Länder abhängig vom jeweiligen Fortschritt ihrer Impfkampagne die bestehenden Einschränkungen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens weitgehend zurück. Auch zeitweise wieder ansteigende Fallzahlen – vor allem im Zusammenhang mit einer zunehmenden Reiseaktivität – führten nur in seltenen Fällen zu einer erneuten Verschärfung der Maßnahmen. Im Verlauf des vierten Quartals registrierten zahlreiche Länder weltweit vor allem aufgrund neuer Varianten des Coronavirus SARS-CoV-2 einen teilweise sehr dynamischen Anstieg der Infektionszahlen, was insbesondere in Abhängigkeit zum jeweiligen Impffortschritt wieder zu Einschränkungen führte.

Auch im Jahr 2021 hatte die weltweite Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 insgesamt erhebliche Beeinträchtigungen in sämtlichen Bereichen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens zur Folge.

ENTWICKLUNG DER WELTWIRTSCHAFT

Die Weltwirtschaft erholte sich im Jahr 2021 infolge der zeitweisen Lockerungen vieler restriktiver Maßnahmen und verzeichnete ein Wachstum von 5,6 (-3,4%). Die durchschnittliche Expansionsrate des Bruttoinlandsprodukts (BIP) lag sowohl bei den fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch bei den Schwellenländern weit über dem Wert des Vorjahres. Positiv wirkten die Fortschritte vieler Länder bei der Verabreichung von Impfstoffen an die Bevölkerung, während das Auftreten neuer Virusvarianten national wieder zu steigenden Infektionszahlen führte. Auf nationaler Ebene war die Entwicklung auch davon abhängig, inwieweit die Covid-19-Pandemie ihre negativen Auswirkungen jeweils entfaltete und mit welcher Intensität Maßnahmen zu deren Eindämmung ergriffen wurden. Die Regierungen und Notenbanken

WIRTSCHAFTSWACHSTUM*BIP-Veränderung in Prozent*

zahlreicher Länder hielten an ihrer expansiven Fiskal- und Geldpolitik fest. Entsprechend blieb das Zinsniveau vergleichsweise niedrig. Die Preise für viele Energie- und sonstige Rohstoffe stiegen im Durchschnitt gegenüber dem Vorjahreszeitraum deutlich an, wobei Engpässe bei Vorprodukten und Rohstoffen zunahmen. Im weltweiten Durchschnitt erhöhten sich die Verbraucherpreise schneller als im Jahr 2020; der globale Güterhandel wuchs im Berichtsjahr.

Europa/Übrige Märkte

Die Wirtschaft in Westeuropa verzeichnete im Jahr 2021 mit 5,4 (−6,5)% insgesamt ein deutlich positives Wachstum. Diese Entwicklung war bei allen nord- und südeuropäischen Ländern zu beobachten. Grund dafür war unter anderem die in vielen Ländern gestiegene Resilienz der Wirtschaft gegenüber hohen Infektionszahlen. Zugleich wurde die wirtschaftliche Erholung durch zwischenzeitlich geltende nationale restriktive Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie und teilweise daraus resultierende Ungleichgewichte zwischen Angebot und Nachfrage belastet.

Für Unsicherheit sorgte im Geschäftsjahr 2021 darüber hinaus der Austritt Großbritanniens aus der Europäischen Union (EU) und das damit verbundene neue Handels- und Kooperationsabkommen.

In den Volkswirtschaften Zentral- und Osteuropas stieg das reale absolute BIP im Jahr 2021 mit 5,6 (−2,4)% deutlich. Dabei erhöhte sich die Wirtschaftsleistung in Zentraleuropa um 6,4 (−2,1)% und in Osteuropa um 4,2 (−2,8)%. Diese Entwicklung war ebenfalls in Russland zu beobachten: Die Wirtschaftsleistung der größten Volkswirtschaft Osteuropas wuchs um 4,3 (−2,9)%.

In der Türkei stieg die Wachstumsrate des BIP im Gesamtjahr 2021 auf 10,3 (1,6)% bei gleichzeitig hoher Inflation und Abwertung der lokalen Währung. Südafrika wies bei anhaltenden strukturellen Defiziten und politischen Herausforderungen im Berichtsjahr mit 4,7 (−6,4)% eine deutliche Zunahme des BIP auf.

Deutschland

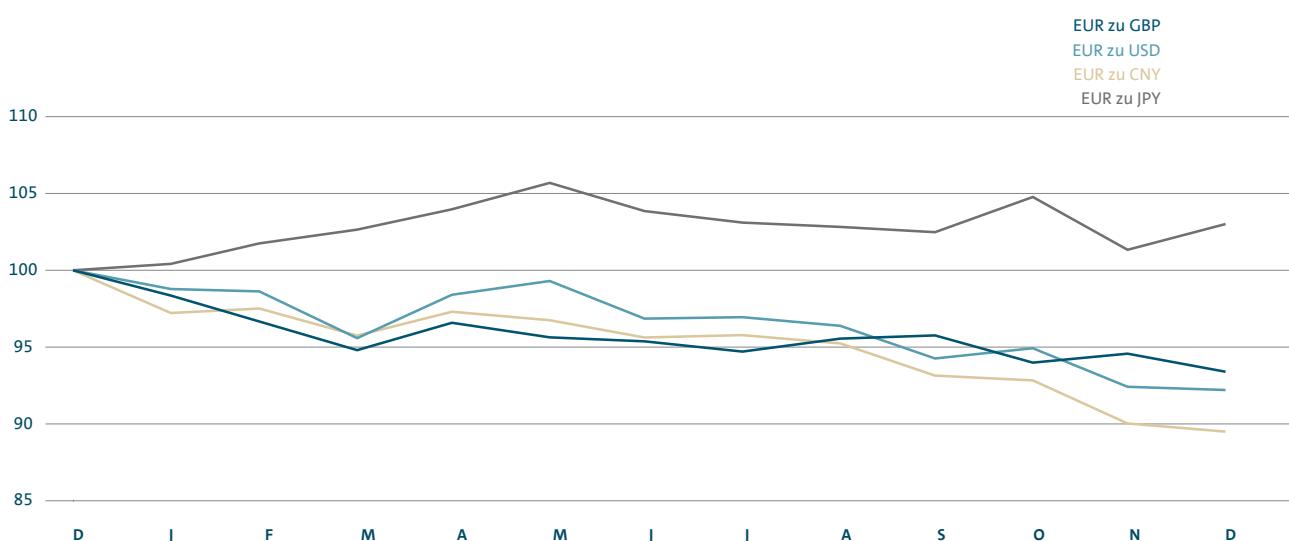
Deutschlands Wirtschaftsleistung verzeichnete im Berichtsjahr mit 2,7 (−4,9)% eine positive Wachstumsrate. Im Verlauf des Jahres erholte sich der Arbeitsmarkt: Die Arbeitslosenquote und die Zahl der Kurzarbeiter sanken. Im Zuge der zwischenzeitlichen Lockerungen im gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bereich verbesserte sich das Vertrauen der Verbraucher und der Unternehmen und lag durchschnittlich über dem jeweiligen Niveau des Vorjahrs. Im Industrie- und Dienstleistungssektor erhöhte sich das Vertrauen deutlich.

Nordamerika

Das Wachstum der US-amerikanischen Wirtschaftsleistung stieg trotz eines zeitweise dynamischen Infektionsgeschehens innerhalb des Berichtsjahrs um 5,7 (−3,4)%. Zur Stärkung der Wirtschaft beschloss die US-Regierung im ersten Quartal 2021 ein weiteres umfangreiches Förderpaket. Die US-Notenbank hielt neben weiteren wirtschaftsstützenden Maßnahmen am niedrigen Zinsniveau fest. Die wöchentlichen Erstanträge auf Arbeitslosenunterstützung verzeichneten eine rückläufige Entwicklung. Dies schlug sich entsprechend auf die Arbeitslosenquote nieder, die im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr deutlich sank, mit 5,4 (8,1)% aber noch über dem Vorkrisenniveau von 2019 lag.

DEVISENKURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2020 BIS DEZEMBER 2021

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2020 = 100



Im Nachbarstaat Kanada stieg das BIP um 4,6 (−5,2)% und in Mexiko um 5,5 (−8,4)%.

Südamerika

Die Wirtschaft Brasiliens verbuchte in 2021 trotz hoher Infektionszahlen einen Anstieg von 4,4 (−4,2)%. Argentinien verzeichnete eine positive Wirtschaftsentwicklung mit einem Wachstum von 8,4 (−9,9) % gegenüber dem Vorjahr bei anhaltend hoher Inflation und gleichzeitig erheblicher Abwertung der lokalen Währung.

Asien-Pazifik

Die chinesische Wirtschaft, die den negativen Effekten der Covid-19-Pandemie bereits früher als andere Volkswirtschaften ausgesetzt war und im Jahr 2021 vereinzelt aufgetretenen Ausbrüchen mit einer strikten Null-Covid-Strategie begegnete, wuchs insgesamt um 8,1 (2,3)%. Indien registrierte bei zwischenzeitlich verhältnismäßig hohen Infektionszahlen mit 8,1 (−7,5) % ein starkes Wachstum. Japan verzeichnete gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum eine positive Entwicklung von 1,9 (−4,5) %.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE

Im Geschäftsjahr 2021 ist das weltweite Pkw-Marktvolumen mit 70,9 Mio. Einheiten im Vergleich zum schwachen Niveau des Vorjahrs moderat um 4,2% angestiegen. Allerdings fiel der Zuwachs aufgrund der sowohl 2020 als auch im Berichtsjahr regional unterschiedlich stark ausgeprägten Auswirkungen der Covid-19-Pandemie mit uneinheitlicher Dynamik aus. Dabei haben sich in der zweiten Jahreshälfte 2021 außer-

dem Versorgungsengpässe bei Halbleitern und daraus resultierende Lieferengpässe negativ bemerkbar gemacht. Ein überdurchschnittliches Plus verzeichneten die Gesamtmarkte der Regionen Asien-Pazifik, Südamerika, Afrika und Nahost. Die Steigerungen in Zentral- und Osteuropa sowie Nordamerika lagen leicht unter dem weltweiten Durchschnitt. In Westeuropa ging das Marktvolumen dagegen erneut zurück und verfehlte den schwachen Vorjahreswert.

Das weltweite Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen lag im Berichtsjahr leicht (1,5%) über dem Vorjahresniveau.

Branchenspezifische Rahmenbedingungen

Die branchenspezifischen Rahmenbedingungen wurden wesentlich durch fiskalpolitische Maßnahmen beeinflusst, die im abgelaufenen Geschäftsjahr maßgeblich zur uneinheitlichen Absatzentwicklung in den Märkten beigetragen haben. Zu diesen Maßnahmen zählten Steuersenkungen oder -erhöhungen, Förderprogramme und Kaufprämien sowie Importzölle.

Nichttarifäre Handelshemmnisse zum Schutz der jeweiligen heimischen Automobilindustrie erschwerten darüber hinaus den Austausch von Fahrzeugen, Teilen und Komponenten.

Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa ging die Zahl der Pkw-Neuzulassungen im Berichtsjahr mit einem Minus von 2,0% auf 10,7 Mio. Fahrzeuge gegenüber dem schwachen Vorjahresniveau leicht zurück. Die weiterhin andauernden Einschränkungen zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie führten in den ersten

beiden Monaten 2021 zu unter dem Vorjahr liegenden Auslieferungen. Von März bis Juni übertraf die Nachfrage in den Einzelmonaten jeweils das Vorjahr, das ab dem letzten Drittel des ersten Quartals und besonders im zweiten Quartal 2020 von der Pandemie betroffen war. Im zweiten Berichtshalbjahr 2021 verzeichneten die Pkw-Neuzulassungen im Monatsvergleich teils erhebliche Rückgänge, was neben der Markterholung im Vorjahr vor allem auf den Mangel an Halbleitern und die daraus resultierende eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit zurückzuführen war. Die Entwicklung der großen Pkw-Einzmärkte war dennoch – mit Ausnahme Spaniens (-0,9%) – im Geschäftsjahr 2021 insgesamt positiv: Frankreich (+0,5%), Großbritannien (+1,0%) und Italien (+5,6%).

Das Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen stieg in Westeuropa mit 4,4% moderat über den Wert des Vorjahrs.

In der Region Zentral- und Osteuropa wies das Pkw-Marktvolumen im Geschäftsjahr 2021 mit 2,9 Mio. Fahrzeugen ein leichtes Plus von 2,8% gegenüber dem pandemiebedingt belasteten Vorjahr auf. Die Nachfrage entwickelte sich dabei im Berichtsjahr in den einzelnen Märkten unterschiedlich. In Zentraleuropa nahm die Zahl der Neuzulassungen mit einem Zuwachs um 1,4% auf 1,1 Mio. Einheiten insgesamt langsamer zu. Im Vergleich dazu fiel die Steigerung der Pkw-Verkäufe in Osteuropa (+3,8%) auf 1,8 Mio. Einheiten etwas stärker aus. Hier war der absolute Nachfragezuwachs überwiegend auf die gestiegenen Neuzulassungen in Russland (+2,6%) zurückzuführen.

Das Marktvolumen von leichten Nutzfahrzeugen in Zentral- und Osteuropa lag deutlich über dem Vorjahresniveau (+12,1%). Dabei war in Russland die Zahl der verkauften Fahrzeuge im Berichtsjahr mit 7,5% merklich höher als im Vorjahr.

Das Pkw-Marktvolumen in der Türkei lag im Berichtsjahr mit einem Minus von 6,9% merklich unter dem Vorjahresniveau. In Südafrika nahm die Zahl der Pkw-Verkäufe 2021 gegenüber dem sehr schwachen Vorjahreswert erheblich zu (+21,7%).

Die Zahl der Neuzulassungen von leichten Nutzfahrzeugen ging im Berichtsjahr in der Türkei moderat (-3,9%) gegenüber dem Vergleichswert von 2020 zurück; Südafrika verzeichnete dagegen ein erhebliches Wachstum (+22,3%).

Deutschland

Im Geschäftsjahr 2021 verfehlte die Zahl der Pkw-Neuzulassungen in Deutschland mit 2,6 Mio. Einheiten (-10,1%) das schwache Niveau des Vorjahres spürbar und fiel damit auf den geringsten Stand seit der Wiedervereinigung. Neben den Auswirkungen der Covid-19-Pandemie war dies sowohl auf vorgezogene Käufe in das Jahr 2020 im Zuge des Auslaufens der zeitlich befristeten Mehrwertsteuersenkung als auch auf die verschlechterte Angebotssituation infolge des Halbleitermangels zurückzuführen.

Aufgrund fehlender Halbleiterlieferungen und den damit verbundenen Maßnahmen wie Produktionskürzungen und Fertigungsstopps blieben auch die Inlandsproduktion und der Export im Berichtsjahr erneut hinter den vergleichbaren Vorjahreswerten zurück: Die Pkw-Produktion reduzierte sich um 11,9% auf 3,1 Mio. Fahrzeuge, die Pkw-Exporte verringerten sich um 10,3% auf 2,4 Mio. Einheiten.

Die Zahl der Verkäufe von leichten Nutzfahrzeugen in Deutschland lag im Berichtsjahr mit einem Minus von 1,8% leicht unter dem Vergleichswert von 2020.

Nordamerika

In der Region Nordamerika verzeichneten die Verkaufszahlen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (bis 6,35 t) im Geschäftsjahr 2021 mit 17,7 Mio. Fahrzeugen gegenüber dem von negativen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie gezeichneten Vorjahreswert ein moderates Wachstum von 3,9%, das sich aber im Verlauf des zweiten Halbjahres vor allem aufgrund der Versorgungsgaps bei Halbleitern abgeschwächt hat. Dabei erzielte auch das Marktvolumen in den USA innerhalb der Region mit 15,1 Mio. Einheiten (+3,4%) einen moderaten Zuwachs im Vergleich zum Vorjahresniveau, jedoch ebenfalls mit schwächer werdender Dynamik. Von diesem Anstieg profitierten unter den leichten Nutzfahrzeugen insbesondere die SUV-Modelle. Der kanadische Automobilmarkt verzeichnete im Berichtsjahr eine merkliche Steigerung der Verkaufszahlen (+6,7%). In Mexiko erhöhten sich die Neuzulassungen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen mit einem Plus von 6,8% ebenfalls merklich gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreswert.

Südamerika

In der Region Südamerika lag das Neuzulassungsvolumen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen im Berichtsjahr mit 3,5 Mio. Einheiten (+12,9%) insgesamt deutlich über dem schwachen Vorjahresniveau, das von den Auswirkungen der Covid-19-Pandemie sehr stark beeinträchtigt war. In Brasilien übertraf die Zahl der Neuzulassungen mit 2,0 Mio. Fahrzeugen (+1,1%) leicht den Wert des Vorjahrs. Die gesamten Fahrzeugexporte aus brasilianischer Produktion erhöhten sich um +16,0% auf 376 Tsd. Pkw und Nutzfahrzeuge. Auf dem argentinischen Markt stieg die Nachfrage nach Pkw und leichten Nutzfahrzeugen im Berichtsjahr 2021 spürbar um 9,7% auf 356 Tsd. Einheiten an.

Asien-Pazifik

In der Region Asien-Pazifik lag das Pkw-Marktvolumen im Geschäftsjahr 2021 mit 32,7 Mio. Einheiten moderat (+5,0%) über dem durch das Coronavirus SARS-CoV-2 belasteten Vorjahreswert. Der absolute Anstieg der Pkw-Nachfrage in der Region war mehr als zur Hälfte auf die positive Entwicklung des chinesischen Pkw-Marktes zurückzuführen. Hier setzte sich die im Verlauf der zweiten Jahreshälfte 2020 begonnene Erholung zwar zunächst fort, schwächte sich jedoch aufgrund

des Halbleitermangels in den letzten Monaten des Berichtsjahres ab. Insgesamt übertraf das Nachfragevolumen mit 20,8 Mio. Einheiten den Vorjahreswert moderat um 4,4%. In Indien nahmen die Pkw-Verkäufe gegenüber dem vergleichsweise schwachen Vorjahreswert um 26,2% auf 3,0 Mio. Einheiten erheblich zu. Auf dem japanischen Pkw-Markt lagen die Pkw-Neuzulassungen im Berichtsjahr mit 3,7 Mio. Einheiten (-3,2%) moderat unter dem Niveau des Vorjahrs.

Das Nachfragevolumen nach leichten Nutzfahrzeugen in der Region Asien-Pazifik verringerte sich 2021 im Vergleich zum Vorjahr leicht (-1,2%). In China, dem dominierenden Markt der Region und dem größten Markt weltweit, wurde das Zulassungsvolumen des Vorjahres mit -2,4% leicht verfehlt. In Indien lag die Zahl neu zugelassener Fahrzeuge deutlich (-14,3%), in Japan moderat (-3,7%) unter dem Niveau des Vorjahrs.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Seit dem 1. Juli 2021 zählt Navistar zu den Marken der TRATON GROUP und ist somit Teil des Bereichs Nutzfahrzeuge des Volkswagen Konzerns. Dadurch erweitern sich die relevanten Märkte im Nutzfahrzeugbereich sowohl für Lkw als auch im Segment der Schulbusse um Nordamerika, bestehend aus den USA, Kanada und Mexiko.

Die weltweite Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t lag im Geschäftsjahr 2021 auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten signifikant über dem Wert der Vergleichsperiode (+19,5%). Weltweit zeigte sich eine Erholung der Lkw-Märkte gegenüber dem von der Covid-19-Pandemie belasteten Vorjahr.

In den 27 EU-Staaten ohne Malta, aber zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27+3) lag die Zahl der Neuzulassungen von Lkw mit einem Plus von 17,1% auf insgesamt 320 Tsd. Fahrzeuge signifikant über dem Vorjahresniveau. Ein Wachstum war in nahezu allen Lkw-Märkten der Region zu sehen, allerdings in unterschiedlich starker Ausprägung. Die bereits seit dem zweiten Halbjahr 2020 erkennbare Markterholung hat sich im Berichtsjahr fortgesetzt. In Deutschland, dem größten Markt in dieser Region, wurde das Vorjahresniveau merklich überschritten (+6,2%). In Polen konnte ein Zuwachs von nahezu 60% verzeichnet werden, Großbritannien registrierte ein Plus von 12,8% und in Frankreich erhöhte sich die Nachfrage merklich (+6,1%). Der russische Markt stieg signifikant an (+19,5%) und die Türkei verzeichnete einen Anstieg der Neuzulassungen um rund 56% im Vergleich zum niedrigen Vorjahresniveau. Auf dem südafrikanischen Markt stieg die Nachfrage erheblich an (+20,8%). In Nordamerika wird der Lkw-Markt in die Gewichtsklassen 1 bis 8 unterteilt. In den für Volkswagen relevanten Segmenten Class 6 bis 8 (ab 8,85 t) lagen die Neuzulassungen deutlich (+13,0%) über dem Vorjahreswert. In Brasilien, dem größten Markt der Region Südamerika, lag

die Lkw-Nachfrage im Berichtsjahr um rund 44% über dem Niveau des Vorjahrs.

Die Nachfrage auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten verzeichnete insgesamt einen moderaten Zuwachs (+3,0%) gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahrs. In den Märkten der EU27+3 lag die Nachfrage nach Bussen im Berichtsjahr insgesamt auf dem schwachen Niveau des Vorjahrs (+0,1%), mit unterschiedlichen Ausprägungen in den einzelnen Ländern. Der Busmarkt in Nordamerika verzeichnete einen moderaten Rückgang (-2,6%) gegenüber dem Vorjahr. Die Nachfrage nach Bussen lag in Brasilien leicht über dem Vorjahresniveau (+0,9%). Insbesondere die Nachfrage nach Reisebussen war weiterhin aufgrund der Covid-19-Pandemie in allen für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten nahezu nicht vorhanden.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR POWER ENGINEERING

Die Märkte für Power Engineering unterliegen unterschiedlichen regionalen und konjunkturellen Einflüssen; deshalb sind die jeweiligen Geschäftsverläufe meist unabhängig voneinander.

Der Marinemarkt lag im Jahr 2021 trotz der globalen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie und der anhaltenden Verunsicherung, beispielsweise über zukünftige Emissionsregulierungen, deutlich über dem Vorjahreszeitraum. Im Bereich der Handelsschifffahrt entwickelte sich besonders der Markt für Containerschiffe infolge einer hohen Nachfrage in Verbindung mit Transportkapazitätsengpässen weiterhin positiv. Die Bereiche außerhalb der Handelsschifffahrt lagen insgesamt im Jahr 2021 leicht unter Vorjahresniveau. Der Marktbereich der Kreuzfahrtschiffe und Passagierfähren war, bedingt durch die anhaltend angespannte Liquiditätssituation der Reedereien als Folge der Covid-19-Pandemie, weiterhin durch eine geringe Nachfrage beeinträchtigt. Der durch staatliche Investitionen getragene Spezialmarkt für Behördenschiffe lag unter dem Vorjahresniveau. Im Offshore-Sektor hemmten die vorhandenen Überkapazitäten nach wie vor Investitionen in die Offshore-Ölgewinnung. China, Südkorea und Japan waren weiterhin die dominierenden Schiffsbauländer mit einem Weltmarktanteil von rund 90% gemessen an der Anzahl der Schiffe.

Der Markt für Energieerzeugung verbesserte sich im Jahr 2021 gegenüber dem Vorjahr leicht. Insgesamt sind erste Anzeichen einer Markterholung erkennbar, jedoch werden Investitionsentscheidungen noch sehr zögerlich unter anderem im Zusammenhang mit CO₂-Reduzierungen getroffen. Der Trend weg von schwerölbetriebenen Kraftwerken hin zu mit Dual-Fuel sowie mit Gas betriebenen Kraftwerken hielt weiterhin an. Es bestand nach wie vor ein hoher Bedarf an neuen Energiesolutions mit einer starken Tendenz hin zu höherer Flexibilität und dezentraler Verfügbarkeit bei einem besonderen Fokus auf Wasserstofftechnologien. Aufgrund der anhaltenden negativen Auswirkungen der Covid-19-Pan-

demie hielt auch der starke Wettbewerbs- und Preisdruck unvermindert an.

Im Vergleich zum Vorjahr zeigte sich der Markt für Turbomaschinen von den negativen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie deutlich erholt. Der deutliche Anstieg der Rohmaterialpreise setzte sich fort und führte zu einer vermehrten Nachfrage nach Produktionsanlagen mit Turbokompressoren in der Grundstoff- und Prozessindustrie. Die neuen Geschäftsfelder für Turbomaschinen im Bereich der Dekarbonisierung haben gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahrs deutlich zugelegt und wurden durch verstärkte Investitionen sowie deutlich höhere Preise für Kohlendioxid-Zertifikate im Europäischen Handel getragen. Hingegen ging die Nachfrage nach Dampfturbinen zur Stromerzeugung und Gasturbinen für dezentrale, industrielle Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen aufgrund des Investitionsschwerpunkts der Stromproduzenten in erneuerbare Energien zurück und verschlechterte sich leicht gegenüber dem Vorjahr.

Der After-Sales-Markt für Dieselmotoren war weiter durch die Covid-19-Pandemie beeinträchtigt und bewegte sich auf dem Vorjahresniveau. Infolge der Covid-19-Pandemie und der damit verbundenen finanziellen Engpässe auf Seiten der Kunden ging die Nachfrage nach Standardprodukten zurück und die Entscheidungen über investitionsintensive Umbauten verzögerten sich.

Im After-Sales-Markt für Turbomaschinen zeigte sich insbesondere in der zweiten Jahreshälfte gegenüber 2020 eine erste Erholung von den negativen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie. Das Vorkrisenniveau wurde allerdings noch nicht wieder erreicht.

ENTWICKLUNG DER MÄRKE FÜR FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Automobile Finanzdienstleistungen wurden im Jahr 2021 auf hohem Niveau nachgefragt, was unter anderem auf die weiterhin niedrigen Leitzinsen in wesentlichen Währungsräumen zurückzuführen war. Gleichwohl übten die Covid-19-Pandemie und die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge des Halbleitermangels in fast allen Regionen Druck auf die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen aus. Insgesamt ist weiterhin ein Trend von der Finanzierung zum Leasing zu beobachten. So wurden im Privat- und Geschäftskundensegment vermehrt Mobilitätsdienste nachgefragt, die die Nutzung anstelle des Eigentums eines Automobils in den Vordergrund stellen, wie zum Beispiel Auto-Abo-Modelle. Auch Dienstleistungsprodukte wie Wartungs- und Inspektionsverträge oder Versicherungen verzeichneten vor dem Hintergrund kalkulierbarer Gesamtbetriebskosten einen moderaten Anstieg.

Der europäische Pkw-Markt war im Berichtszeitraum zunehmend von den Auswirkungen des Halbleitermangels geprägt; die Fahrzeugauslieferungen lagen leicht unter dem pandemiebedingt schwachen Vorjahr. Die Vertragsabschlüsse von Finanzdienstleistungsprodukten im Neuwagengeschäft erreichten in diesem weiterhin schwierigen Marktumfeld das

Vorjahresniveau. Eine positive Entwicklung konnte bei der Finanzierung von Gebrauchtwagen verzeichnet werden, hier konnte vor allem der Absatz von After-Sales-Produkten wie Inspektions-, Wartungs- und Verschleißverträge erheblich über Vorjahresniveau gesteigert werden.

Neben den Auswirkungen der Covid-19-Pandemie war das Geschäft mit Finanzdienstleistungen in Deutschland im Laufe des Jahres 2021 zunehmend mit den Herausforderungen des Halbleitermangels konfrontiert. Die Neuwagenauslieferungen gingen zurück, was in der Folge auch zu einem sinkenden Fahrzeugangebot auf dem Gebrauchtwagenmarkt führte. Dennoch konnten die Zugangszahlen beim Neuwagenleasing sowohl bei den Einzel- als auch bei den Großkunden gegenüber dem Vorjahreszeitraum gesteigert werden. Neu abgeschlossene Finanzierungsverträge für Neu- und Gebrauchtwagen und das Direktgeschäft waren im Vergleich zum Vorjahr dagegen rückläufig; die Neuwagenpenetration lag über dem sehr guten Vorjahreswert. Bei den Dienstleistungs- und Versicherungsprodukten waren – mit einzelnen Ausnahmen – rückläufige Zugangszahlen zu verzeichnen.

In Südafrika verharrte die Nachfrage nach Finanzierungs- und Versicherungsprodukten für Neu- und Gebrauchtwagen auf dem Niveau des Vorjahrs, nach wie vor gestützt durch Kampagnen, Inflation der Fahrzeugpreise und die anhaltend niedrigen Zinssätze. Allerdings blieben finanzierte Fahrzeugkäufe aufgrund der gedämpften Wirtschaft und des anhaltenden Drucks auf das verfügbare Einkommen insgesamt schwierig.

In der Region Nordamerika belastete der Halbleitermangel zunehmend die Fahrzeugauslieferungen, die jedoch das Vorjahresniveau übertrafen. In den USA und in Mexiko lagen sowohl der prozentuale Anteil an Leasing- und Finanzierungsverträgen als auch die absolute Anzahl an Verträgen unter den Vorjahreswerten. In Kanada lag der prozentuale Anteil an Leasing- und Finanzierungsverträgen unter den Vorjahreswerten, die absolute Anzahl an Verträgen konnte aber gesteigert werden. Die Nachfrage nach automobilbezogenen After-Sales-Produkten stieg in der gesamten Region im Vergleich zum Vorjahr.

In der Region Südamerika sorgten der Nachfrageüberhang für Neufahrzeuge sowie ein starker Zinsanstieg in Brasilien zunehmend für Barkäufe. Dadurch sank die Zahl der Finanzierungsverträge gegenüber Vorjahr. Die Nachfrage nach Langzeitvermietungen nahm zu, auch bei Privatkunden. In Argentinien stieg der Verkauf über Auto-Sparpläne.

Auf dem chinesischen Markt gingen im Jahr 2021 aufgrund des anhaltenden Halbleitermangels und den damit einhergehenden geringeren Pkw-Verkäufen sowohl der Anteil kreditfinanzierter Fahrzeugkäufe als auch das Wachstum bei Neuverträgen zurück. In der Folge wurden im Berichtszeitraum die Vergleichswerte des Vorjahrs nicht erreicht.

Der im Vorjahr stark von der Covid-19-Pandemie beeinträchtigte Nutzfahrzeugmarkt verzeichnete vor allem aufgrund von Zuwächsen im Bereich der schweren Nutzfahr-

zeuge eine Erholung gegenüber dem Vorjahr. Dieser positive Trend war auch bei den Finanzierungs- und Leasingverträgen im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge in Europa und Brasilien zu beobachten.

NEUE KONZERNMODELLE IM JAHR 2021

Der Volkswagen Konzern bietet seinen Kunden mit einem breiten Produktpotfolio in nahezu allen wesentlichen Segmenten und Karosserieformen die Möglichkeit, ein auf ihre Bedürfnisse zugeschnittenes Fahrzeug auszuwählen. Im Geschäftsjahr 2021 haben wir dieses Angebot um weitere attraktive Fahrzeuge ergänzt. Neben dem konsequenten Ausbau des Portfolios an voll- oder teilelektrifizierten Fahrzeugen wurden auch im Bereich der klassischen Verbrenner überzeugende Produkte auf den Markt gebracht.

Die Marke Volkswagen Pkw hat im Jahr 2021 im Kompaktsegment den Polo überarbeitet. Das neue sportliche Crossover-Modell Taigo soll zudem mit emotionalem Design und innovativer Technologie neue Zielgruppen ansprechen. Nachdem der Bestseller Tiguan bereits in der aktualisierten Version erhältlich ist, wurde nun auch der Tiguan Allspace aufgewertet. In den höheren Segmenten setzte die Marke mit der Einführung des Arteon R und des Arteon Shooting Brake R zwei sportliche Ausrufezeichen. In China kamen 2021 zahlreiche neue Modelle auf den Markt: Bei den vollelektrischen Fahrzeugen wurden unter anderem der ID.4 X, ID.4 CROZZ, der ID.6 X und der ID.6 CROZZ neu eingeführt. Bei den etablierten Fahrzeugen mit klassischem Antrieb erhielten der Passat, der Teramont, der Teramont X und der Tiguan L ein Update. Der komplett neu entwickelte Talagon sowie der CC Shooting Brake rundeten das Angebot an Neuheiten ab. In den USA wurde das SUV-Portfolio durch den Taos nach unten ergänzt und mit dem ID.4 der erste vollelektrische SUV auf den Markt gebracht. Die Erfolgsmodelle Jetta und Tiguan erhielten Produktaufwertungen. Mit den neu eingeführten Golf GTI und Golf R bedient Volkswagen die Wünsche sportlich orientierter Fahrer. Auch in anderen wichtigen Regionen wurden Modelle auf den Markt gebracht, die den regionalen Anforderungen nachkommen; Highlights waren im Berichtsjahr der Taigun in Indien oder der Taos in Russland.

Die Marke Audi erweiterte im Jahr 2021 das Portfolio an reinen E-Fahrzeugen um den Q4 e-tron und den Q4 Sportback e-tron. Im oberen Bereich der Leistungsskala gab Audi mit dem e-tron GT sowie dem RS e-tron GT ein klares Bekenntnis zur Sportlichkeit. Im Bereich der klassischen Antriebe erhielt der RS3 ein Update. Das Angebot an Fahrzeugen mit Plug-in-Hybridantrieb wurde unter anderem um den Q3, den Q5 und den Q8 erweitert. In China brachte Audi den Q5L Sportback auf den Markt.

Mit dem Enyaq iV brach bei ŠKODA 2021 das Zeitalter der modernen Elektromobilität auf Basis des MEB an. Die beliebte Modellreihe Fabia ging mit der nächsten Generation an den Start, der Topseller Kodiaq wurde mit einem Update fit für die digitale Zukunft gemacht. In Indien startete ŠKODA mit der

nächsten Generation des Octavia und dem neuen Kushaq eine Markt offensive.

Die Marke SEAT erweiterte 2021 das Antriebsportfolio ihrer Baureihen: Während das Erfolgsmodell Leon jetzt auch mit CNG-Antrieb erhältlich ist, bietet der Tarraco zukünftig auch einen modernen Plug-in-Hybridantrieb. Die erfolgreichen Modelle Ibiza und Arona erhielten Produktaufwertungen. Weitere Highlights wurden durch CUPRA gesetzt: Neben der Markteinführung des sportlichen Formentor ist auch die Leon-Baureihe wieder als dynamisches Topmodell CUPRA Leon erhältlich. Rein elektrisch und sportlich ging 2021 der CUPRA Born an den Start.

Porsche ergänzte 2021 die Taycan-Baureihe um den vielseitigen Cross Turismo. Die klassischen Sportwagen wurden nach oben um den 911 GT3 ergänzt, zudem ist die neue 911er Generation nun als GTS-Version erhältlich. In den SUV-Baureihen wurde der Macan aufgewertet, mit dem Cayenne Turbo GT ist ein neues Spitzenmodell verfügbar.

Bentley erweiterte im Berichtsjahr die Bentayga-Baureihe um ein Modell mit Plug-in-Hybridantrieb sowie um das sportliche Derivat Bentayga S. Der Continental GT ist nun sowohl als Coupé als auch als Cabriolet erhältlich und wird nach oben durch das Topmodell Speed abgerundet.

Lamborghini brachte 2021 mit dem Huracan STO Rennstreckentechnologie auf die Straße.

Bugatti stellte im vergangenen Jahr dem Supersportwagen Chiron zwei Derivate zur Seite, die das Fahrerlebnis noch weiter steigern: der sportliche Pur Sport sowie der auf maximale Höchstgeschwindigkeit ausgelegte Super Sport.

Bei Volkswagen Nutzfahrzeuge ging 2021 mit dem T7 die neue Generation des Bestsellers aus Hannover an den Start – erstmals auch als moderner Plug-in-Hybrid erhältlich.

Scania hat 2021 einen neuen Antriebsstrang präsentiert, mit dem das Unternehmen die Weichen auf Nachhaltigkeit stellt. Er bietet Kraftstoffeinsparung gegenüber dem Vorgängermodell und wird schrittweise auch bei den weiteren Marken der TRATON GROUP eingeführt.

MAN stellte mit dem MAN TGX Individual Lion S das exklusive Top-Modell der neuen Lkw Generation vor, das in den höchsten Leistungsstufen von 510 bis 640 PS verfügbar ist.

Navistar hat 2021 Produktneuheiten auf dem Gebiet der Elektromobilität eingeführt, darunter einen mittelschweren Lkw und einen Schulbus.

Ducati führte 2021 unter anderem die neue Multistrada V4 sowie weitere Versionen innerhalb der XDiavel-Familie ein. Während die Ducati Supersport 950 als neues Modell innerhalb der Sportfamilie auf den Markt kam, ergänzte die Ducati Diavel 1260 Lamborghini das Produktpotfolio.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Der Volkswagen Konzern hat im Geschäftsjahr 2021 weltweit 8.881.957 Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert. Das waren 4,5% oder 423.034 Einheiten weniger als im Vorjahr. Während die Verkaufszahlen im Bereich Pkw den Vorjahreswert nicht

erreichten, übertrafen die Auslieferungen an Kunden im Bereich Nutzfahrzeuge das Niveau des Vorjahres. Die Grafik in diesem Abschnitt zeigt die Entwicklung der weltweiten Auslieferungen nach Einzelmonaten im Vergleich zum Vorjahr. Im Folgenden gehen wir auf die Auslieferungen des Bereichs Pkw sowie auf die Auslieferungen des Bereichs Nutzfahrzeuge getrennt ein.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS¹

	2021	2020	%
Pkw	8.610.747	9.114.804	-5,5
Nutzfahrzeuge	271.210	190.187	+42,6
Gesamt	8.881.957	9.304.991	-4,5

¹ Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert. Inklusive der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS PKW WELTWEIT

Der Volkswagen Konzern ist mit seinen Pkw-Marken auf allen relevanten Automobilmärkten der Welt vertreten. Zu den Wesentlichen gehören derzeit die Region Westeuropa sowie die Länder China, USA, Brasilien, Russland, Mexiko, Türkei und Polen.

Die Zahl der weltweiten Verkäufe von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern ging im Geschäftsjahr 2021 um 5,5% auf 8.610.747 Einheiten zurück. Das Vorjahr war von den Marktbedingungen, die aus der Unsicherheit und den weltweit ergriffenen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie resultierten, signifikant beeinträchtigt. Bei der Entwicklung unserer Auslieferungen an Kunden zeigte sich im Berichtsjahr – abhängig vom jeweils aktuellen Infektionsgeschehen, den damit verbundenen Einschränkungen und vom Ausmaß der Beeinträchtigungen im Vorjahreszeitraum – in einzelnen Ländern beziehungsweise Regionen eine unterschiedlich ausgeprägte Dynamik. Zudem führten Versorgungsgengpässe bei Halbleitern und die daraus resultierende eingeschränkte Verfügbarkeit von Konzernmodellen besonders ab dem dritten Quartal 2021 mit regionalen Unterschieden dazu, dass die Nachfrage nicht ausreichend bedient werden konnte. Während im ersten Halbjahr 2021 in den Einzelmonaten nur im Januar der Vorjahreswert nicht übertroffen wurde, lag die Zahl der an Kunden ausgelieferten Fahrzeuge in der zweiten Jahreshälfte in jedem Monat unter dem jeweiligen Vergleichswert des Vorjahrs. Die Marken SEAT, Bentley, Lamborghini und Porsche konnten dennoch ihre Vorjahreswerte übertreffen. In den Regionen Nordamerika, Südamerika, Nahost und Afrika registrierten wir gegenüber dem Vorjahr höhere Verkaufszahlen.

Weiterhin positiv entwickelten sich die Verkäufe des Konzerns im Rahmen der Elektromobilitäts-Offensive: Weltweit lieferten wir im abgelaufenen Geschäftsjahr 452.944 vollelektrische Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 221.317 Einheiten beziehungsweise 95,5% mehr als im Vorjahr. Ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns belief sich auf 5,1 (2,5)%. Auch unsere Plug-in-Hybridmodelle waren mit 309.462 verkauften Einheiten (im Vorjahr: 191.970) weiter sehr beliebt bei unseren Kunden. Damit stiegen die Auslieferungen elektrifizierter Fahrzeuge um 80,0% und ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns erhöhte sich auf 8,6 (4,6)%. Zu den erfolgreichsten vollelektrischen Fahrzeugen des Konzerns gehörten ID.4, ID.3 und e-up! der Marke Volkswagen Pkw, Audi e-tron und Audi Q4 e-tron, ŠKODA Enyaq iV, SEAT Mii electric sowie Porsche Taycan. Bei den Plug-in-Hybridmodellen zählten Golf, Passat Variant und Tiguan der Marke Volkswagen Pkw, Audi A3 Sportback und Audi Q5, ŠKODA Octavia Combi und ŠKODA Superb Combi, SEAT Leon Sportstourer, CUPRA Formentor sowie Porsche Cayenne zu den beliebtesten Modellen.

Unser Pkw-Marktanteil belief sich in einem moderat wachsenden Weltgesamtmarkt auf 11,7 (12,9) %.

Die Tabelle am Ende dieses Abschnitts gibt einen Überblick über die Auslieferungen von Pkw an Kunden des Volkswagen Konzerns in den Regionen und den wichtigsten Einzelmärkten. In den folgenden Abschnitten erläutern wir, wie sich die Verkaufszahlen von Konzernmodellen in diesen Märkten und Regionen entwickelt haben.

Auslieferungen in Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa lieferte der Volkswagen Konzern im Jahr 2021 auf einem leicht rückläufigen Gesamtmarkt 2.761.568 Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 3,1% weniger als im pandemiebedingt belasteten Vorjahr. Während im ersten Quartal 2021 der Verlauf und die Einschränkungen zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie belastend auf die Nachfrage nach Konzernmodellen wirkten, war insbesondere zu Beginn des zweiten Quartals eine – gegenüber dem von der Pandemie am stärksten betroffenen Vorjahresquartal – Nachfragebelebung zu verzeichnen, die dazu führte, dass das Verkaufsvolumen am Ende des ersten Halbjahres über dem Vergleichswert von 2020 lag. Ab dem dritten Quartal 2021 führten Versorgungsgengpässe bei Halbleitern und die daraus resultierende eingeschränkte Verfügbarkeit von Konzernmodellen verstärkt dazu, dass die Nachfrage nicht ausreichend bedient werden konnte. In der Folge fiel die Zahl der Verkäufe an Kunden bis zum Jahresende wieder unter den Vorjahreswert. In der Region Westeuropa war das Kundeninteresse an elektrifizierten Fahrzeugen des Volkswagen Konzerns am höchsten: Hier lieferten wir 2021 rund drei Viertel unserer Plug-in-Hybride und nahezu zwei Drittel unserer vollelektrischen Modelle an Kunden aus.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS NACH MONATEN
in Tsd. Fahrzeuge


Der Anteil elektrifizierter Fahrzeuge an den gesamten Auslieferungen des Konzerns in Westeuropa belief sich auf rund 18,6%. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle T-Roc, Golf, Polo und Tiguan der Marke Volkswagen Pkw. Zudem waren die im Verlauf des Vorjahres neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführten Modelle T-Roc Cabrio und Arteon Shooting Brake sowie ID.3 und ID.4 der Marke Volkswagen Pkw, die Audi Modelle A3 Limousine, A3 Sportback und e-tron Sportback, ŠKODA Octavia Limousine sowie CUPRA Formentor bei den Kunden sehr beliebt. Im Berichtsjahr wurden unter anderem die Modelle Polo, Taigo und Tiguan Allspace der Marke Volkswagen Pkw, Fabia und Kodiaq der Marke ŠKODA, Arona und Ibiza der Marke SEAT, der Porsche Macan sowie die voll-elektrischen Modelle e-tron GT, Q4 e-tron und Q4 Sportback e-tron der Marke Audi, der Enyaq iV der Marke ŠKODA, CUPRA Born sowie der Porsche Taycan Cross Turismo erfolgreich neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt. Seine Marktpremiere feierte auch der neue Multivan von Volkswagen Nutzfahrzeuge. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in Westeuropa belief sich auf 23,5 (23,7)%.

In der Region Zentral- und Osteuropa lag die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge im Jahr 2021 um 4,3% unter dem Vergleichswert des Vorjahrs. Der Gesamtmarkt verzeichnete gleichzeitig einen leichten Volumenanstieg. Eine erfreuliche Entwicklung wiesen die Modelle T-Cross und T-Roc der Marke Volkswagen Pkw, die ŠKODA Modelle Rapid, Kamiq und Karoq sowie SEAT Arona auf. Unter anderem wurde der Taos der Marke Volkswagen Pkw erfolgreich neu in den Markt eingeführt. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen

Konzerns in der Region Zentral- und Osteuropa belief sich auf 20,5 (22,0)%.

In der Türkei lieferte der Volkswagen Konzern entgegen der merklich rückläufigen Gesamtmarktentwicklung im abgelaufenen Geschäftsjahr 0,6% mehr Fahrzeuge an Kunden aus als im Jahr 2020. Das am meisten nachgefragte Konzernmodell war die Passat Limousine. Auf dem südafrikanischen Markt stieg die Zahl der verkauften Konzernmodelle mit einem Plus von 12,6% etwas langsamer als der Gesamtmarkt. Der Polo der Marke Volkswagen Pkw war weiterhin das dort am meisten nachgefragte Modell des Konzerns.

Auslieferungen in Deutschland

In Deutschland lag die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge aus dem Volkswagen Konzern auf einem spürbar rückläufigen Gesamtmarkt im Jahr 2021 um 10,0% unter dem pandemiebedingt schwachen Vorjahreswert. Nachdem im ersten Quartal die Auswirkungen der Covid-19- Pandemie sowie aufgrund des Auslaufens der zeitlich befristeten Mehrwertsteuersenkung in das vierte Quartal 2020 vorgezogene Käufe belastend auf die Auslieferungszahlen wirkten, erholtete sich die Nachfrage im Verlauf des zweiten Quartals. In der Folge lag das Volumen der verkauften Fahrzeuge am Ende des ersten Halbjahres über dem Vergleichswert von 2020. Ab dem dritten Quartal 2021 beeinträchtigte das eingeschränkte Fahrzeugangebot infolge von Versorgungsengpässen bei Halbleitern zunehmend die Auslieferungszahlen des Konzerns, so dass die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge bis zum Jahresende wieder unter den Vorjahreswert fiel. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen

WELTWEITE AUSLIEFERUNGEN DER IM JAHR 2021 ERFOLGREICHSTEN KONZERNMODELLFAMILIEN
in Tsd. Fahrzeuge

Tiguan		549
Polo		448
Passat		418
Lavida		400
Jetta		327
T-Cross		315
Golf		309
Q5		293

verzeichneten die Modelle Golf und Passat Variant der Marke Volkswagen Pkw. Auch die im Laufe des Vorjahres neu oder als Nachfolger eingeführten Modelle T-Roc Cabrio und Arteon Shooting Brake sowie ID.3 und ID.4 der Marke Volkswagen Pkw, Audi e-tron Sportback und CUPRA Formentor waren bei den Kunden sehr gefragt. In der Zulassungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes führten acht Konzernmodelle ihr jeweiliges Segment an: up!, Golf, T-Roc, Tiguan, Passat, Audi A6, Porsche 911 und Multivan/Transporter. Der Golf war auch 2021 der in Deutschland am häufigsten zugelassene Pkw.

Auslieferungen in Nordamerika

In Nordamerika stieg die Zahl der an Kunden ausgelieferten Modelle aus dem Volkswagen Konzern im Berichtsjahr im Vergleich zum pandemiebedingt schwächeren Vorjahr um 11,8% und entwickelte sich damit besser als der Gesamtmarkt. Der Marktanteil des Konzerns in dieser Region belief sich auf 4,9 (4,6)%. Tiguan Allspace und Jetta der Marke Volkswagen Pkw waren die am meisten gefragten Konzernmodelle in Nordamerika.

Im Geschäftsjahr 2021 lieferte der Volkswagen Konzern auf dem moderat wachsenden US-amerikanischen Markt 12,6% mehr Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahr. Das Volumen der ausgelieferten vollelektrischen Fahrzeuge in den USA verdreifachte sich im Vergleich zum Vorjahr auf 37.179 Einheiten. Ab dem dritten Quartal wirkten die Versorgungsgänge bei Halbleitern auch hier belastend auf die Verkaufszahlen des Konzerns. Die größten absoluten Zuwächse unter den Konzernmodellen verzeichneten Tiguan Allspace, Atlas und Atlas Cross Sport der Marke Volkswagen Pkw, Q3, Q5 und e-tron der Marke Audi sowie Macan und Taycan der Marke Porsche. Der Taos und der Tiguan Allspace der Marke Volkswagen Pkw, Audi A3 Limousine und Audi Q5

Sportback sowie der Porsche Panamera und die vollelektrischen Modelle ID.4 der Marke Volkswagen Pkw, e-tron GT und Q4 e-tron der Marke Audi sowie der Porsche Taycan Cross Turismo wurden im Berichtsjahr erfolgreich neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt.

In Kanada erhöhte sich die Zahl der an Kunden des Volkswagen Konzerns ausgelieferten Fahrzeuge im Berichtsjahr gegenüber dem Jahr 2020 um 18,3%. Der Gesamtmarkt verzeichnete während dieser Zeit einen geringeren Anstieg. Erfreuliche Volumenzuwächse verzeichneten unter anderem Tiguan Allspace und Atlas Cross Sport der Marke Volkswagen Pkw, Audi Q3 und Porsche Macan.

Auf einem merklich wachsenden Gesamtmarkt in Mexiko verkauften wir im abgelaufenen Geschäftsjahr 3,4% mehr Fahrzeuge an Kunden als im Vorjahr. Das größte Nachfragevolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten der Vento und der neue Taos der Marke Volkswagen Pkw sowie der SEAT Ibiza.

Auslieferungen in Südamerika

Auf dem deutlich wachsenden südamerikanischen Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge lag die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernmodelle im Jahr 2021 um 0,8% unter dem Vorjahreswert. Gol, T-Cross und der Nivus der Marke Volkswagen Pkw wiesen das größte Nachfragevolumen unter den Konzernmodellen auf. Der neue Taos der Marke Volkswagen Pkw wurde erfolgreich in den Markt eingeführt. Der Marktanteil des Konzerns in Südamerika belief sich auf 12,4 (14,1)%.

Der Volkswagen Konzern lieferte im Berichtsjahr auf dem leicht steigenden Markt in Brasilien im Vorjahresvergleich 7,5% weniger Fahrzeuge an Kunden aus. Besonders gefragt war – neben Gol und T-Cross – der Nivus der Marke Volkswagen Pkw.

In Argentinien ging die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge aus dem Volkswagen Konzern in 2021 auf einem spürbar wachsenden Gesamtmarkt im Vergleich zum Vorjahr um 2,4% zurück. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten Gol, Nivus und T-Cross der Marke Volkswagen Pkw sowie der Amarok von Volkswagen Nutzfahrzeuge.

Auslieferungen in Asien-Pazifik

Im abgelaufenen Geschäftsjahr verzeichnete der Volkswagen Konzern in der Region Asien-Pazifik auf einem moderat wachsenden Gesamtmarkt einen Rückgang der Auslieferungen an Kunden von 12,5% im Vergleich zu 2020. Die Versorgungsgengänge bei Halbleitern machten sich in dieser Region am deutlichsten bemerkbar und verstärkten ihre Wirkung ab dem dritten Quartal 2021. Der Pkw-Marktanteil des Konzerns in dieser Region betrug 10,9 (13,1)%.

In China setzte sich 2021 die Erholung des Gesamtmarkts abgeschwächt fort. Der Volkswagen Konzern lieferte dort 14,1% weniger Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahr. Die Zahl der an Kunden ausgelieferten vollelektrischen Fahrzeuge in China hingegen hat sich mit 92.681 Einheiten im Vergleich zum Vorjahr mehr als vervierfacht. Besonders gefragt waren die im Verlauf des Jahres 2020 neu oder als Nachfolger einge-

führten Modelle Tacqua, Tiguan X, Tayron X und Viloran der Marke Volkswagen Pkw, VS7 der Marke JETTA, Audi A5 Sportback, Audi Q7 und Audi e-tron sowie Porsche Taycan. Zudem verzeichneten unter anderem der Q3 und Q3 Sportback der Marke Audi sowie der Porsche Macan eine erfreuliche Nachfrageentwicklung. Die Modelle Tiguan L, Passat, Talagon, CC Shooting Brake, Teramont und Teramont X der Marke Volkswagen Pkw, Audi A3L Limousine und Audi Q5L Sportback und Porsche Panamera sowie die vollelektrischen Modelle ID.3, ID.4 X, ID.4 CROZZ, ID.6 X und ID.6 CROZZ der Marke Volkswagen Pkw wurden im Berichtsjahr erfolgreich neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt.

Auf dem erheblich wachsenden indischen Pkw-Markt registrierte der Volkswagen Konzern im Geschäftsjahr 2021 gegenüber dem schwachen Vorjahr einen Nachfragezuwachs von mehr als 80%. Der Polo und der neue Taigun der Marke Volkswagen Pkw sowie der neue Kushaq und der Rapid der Marke ŠKODA waren dort die am meisten nachgefragten Modelle des Konzerns.

In Japan sank die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernfahrzeuge im Jahr 2021 auf einem moderat rückläufigen Gesamtmarkt im Vergleich zum Vorjahr um 2,1%. Der T-Cross und der T-Roc der Marke Volkswagen Pkw verzeichneten die größte Nachfrage unter den Konzernmodellen.

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS PKW AN KUNDEN NACH MÄRKTN¹

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG (%)
	2021	2020	
Europa/Übrige Märkte	3.698.882	3.779.397	-2,1
Westeuropa	2.761.568	2.848.474	-3,1
davon: Deutschland	959.748	1.065.811	-10,0
Frankreich	238.366	222.520	+7,1
Großbritannien	422.594	409.016	+3,3
Italien	248.414	239.167	+3,9
Spanien	220.148	213.700	+3,0
Zentral- und Osteuropa	624.815	652.819	-4,3
davon: Tschechische Republik	114.250	112.586	+1,5
Russland	204.772	221.811	-7,7
Polen	120.831	126.883	-4,8
Übrige Märkte	312.499	278.104	+12,4
davon: Türkei	121.885	121.129	+0,6
Südafrika	72.847	64.693	+12,6
Nordamerika	876.558	784.299	+11,8
davon: USA	647.521	574.822	+12,6
Kanada	98.829	83.531	+18,3
Mexiko	130.208	125.946	+3,4
Südamerika	436.852	440.326	-0,8
davon: Brasilien	311.519	336.773	-7,5
Argentinien	56.186	57.555	-2,4
Asien-Pazifik	3.598.455	4.110.782	-12,5
davon: China	3.301.444	3.844.679	-14,1
Indien	52.481	28.423	+84,6
Japan	65.549	66.935	-2,1
Weltweit	8.610.747	9.114.804	-5,5
Volkswagen Pkw	4.896.914	5.328.090	-8,1
ŠKODA	878.202	1.004.816	-12,6
SEAT	470.531	426.641	+10,3
Volkswagen Nutzfahrzeuge	359.546	371.609	-3,2
Audi	1.680.512	1.692.773	-0,7
Lamborghini	8.405	7.430	+13,1
Bentley	14.659	11.206	+30,8
Porsche	301.915	272.162	+10,9
Bugatti ²	63	77	-18,2

¹ Die Auslieferungen des Vorjahrs wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert. Inklusive der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.² Bis 31. Oktober 2021.

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS NUTZFAHRZEUGE

Im Geschäftsjahr 2021 übergab der Volkswagen Konzern weltweit 42,6% mehr Nutzfahrzeuge an Kunden als ein Jahr zuvor, in dem die Nachfrage von einem Einbruch der Kernmärkte betroffen war, der sich durch die Unsicherheit infolge der Covid-19-Pandemie noch verstärkt hatte. Insgesamt lieferten wir 271.210 Nutzfahrzeuge an Kunden aus. Davon entfielen 230.151 (+ 47,2%) Einheiten auf Lkw und 18.857 (+ 16,6%) Einheiten auf Busse. Die Auslieferungen der Transporterbaureihe MAN TGE beliefen sich auf 22.202 (+ 25,9%) Fahrzeuge. Seit dem 1. Juli 2021 sind in den Zahlen auch die Verkäufe von Navistar (29.876) enthalten.

In den 27 EU-Staaten ohne Malta, aber zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27+3) erhöhten sich die Verkäufe im Berichtsjahr gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 13,2% auf insgesamt 119.029 Einheiten; davon entfielen 92.038 auf Lkw und 5.451 auf Busse. Die Marke MAN lieferte hier 21.540 Fahrzeuge der Transporterbaureihe MAN TGE aus.

In Russland stiegen die Verkäufe gegenüber dem Vorjahr auf 11.293 (8.486) Einheiten; darunter waren 11.232 Lkw und 61 Busse.

Im Geschäftsjahr 2021 nahmen die Auslieferungen in der Türkei auf 4.398 (2.681) Fahrzeuge zu. Davon entfielen

4.204 Einheiten auf Lkw und 28 Einheiten auf Busse sowie 166 Fahrzeuge auf die Transporterbaureihe MAN TGE. In Südafrika erhöhten sich die Nutzfahrzeug-Auslieferungen des Volkswagen Konzerns gegenüber dem Vorjahr um 26,7% auf insgesamt 3.942 Fahrzeuge; davon entfielen 3.610 auf Lkw und 332 auf Busse.

Die Verkäufe in Nordamerika erhöhten sich im Berichtsjahr auf 31.869 Fahrzeuge (1.502), darunter waren 25.815 Lkw und 6.054 Busse. In den Zahlen sind seit dem 1. Juli 2021 auch die Verkäufe von Navistar (29.003) enthalten, deren Fahrzeuge vor allem in den USA an Kunden übergeben wurden.

Die Auslieferungen in Südamerika stiegen im Jahr 2021 auf insgesamt 77.774 Einheiten (+ 57,5%); davon entfielen 72.955 auf Lkw und 4.812 auf Busse. Die Verkäufe in Brasilien nahmen um 59,1% zu. Unter den ausgelieferten Einheiten befanden sich 61.571 Lkw und 3.434 Busse. In den Zahlen sind seit dem 1. Juli 2021 auch die Verkäufe von Navistar (873) enthalten.

In der Region Asien-Pazifik verkaufte der Volkswagen Konzern im Berichtsjahr 12.140 Fahrzeuge, darunter 11.262 Lkw und 860 Busse – das waren insgesamt 6,3% mehr als im Vorjahr.

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS NUTZFAHRZEUGE AN KUNDEN NACH MÄRKTN¹

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG (%)
	2021	2020	
Europa/Übrige Märkte			
davon: EU27+3	149.427	127.893	+16,8
davon: Deutschland	119.029	105.131	+13,2
Russland	32.130	31.859	+0,9
Türkei	11.293	8.486	+33,1
Südafrika	4.398	2.681	+64,0
Nordamerika	31.869	1.502	x
davon: USA	24.239	–	x
Mexiko	5.375	1.498	x
Südamerika	77.774	49.372	+57,5
davon: Brasilien	65.005	40.855	+59,1
Asien-Pazifik	12.140	11.420	+6,3
Weltweit	271.210	190.187	+42,6
Scania	90.366	72.085	+25,4
MAN	150.968	118.102	+27,8
Navistar	29.876	–	x

¹ Die Auslieferungen des Vorjahrs wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert. Seit dem 1. Juli 2021 inklusive Navistar.

AUSLIEFERUNGEN IM SEGMENT POWER ENGINEERING

Aufträge im Segment Power Engineering sind im Regelfall Teil größerer Investitionsprojekte, für die Lieferzeiten von knapp einem Jahr bis zu mehreren Jahren sowie Teillieferungen nach Baufortschritt typisch sind. Die Umsatzerlöse aus dem Neubaugeschäft folgen daher der Entwicklung der Auftragseingänge mit entsprechendem zeitlichen Versatz.

Hauptumsatzträger des Segments Power Engineering waren Engines & Marine Systems sowie Turbomachinery, die zusammen über zwei Drittel der gesamten Umsatzerlöse erzielten. Bis Oktober 2020 war hier das Geschäft von Renk enthalten.

AUFRAGSEINGÄNGE IM SEGMENT PKW IN WESTEUROPA

Im Berichtsjahr stiegen die Auftragseingänge in Westeuropa gegenüber dem pandemiebedingt schwächeren Vorjahr um 17,7%. Dabei übertrafen alle wesentlichen Märkte ihr jeweiliges Vorjahresniveau. Die Zuwachsraten waren unterschiedlich stark ausgeprägt: Während Deutschland im einstelligen Bereich zulegte, erreichten Großbritannien, Frankreich, Italien und Spanien Werte von mehr als 20%.

AUFRAGSEINGÄNGE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Für mittelschwere und schwere Lkw, Busse sowie Nutzfahrzeuge der Transporterbaureihe MAN TGE lagen die Auftragseingänge mit 359.975 Fahrzeugen im Jahr 2021 um 66,5% über dem Vorjahr. Zu diesem Anstieg trug die seit dem 1. Juli 2021 enthaltene Marke Navistar bei. Der Anstieg war sowohl in den Lkw- und Bus-Märkten als auch im Segment der Transporterbaureihe MAN TGE zu verzeichnen. Die seit dem zweiten Halbjahr 2020 sichtbare Erholung der Märkte setzte sich auch im ersten Halbjahr 2021 fort. In der zweiten Jahreshälfte 2021 war ein Rückgang zu verzeichnen, der hauptsächlich aus rückläufigen Lkw-Bestellungen in Europa resultierte.

Der Auftragseingang im Bus-Geschäft verzeichnete einen sehr starken Anstieg im Vergleich zum Vorjahreswert. Das ist auf den Einbezug von Navistar seit dem 1. Juli 2021 zurückzuführen, mit deren Schulbussen der Volkswagen Konzern nun in Nordamerika vertreten ist.

AUFRAGSEINGÄNGE IM SEGMENT POWER ENGINEERING

Das Geschäft im Segment Power Engineering wird langfristig vom makroökonomischen Umfeld bestimmt. Dabei führen einzelne Großaufträge zu Schwankungen im Auftragseingang, die im Jahresverlauf nicht mit diesen langfristigen Entwicklungen korrelieren.

Im Jahr 2021 beliefen sich die Auftragseingänge im Segment Power Engineering auf 3,8 (3,4) Mrd. €. In einem anhaltend schwierigen Marktumfeld erzielten Engines & Marine Systems und Turbomachinery über zwei Drittel des Auftragsvolumens. Bis Oktober 2020 war hier das Geschäft von Renk berücksichtigt.

Im Marinegeschäft wurden im Jahr 2021 beispielsweise 60 Dual-Fuel-Motoren in einem Projekt für zehn eisbrechende

LNG-Tanker beauftragt. Im Kraftwerksgeschäft konnten Aufträge für 66 Motoren und Komponentensätze für 28 Completely Knocked Down (CKD) Motoren unterschiedlicher Typisierungen mit einer Gesamtleistung von 840 MW akquiriert werden. Im Bereich Turbomaschinen erhielten wir mehrere Aufträge für neue Anwendungen, die durch die Energiewende und Dekarbonisierung getrieben werden. Beispielsweise für CO₂-Abscheidung und -Speicherung in Europa und eine Energiespeicheranlage in England.

FINANZDIENSTLEISTUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen umfasst die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing, das Bank- und Versicherungsgeschäft, das Flottenmanagement sowie Mobilitätsangebote des Volkswagen Konzerns. Er schließt die Volkswagen Finanzdienstleistungen sowie die Finanzdienstleistungsaktivitäten von Scania und Porsche Holding Salzburg ein und berücksichtigt auch die Vertragsabschlüsse unserer internationalen Gemeinschaftsunternehmen. Seit dem 1. Juli 2021 ist zudem das Finanzdienstleistungsgeschäft von Navistar enthalten.

Die Produkte und Services des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen waren im Geschäftsjahr 2021 beliebt, die Nachfrage war jedoch von der Covid-19-Pandemie und der eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit infolge des Halbleitermangels beeinträchtigt. Die Zahl der Neuverträge im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft lag mit weltweit 8,6 (8,6) Mio. Kontrakten auf Vorjahresniveau. Der Anteil der geleasten oder finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns (Penetrationsrate) in den Märkten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen stieg auf 36,1 (35,5) %. Am 31. Dezember 2021 war der Gesamtvertragsbestand mit 24,5 Mio. Einheiten um 1,7% höher als Ende 2020. Im Bereich Kundenfinanzierung/Leasing ging der Vertragsbestand um 3,2% auf 11,6 Mio. Kontrakte zurück, im Bereich Service/Versicherungen legte er um 6,4% auf 12,9 Mio. Einheiten zu.

In Europa/Übrige Märkte war das Finanzdienstleistungsgeschäft im Berichtsjahr weiterhin von der Covid-19-Pandemie beeinflusst, darüber hinaus wirkte der Halbleitermangel belastend. Die Zahl der unterzeichneten Neuverträge erreichte im Jahr 2021 mit 6,3 (6,3) Mio. Einheiten die Größenordnung des Vorjahrs. Die Penetrationsrate ging auf 48,8 (50,1)% zurück. Der Gesamtvertragsbestand übertraf am Ende des Berichtsjahrs mit 18,0 (17,6) Mio. Kontrakten den Vergleichswert 2020. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen davon 7,4 Mio. Verträge (-2,8%), auf den Bereich Service/Versicherungen 10,5 Mio. Verträge (+5,2%).

In Nordamerika stieg die Zahl der neu abgeschlossenen Verträge im Vergleich zum Vorjahr um 5,0% auf 983 Tsd. Kontrakte. Der Anteil der geleasten oder finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns in Nordamerika ging auf 59,9 (67,0) % zurück, da die Auslieferungen überproportional zunahmen. Wir verzeichneten am 31. Dezember 2021

in Nordamerika einen Vertragsbestand in Höhe von 3,2 (3,1) Mio. Kontrakten; der Anstieg resultierte aus dem zugegangenen Vertragsbestand von Navistar. Dem Bereich Kundenfinanzierung und Leasing waren 1,9 Mio. Verträge (-2,4%), dem Bereich Service/Versicherungen 1,4 Mio. Verträge (+12,4%) zuzuordnen.

In der Region Südamerika legten die im Berichtsjahr neu abgeschlossenen Kontrakte auf 332 (318) Tsd. Einheiten zu. Die Penetrationsrate stieg auf 34,5 (32,7) %. Am 31. Dezember 2021 war der Gesamtvertragsbestand mit 723 (721) Tsd. Einheiten höher als ein Jahr zuvor. Die Verträge betrafen überwiegend den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing.

Im Raum Asien-Pazifik gaben die neuen Vertragsabschlüsse im abgelaufenen Geschäftsjahr um 5,7% auf 1,0 Mio. Einheiten nach. Der Anteil der geleasten oder finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns lag unverändert bei 17,7 (17,7) %. Am Ende des Berichtsjahrs erreichte der Gesamtvertragsbestand mit 2,6 (2,6) Mio. Kontrakten das Niveau des Vorjahrestichtags. Im Bereich Kundenfinanzierung und Leasing gingen die Verträge um 5,5% auf 1,8 Mio. Einheiten zurück, der Bereich Service/Versicherungen erhöhte sich um 13,5% auf 0,8 Mio. Kontrakte.

ABSATZ AN DIE HANDELSORGANISATION

Im Berichtsjahr ging der Absatz des Volkswagen Konzerns an die Handelsorganisation um 6,3% auf 8.575.590 Einheiten (einschließlich der chinesischen Joint Ventures) zurück. Navistar ist seit dem 1. Juli 2021 enthalten. Im Berichtszeitraum erholtete sich die Nachfrage auf den weltweiten Märkten von den durch die Covid-19-Pandemie ausgelösten Verkaufsrückgängen des Vorjahreszeitraums, wohingegen die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge des Halbleitermangels belastend wirkte. Insgesamt sank im Ausland – vor allem in China – das Absatzvolumen um 5,5%, im Inland fiel der Absatz um 12,2%. Zuwächse verzeichneten insbesondere die USA und Kanada, Indien sowie Großbritannien. Der Inlandsanteil am Gesamtabsatz des Konzerns lag mit 11,3 (12,1) % unter dem des Jahres 2020.

Unsere meistverkauften Fahrzeuge im vergangenen Jahr waren Tiguan, Polo, Passat, Jetta, T-Cross, Golf und T-Roc der Marke Volkswagen Pkw. Den größten Absatzanstieg verzeichneten die Modelle ID.4, Tharu und Taigo der Marke Volkswagen Pkw, Q3 Sportback, Q5 und Q4 e-tron der Marke Audi, der CUPRA Formentor sowie der ŠKODA Enyaq. Auch der Porsche Taycan und der Bentley Bentayga erzielten eine hohe Zuwachsrate.

PRODUKTION

Im Berichtszeitraum fertigte der Volkswagen Konzern mit 8.282.954 Fahrzeugen (einschließlich der chinesischen Joint Ventures) 6,9% weniger als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Dieser war von den Auswirkungen nationaler Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie geprägt, die eine Unterbrechung von Lieferketten mit anschließenden Produk-

tionsstopps im Volkswagen Konzern zur Folge hatten. Auch im Geschäftsjahr 2021 führten Versorgungsengpässe, insbesondere bei Halbleitern, zu Produktionseinschränkungen, so dass die Gesamtjahresproduktion nochmals sank. In den Konzernzahlen ist Navistar seit dem 1. Juli 2021 enthalten. Im Inland ging die Fertigung um 9,2% auf 1.483.281 Fahrzeuge zurück. Der Anteil der in Deutschland hergestellten Fahrzeuge im Verhältnis zur Gesamtproduktion des Konzerns sank auf 17,9 (18,4) %.

LAGERBESTAND

Der weltweite Lagerbestand an Neufahrzeugen bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation unterschritt am Ende des Berichtszeitraums sehr stark den Stand zum Jahresende 2020.

BELEGSCHAFT

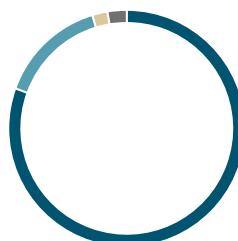
Im Geschäftsjahr 2021 beschäftigte der Volkswagen Konzern einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen durchschnittlich 667.647 Mitarbeiter (+0,3%). Im Durchschnitt standen im Inland 294.479 Personen unter Vertrag; ihr Anteil an der Gesamtbelegschaft lag mit 44,1 (44,4) % leicht unter dem Niveau des Vorjahrs.

Zum 31. Dezember 2021 stieg die Zahl der aktiven Mitarbeiter im Volkswagen Konzern um 1,6% auf 643.297. Darüber hinaus befanden sich 12.341 Mitarbeiter in der passiven Phase der Altersteilzeit, und 17.151 junge Menschen standen in einem Ausbildungsverhältnis. Am Ende des Berichtsjahrs stieg die weltweite Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns mit 672.789 Personen vor allem bedingt durch die Einbeziehung der Belegschaft von Navistar um 1,5% im Vergleich zum Stand vom Jahresende 2020. Die Mitarbeiterzahl im Inland lag bei 295.065 Beschäftigten (+0,2%) und im Ausland bei 377.724 Beschäftigten (+2,6%).

MITARbeiter NACH BEREICHEN

Stand 31. Dezember 2021

Pkw	541.522
Nutzfahrzeuge	99.626
Power Engineering	14.062
Finanzdienstleistungen	17.579



Aktie und Anleihen

Die Kurse der Stamm- und der Vorzugsaktie der Volkswagen AG erholten sich im Berichtszeitraum weiter von Kurseinbrüchen im Jahr 2020. Insbesondere die Stammaktie lag Ende 2021 über dem Wert vor der Pandemie.

AKTIENMÄRKTE UND KURSENTWICKLUNG DER VOLKSWAGEN AKTIEN

An den internationalen Aktienmärkten setzte sich im Geschäftsjahr 2021 die Erholung, die nach den Kurseinbrüchen infolge der Covid-19-Pandemie im Verlauf des Jahres 2020 begonnen hatte, größtenteils kräftig fort. Trotz befürchteter Rückschläge bei der Pandemiebekämpfung und damit verbundenen anhaltenden Restriktionen des öffentlichen Lebens, die auf der Konjunktur lasten, herrschte weitgehend Zuversicht.

Der DAX lag um 15,8% über dem Wert zum Jahresende 2020. Der deutsche Leitindex blieb weitgehend unbeeindruckt von der anhaltenden Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2, wobei der dynamische Anstieg im zweiten Quartal in eine Seitwärtsbewegung überging und anschließend eine Jahresendrallye startete, die jedoch überschattet wurde durch erneut ansteigende Infektionszahlen. Wesentliche Treiber dieser positiven Entwicklung waren die Fortschritte bei den Impfkampagnen und fortgesetzte Konjunkturhilfen durch Notenbanken und Regierungen in aller Welt sowie die einsetzende Erholung der Weltwirtschaft. Unterstützung kam zudem von Kursgewinnen der Automobilwerte. Die Besorgnis der Marktteilnehmer über die steigende Inflation wirkte sich dagegen negativ aus, ebenso wie die mangelnde Teileverfügbarkeit durch Lieferengpässe.

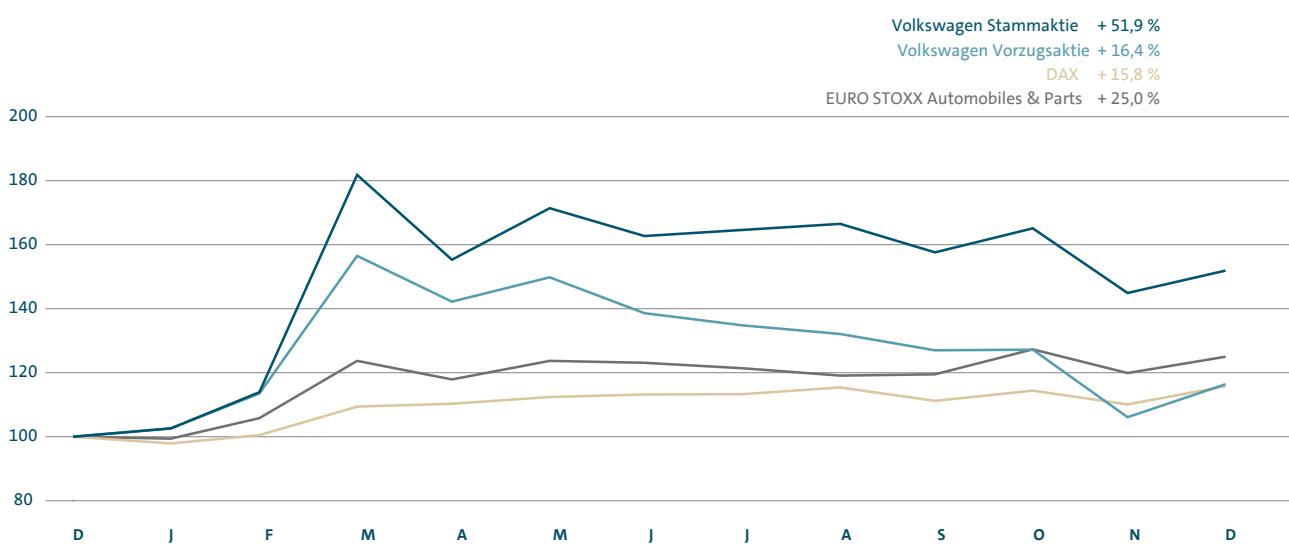
Die Kurse der Vorzugsaktie und der Stammaktie der Volkswagen AG erholten sich von ihren pandemiebedingten Wertverlusten. Der Vergleichswert vom Jahresende 2020 wurde um 16% beziehungsweise um 52% übertroffen. Damit notierten sie über dem Niveau vor der Covid-19-Pandemie,

wobei sich insbesondere die Stammaktie positiv entwickelte. Die erfreuliche Entwicklung der Volkswagen Aktien basierte zum einen auf der guten Geschäftsentwicklung im Berichtsjahr, vor allem in den ersten sechs Monaten. Zum anderen wurde die neue Konzernstrategie NEW AUTO einschließlich der Pläne des Konzerns im Hinblick auf den beschleunigten Ausbau der Elektromobilität und der damit verbundenen Batterietechnologie positiv von den Investoren aufgenommen. Negativ wirkte die anhaltend angespannte Versorgungssituation bei Halbleitern.

KENNZAHLEN ZU DEN VOLKSWAGEN AKTIEN UND MARKTINDIZES VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2021

		Höchstkurs	Tiefstkurs	Schlusskurs
Stammaktie	Kurs (€)	327,20	165,70	258,40
	Datum	18.03.	12.01.	30.12.
Vorzugsaktie	Kurs (€)	246,55	144,80	177,48
	Datum	06.04.	13.01.	30.12.
DAX ¹	Kurs	16.251	13.433	15.885
	Datum	17.11.	29.01.	30.12.
ESTX Auto & Parts	Kurs	672	491	630
	Datum	18.11.	11.01.	30.12.

¹ Mit Wirkung zum 20. September 2021 stieg die Zahl der im DAX vertretenen Unternehmen von 30 auf 40.

KURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2020 BIS DEZEMBER 2021*Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2020 = 100***DIVIDENDENPOLITIK**

Unsere Dividendenpolitik fügt sich in unsere Finanzstrategie ein. Im Interesse aller Stakeholder streben wir eine kontinuierliche Dividendenentwicklung an, die unsere Aktionäre angemessen am Geschäftserfolg beteiligt. Daher berücksichtigt die vorgeschlagene Höhe der Dividende unsere finanziellen Ziele, insbesondere die Absicherung einer soliden finanziellen Basis im Rahmen der Umsetzung unserer Strategie.

Den aktuellen Dividendenvorschlag finden Sie im Kapitel „Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB“ des vorliegenden Geschäftsberichts: Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG schlagen für das Geschäftsjahr 2021 eine Dividende von 7,50€ je Stammaktie und 7,56€ je Vorzugsaktie vor. Auf dieser Basis beträgt die Ausschüttungssumme insgesamt 3,8 (2,4) Mrd.€. Die Ausschüttungsquote basiert auf dem Konzernergebnis nach Steuern, das auf die Aktionäre der Volkswagen AG entfällt. Sie beträgt für das Berichtsjahr 25,4% und lag im Vorjahr bei 29,0%. Eines unserer strategischen Ziele ist eine Ausschüttungsquote von mindestens 30%.

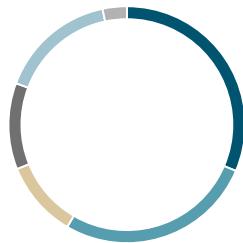
DIVIDENDENRENDITE

Auf Basis des Dividendenvorschlags für das Berichtsjahr liegt die Dividendenrendite der Volkswagen Stammaktie, gemessen am Schlusskurs des letzten Handelstages 2021, bei 2,9(2,8)%. Für die Vorzugsaktie ergibt sich eine Dividendenrendite von 4,3 (3,2)%.

ERGEBNIS JE AKTIE

Das unverwässerte Ergebnis je Stammaktie für das Geschäftsjahr 2021 lag bei 29,59 (16,60)€. Bei den Vorzügen ergab sich ein unverwässertes Ergebnis je Aktie von 29,65 (16,66)€. Die Berechnung basiert gemäß IAS 33 auf der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der sich während des Berichtsjahrs in Umlauf befindenden Stamm- beziehungsweise Vorzugsaktien. Da die unverwässerte und die verwässerte Zahl der Aktien identisch sind, entspricht das unverwässerte Ergebnis je Aktie dem verwässerten Ergebnis je Aktie.

Zur Ermittlung des Ergebnisses je Aktie siehe auch Kapitel „Ergebnis je Aktie“ im Anhang zum Konzernabschluss.

AKTIONÄRSSTRUKTUR ZUM 31. DEZEMBER 2021*in Prozent des Gezeichneten Kapitals*

Porsche Automobil Holding SE	31,4
Institutionelle Anleger Ausland	27,0
Qatar Holding LLC	10,5
Land Niedersachsen	11,8
Privataktionäre/Weitere	16,0
Institutionelle Anleger Inland	3,3

DATEN ZU DEN VOLKSWAGEN AKTIEN

	Stammaktie	Vorzugsaktie
ISIN	DE0007664005	DE0007664039
WKN	766400	766403
Deutsche Börse/Bloomberg	VOW	VOW3
Reuters	VOWG.DE	VOWG_p.DE
	DAX, CDAX, EURO STOXX, EURO STOXX 50, EURO STOXX	Automobiles & Parts, Prime All Share, MSCI Euro
Wesentliche Marktindizes	CDAX, Prime All Share, MSCI Euro, S&P Global 100 Index	MSCI Euro
Handelsplätze	Berlin, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Hannover, München, Stuttgart, Xetra	

AKTIONÄRSSTRUKTUR ZUM 31. DEZEMBER 2021

Das Gezeichnete Kapital der Volkswagen AG betrug zum Ende des Berichtsjahres 1.283.315.873,28 €. Eine grafische Darstellung der Aktionärsstruktur der Volkswagen AG zum 31. Dezember 2021 finden Sie auf dieser Seite.

Die Stimmrechtsverteilung der 295.089.818 Stammaktien sah zum Bilanzstichtag wie folgt aus: Die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, hielt 53,3% der Stimmrechte. Zweitgrößter Aktionär war das Land Niedersachsen mit einem Anteil an den Stimmrechten von 20,0%. Als drittgrößter Aktionär hielt die Qatar Holding LLC 17,0%. Die restlichen 9,7% der Stammaktien waren im Streubesitz (Free-Float).

Die Stimmrechtsmitteilungen gemäß WpHG sind unter www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations/news-and-publications/Voting_Rights.html veröffentlicht.

KENNZAHLEN ZU DEN VOLKSWAGEN AKTIEN

		2021	2020	2019	2018	2017
Dividendenentwicklung						
Anzahl der Stückaktien am 31.12.						
Stammaktien	Tsd. Stück	295.090	295.090	295.090	295.090	295.090
Vorzugsaktien	Tsd. Stück	206.205	206.205	206.205	206.205	206.205
Dividende ¹						
je Stammaktie	€	7,50	4,80	4,80	4,80	3,90
je Vorzugsaktie	€	7,56	4,86	4,86	4,86	3,96
Dividendenausschüttung ¹	Mio. €	3.772	2.419	2.419	2.419	1.967
auf Stammaktien	Mio. €	2.213	1.416	1.416	1.416	1.151
auf Vorzugsaktien	Mio. €	1.559	1.002	1.002	1.002	817
Wertentwicklung der Aktien ²		2021	2020	2019	2018	2017
Stammaktie						
Jahresendkurs	€	258,40	170,10	173,25	139,10	168,70
Kursentwicklung	%	+ 51,9	- 1,8	+ 24,6	- 17,5	+ 23,4
Jahreshöchstwert	€	327,20	183,10	182,50	188,00	173,95
Jahrestiefstwert	€	165,70	101,50	135,60	131,10	128,70
Vorzugsaktie						
Jahresendkurs	€	177,48	152,42	176,24	138,92	166,45
Kursentwicklung	%	+ 16,4	- 13,5	+ 26,9	- 16,5	+ 24,8
Jahreshöchstwert	€	246,55	185,52	184,24	188,50	178,10
Jahrestiefstwert	€	144,80	87,20	134,76	133,70	125,35
Beta-Faktor ³	Faktor	1,16	1,26	1,17	1,17	1,12
Börsenwert am 31.12.	Mrd. €	112,8	81,6	87,5	69,7	84,1
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG am 31.12.	Mrd. €	144,4	127,0	121,8	117,1	108,8
Börsenwert zu Eigenkapital	Faktor	0,78	0,64	0,72	0,60	0,77
Kennzahlen je Aktie						
Ergebnis je Stammaktie ⁴		2021	2020	2019	2018	2017
unverwässert	€	29,59	16,60	26,60	23,57	22,28
verwässert	€	29,59	16,60	26,60	23,57	22,28
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG am 31.12.	€	288,15	253,44	242,93	233,63	217,13
Kurs-Gewinn-Verhältnis ⁵						
Stammaktie	Faktor	8,7	10,2	6,5	5,9	7,5
Vorzugsaktie	Faktor	6,0	9,1	6,6	5,9	7,3
Dividendenrendite ⁶						
Stammaktie	%	2,9	2,8	2,8	3,5	2,3
Vorzugsaktie	%	4,3	3,2	2,8	3,5	2,4
Börsenumsätze ⁷						
Umsatz Volkswagen Stammaktien	Mrd. €	6,1	3,1	3,3	4,3	3,5
	Mio. Stück	23,3	21,6	20,9	28,0	23,6
Umsatz Volkswagen Vorzugsaktien	Mrd. €	58,8	49,8	41,0	54,1	45,1
	Mio. Stück	300,4	361,2	266,0	346,6	312,3
Anteil Volkswagen am DAX-Umsatz	%	6,6	4,7	4,6	5,4	5,4

1 Die Angaben beziehen sich für die Jahre 2017 bis 2020 auf die jeweils im Folgejahr ausgeschüttete Dividende. Für das Jahr 2021 handelt es sich um den Dividendenvorschlag.

2 Xetra-Kurse.

3 Zur Ermittlung siehe Kapitel „Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage“ im vorliegenden Geschäftsbericht.

4 Zur Ermittlung siehe Kapitel „Ergebnis je Aktie“ im Anhang zum Konzernabschluss, Jahr 2017 angepasst (IFRS 9).

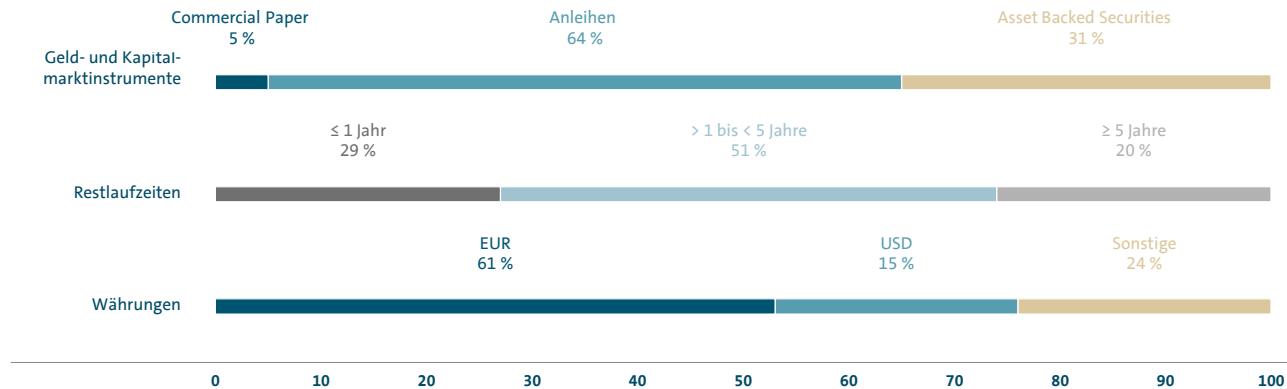
5 Verhältnis des Jahresendkurses zum Ergebnis je Aktie.

6 Dividende je Aktie bezogen auf den Jahresendkurs.

7 Orderbuchumsätze an der elektronischen Handelsplattform Xetra (Deutsche Börse).

REFINANZIERUNGSSTRUKTUR DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Stand 31. Dezember 2021



REFINANZIERUNG

Aufgrund der hohen Mittelzuflüsse aus dem operativen Geschäft und der robusten Netto-Liquiditätsposition wurde das Transaktionsvolumen im Kapitalmarktgeschäft des Konzernbereichs Automobile im Vergleich zum Vorjahr deutlich reduziert.

Die im März 2015 begebene Hybridanleihe mit einem Nominalvolumen von 1,1 Mrd. € wurde am 11. Februar 2022 mit Wirkung zum 20. März 2022 gekündigt.

Im kanadischen Refinanzierungsmarkt wurden Schuldverschreibungen mit einem Volumen von 1,0 Mrd. CAD ausgegeben. Zusätzlich wurden Privatplatzierungen in Euro und Chinesischem Yuan unter dem Automotive Emissionsprogramm platziert.

Im März 2021 hat die TRATON Finance Luxembourg S.A., eine indirekte Tochtergesellschaft der TRATON SE, am Anleihenmarkt Senior Notes im Gesamtvolumen von 3,0 Mrd. € begeben. Im weiteren Verlauf des Jahres wurden drei Privatplatzierungen in Euro durchgeführt. Darüber hinaus hat die TRATON SE über Schuldscheindarlehen 700 Mio. € aufgenommen.

Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen wurden öffentliche Euro-Benchmark-Anleihen über insgesamt 8 Mrd. € begeben. Ergänzend wurden Wertpapiere in diversen Währungen und Regionen emittiert.

Neben der Platzierung von erstrangigen und unbesicherten Anleihen waren Asset-Backed-Securities (ABS)-Trans-

aktionen ein weiterer Bestandteil unserer Refinanzierung. In Europa wurden öffentliche ABS-Transaktionen mit einem Gesamtvolumen von 2,75 Mrd. € platziert. Außerdem wurden öffentliche ABS-Transaktionen in den USA, China, Japan, Australien und Brasilien begeben.

Zusätzlich war der Volkswagen Konzern auch im Commercial-Paper-Markt mit mehreren Emissionsgesellschaften aktiv.

Der Anteil der festverzinslichen Instrumente war im vergangenen Jahr in etwa dreimal so hoch wie der Anteil der variabel verzinslichen.

Durch den gleichzeitigen Einsatz von Derivaten wird das Ziel verfolgt, bei Refinanzierungen grundsätzlich das Zins- und das Währungsrisiko weitestgehend auszuschließen.

Die folgende Tabelle zeigt, wie unsere Geld- und Kapitalmarktprogramme zum 31. Dezember 2021 genutzt wurden, und veranschaulicht die finanzielle Flexibilität des Volkswagen Konzerns:

Programme	Rahmen Mrd. €	Ausnutzung am 31.12.2021 Mrd. €
Commercial Paper	44,4	8,1
Anleihen	175,0	95,2
davon Hybrid-Emissionen		14,3
Asset Backed Securities	93,5	46,0

RATINGS

	VOLKSWAGEN AG		VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES AG		VOLKSWAGEN BANK GMBH		TRATON SE	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Standard & Poor's								
kurzfristig	A-2	A-2	A-2	A-2	A-2	A-2	-	-
langfristig	BBB+	BBB+	BBB+	BBB+	BBB+	A-	BBB	BBB
Ausblick	stabil	negativ	stabil	negativ	stabil	negativ	stabil	negativ
Moody's Investors Service								
kurzfristig	P-2	P-2	P-2	P-2	P-1	P-1	-	-
langfristig	A3	A3	A3	A3	A1	A1	Baa1	Baa1
Ausblick	stabil	negativ	stabil	negativ	stabil	negativ	negativ	negativ

Die im Dezember 2019 durch die Volkswagen AG abgeschlossene syndizierte Kreditlinie in Höhe von 10,0 Mrd. € wurde im Rahmen der zweiten Verlängerungsoption um ein Jahr bis 2026 verlängert.

Die Fazilität war zum Jahresende 2021 ungenutzt.

Im November 2021 hat die Volkswagen AG erstmals einen Kredit abgeschlossen, dessen Konditionen an die Erreichung eines Nachhaltigkeitsziels geknüpft sind (Sustainability Linked Loan). Der Zinssatz des über drei Jahre laufenden Vertrags in Höhe von 1,8 Mrd. € ist abhängig von der Erreichung des CO₂-Flottenemissionsziels des Volkswagen Konzerns in Europa.

Bei weiteren Konzerngesellschaften bestanden syndizierte Kreditlinien über insgesamt 12,8 Mrd. €, von denen 0,8 Mrd. € gezogen wurden. Weiterhin bestanden im Volkswagen Konzern in verschiedenen Ländern mit nationalen und internationalen Banken bilaterale, bestätigte Kreditlinien über insgesamt 5,6 Mrd. €, von denen 0,7 Mrd. € genutzt wurden.

RATINGS

Die Rating-Agentur Standard & Poor's bestätigte im April 2021 die kurz- und langfristigen Ratings mit A-2 beziehungsweise BBB+ für die Volkswagen AG und die Volkswagen Financial Services AG. Für die TRATON SE wurde das langfristige Rating mit BBB ebenfalls bestätigt. Der Ausblick wurde aufgrund eines höher als erwartet ausgefallenen freien Cash-flows im Automobilgeschäft für die Volkswagen AG, die TRATON SE und die Volkswagen Financial Services AG von „negativ“ auf „stabil“ angehoben. Im Juni 2021 beendete Standard & Poor's eine durch pandemiebedingte strukturelle Veränderungen im Bankengeschäft ausgelöste Überprüfung von verschiedenen Instituten innerhalb des deutschen Bankensektors. In diesem Zusammenhang wurde das langfristige Rating der Volkswagen Bank GmbH um eine Stufe von A- auf BBB+ gesenkt. Der Ausblick lautet „stabil“.

Moody's Investors Service hob im März 2021 den Ausblick der Volkswagen AG aufgrund der fortsetzenden Erholung der weltweiten Automobilverkäufe und der damit erwarteten Verbesserung der Kredit-Metrik von „negativ“ auf „stabil“ an und bestätigte das kurz- und langfristige Rating mit P-2 beziehungsweise A3. In diesem Zusammenhang wurden die kurz- und langfristigen Ratings der Volkswagen Financial Services AG mit P-2 beziehungsweise A3 und der Volkswagen Bank GmbH mit P-1 beziehungsweise A1 ebenfalls unverändert gelassen. Der Ausblick wurde jeweils von „negativ“ auf „stabil“ angehoben. Für die TRATON SE wurde das langfristige Rating mit Baa1 sowie der Ausblick mit „negativ“ unverändert gelassen.

ESG-RATINGS

Analysten und Investoren stützen ihre Empfehlungen und Entscheidungen verstärkt auch auf das Nachhaltigkeitsprofil von Unternehmen. Sie ziehen unter anderem ESG-Ratings heran, um die Leistungen eines Unternehmens in den Bereichen Umwelt (Environment), Soziales und Governance (ESG) zu beurteilen. Gleichzeitig sind diese Ratings ein wichtiges Instrument, um den Status unserer Zielerreichung im Hinblick auf die neue Konzernstrategie NEW AUTO zu überprüfen und um interne Maßnahmen abzuleiten.

Nach Bekanntwerden der Dieselthematik wurde der Volkswagen Konzern in zahlreichen ESG-Ratings deutlich abgestuft. Mit dem erfolgreichen Abschluss des Monitorships und der Wiederaufnahme des Konzerns in den UN Global Compact konnte im Berichtsjahr eine Verbesserung der ESG-Performance erzielt werden. So verbesserte sich der Score bei MSCI von CCC auf B und der Sustainalytics ESG risk score von „severe“ auf „medium“. Seit November 2021 ist Volkswagen wieder im Dow Jones Sustainability Index Europe vertreten. Darüber hinaus wurde Volkswagen im Geschäftsjahr 2021 im CDP Climate Rating unverändert mit A- bewertet, im Water Disclosure Project (WDP) mit A.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Trotz anhaltender Belastungen aus der Covid-19-Pandemie sowie insbesondere der eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit infolge des Halbleitermangels konnte der Volkswagen Konzern im Berichtsjahr deutlich höhere Umsätze erzielen und sein Operatives Ergebnis verdoppeln.

Die Segmentberichterstattung des Volkswagen Konzerns umfasst gemäß IFRS 8 – entsprechend der internen finanziellen Steuerung und Berichterstattung – die vier berichtspflichtigen Segmente Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, Nutzfahrzeuge, Power Engineering und Finanzdienstleistungen.

Das Segmentergebnis wird bei Volkswagen auf Basis des Operativen Ergebnisses bestimmt.

In der Überleitungsrechnung sind die Bereiche und sonstigen Geschäftstätigkeiten, die definitionsgemäß keine Segmente darstellen, enthalten. Dazu zählt auch die nicht allokierte Konzernfinanzierung. Die Konsolidierung zwischen den Segmenten (einschließlich der Holdingfunktionen) erfolgt ebenfalls innerhalb der Überleitungsrechnung. Die Zuordnung der Kaufpreisallokationen von Porsche Holding Salzburg und Porsche sowie Scania, MAN und seit Juli 2021 Navistar folgt deren Abbildung in den Segmenten.

Der Konzernbereich Automobile umfasst die Segmente Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, Nutzfahrzeuge und Power Engineering sowie die Werte der Überleitungsrechnung. Wir fassen dabei das Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge und die Überleitungsrechnung zum Bereich Pkw zusammen, für Nutzfahrzeuge und Power Engineering ist das Segment gleich dem Bereich. Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen entspricht dem Segment Finanzdienstleistungen.

ERWERB NAVISTAR

Anfang Juli 2021 hat eine Gesellschaft der TRATON GROUP alle ausstehenden Anteile des US-amerikanischen Nutzfahrzeughersellers Navistar International Corporation (Navistar) erworben. Der mit Zahlungsmitteln gezahlte Kaufpreis betrug 3,1 Mrd. € (3,7 Mrd. USD). Die TRATON SE hält nun mittelbar 100% der Anteile an der bisher nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligung (Anteil von 16,7%) an Navistar. Die erstmalige Bilanzierung der Akquisition ist aufgrund der Größe der Transaktion noch nicht finalisiert, da die internen Prüfungen der zugrunde liegenden Informationen noch nicht abgeschlossen sind. Dementsprechend sind die zum 31. Dezember 2021 erfassten Beträge vorläufig. Die Bilanzsumme erhöhte sich durch den Zugang der originären Vermögenswerte und Schulden von Navistar sowie durch deren im Rahmen der Kaufpreisallokation vorzunehmende Neubewertung. Der aus dem Erwerb resultierende Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 2,8 Mrd. € bildet die aus der Tätigkeit mit Navistar entstehenden Synergien insbesondere durch den Ausbau der Marktanteile, im Einkauf, bei den Produktionskosten, durch Modularisierung und Verwendung gemeinsamer Komponenten sowie im Bereich Forschung und Entwicklung ab. Durch die Einbeziehung von Navistar zum 1. Juli 2021 hat sich der Umsatz des Volkswagen Konzerns

KENNZAHLEN 2021 NACH SEGMENTEN

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge ¹	Power Engineering	Finanzdienstleistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse	192.767	30.092	3.278	43.963	270.099	-19.899	250.200
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	14.614	134	45	6.045	20.838	-1.563	19.275
in % der Umsatzerlöse	7,6	0,4	1,4	13,8			7,7
Sachinvestitionen und aktivierte Entwicklungskosten	16.329	1.596	68	159	18.152	346	18.498

¹ Ab 1. Juli 2021 inklusive Navistar.

zum 31. Dezember 2021 um 3,5 Mrd.€ erhöht. Zudem war im Rahmen der Erstkonsolidierung mit dem Übergang der Bilanzierung von Navistar von At Equity auf Vollkonsolidierung ein nicht zahlungswirksamer Ertrag in Höhe von 182 Mio.€ im Finanzergebnis zu erfassen. Das Ergebnis nach Steuern unter Berücksichtigung von Abschreibungen auf die aufgedeckten stillen Reserven verringerte sich um 0,2 Mrd.€.

ZUR VERÄUßERUNG GEHALTENE BETEILIGUNGEN

Im März 2021 haben die Brose Fahrzeugteile SE & Co. Kommanditgesellschaft (Brose) und die VW Finance Luxembourg S.A., eine Tochtergesellschaft der Volkswagen AG, einen Vertrag zur Schaffung eines gemeinsamen Unternehmens im Bereich Entwicklung und Fertigung von Komplettsitzen, Sitzstrukturen und -komponenten sowie Innenraumlösungen geschlossen. Dabei beteiligt sich Brose zur Hälfte an der Volkswagen Konzergesellschaft SITECH Sp. z o.o., Polkowice/Polen. An dem gemeinsamen Unternehmen halten Brose und Volkswagen jeweils 50%, Brose wird aber die industrielle Führung übernehmen. In der Folge wird Brose das gemeinsame Unternehmen beherrschen und Volkswagen aufgrund des dann vorliegenden maßgeblichen Einflusses als assoziiertes Unternehmen At-Equity-bilanzieren. Mit Erfüllung aller Vollzugsbedingungen fand die Umsetzung der Transaktion am 1. Januar 2022 statt. Die Vermögenswerte der SITECH werden gemäß IFRS 5 zum Geschäftsjahresende als zur Veräußerung gehalten klassifiziert.

GRÜNDUNG DER BUGATTI RIMAC D.O.O.,

SVETA NEDELJA/KROATIEN

In 2021 haben der Volkswagen Konzern und Rimac Automobili d.o.o., Sveta Nedelja/Kroatien (Rimac) die Bugatti Rimac d.o.o. mit Hauptsitz in Sveta Nedelja gegründet. Volkswagen hat dabei seine vollkonsolidierten Tochtergesellschaften Bugatti Automobiles S.A.S., Molsheim/Frankreich und zunächst 51% der Bugatti International S.A., Strassen/Luxemburg eingebracht. Aus der Einbringung ergab sich unter Berücksichtigung einer anteiligen Ergebniseliminierung ein nicht liquiditätswirksamer Ertrag im Sonstigen betrieblichen Ergebnis in Höhe von 124 Mio.€.

VERÄUßERUNG MAN TRUCK & BUS ÖSTERREICH GESMBH,

STEYR/ÖSTERREICH

Im Zuge von Restrukturierungsmaßnahmen wurde die Veräußerung der MAN Truck & Bus Österreich GesmbH, Steyr/Österreich (MTBÖ) mit Wirkung zum 31. August 2021 vollzogen. Im Zusammenhang mit der Veräußerung wurde ein Aufwand erfasst, der mit 160 Mio.€ im Wesentlichen auf Wertminderungen des Sachanlagevermögens und mit 144 Mio.€ auf einen Verlust aus der Entkonsolidierung entfiel. Der gesamte Aufwand aus der Veräußerung in Höhe von 304 Mio.€ wird in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen. Aus der Veräußerung der Anteile an der MTBÖ resultierte ein Nettozahlungsmittelabfluss von

199 Mio.€, der im Cash-flow aus der Investitionstätigkeit ausgewiesen wird.

VERSCHMELZUNG DER MAN SE AUF DIE TRATON SE

Ende Juni 2021 wurde die Verschmelzung von MAN SE (MAN) und TRATON SE (TRATON) auf der Hauptversammlung der MAN SE beschlossen. Mit Beschlussfassung der Verschmelzung wurde auch das Verfahren zur Übertragung der Aktien der Minderheitsaktionäre von MAN auf TRATON gegen die Gewährung einer angemessenen Barabfindung durchgeführt (verschmelzungsrechtlicher Squeeze-out). In diesem Zusammenhang war der Barwert des gewährten Andienungsrechts von rund 587 Mio.€ erfolgsneutral als kurzfristige Verbindlichkeit zu erfassen. Entsprechend reduzierten sich die Minderheitenanteile am Eigenkapital des Volkswagen Konzerns sowie die Gewinnrücklagen und Übrige Rücklagen der Aktionäre der Volkswagen AG. Am 31. August 2021 ist die Eintragung der Verschmelzung von MAN auf TRATON in die Handelsregister von MAN und TRATON erfolgt. Mit Eintragung in das Handelsregister wurde der Squeeze-out rechtswirksam. Im Anschluss erfolgte Anfang September 2021 die Auszahlung der Barabfindung in Höhe von 70,68€ je Stamm- und Vorzugsaktie an die MAN SE Minderheitsaktionäre. Damit ist der MAN SE Squeeze-out abgeschlossen. Die Angemessenheit der Barabfindung wird durch ein gerichtliches Spruchverfahren, das von im Squeeze-out abgefundenen Minderheitsaktionären initiiert wurde, überprüft.

INVESTITION IN NORTHVOLT AB

Mitte Juni 2021 haben sich Volkswagen und der schwedische Batteriezellhersteller Northvolt AB darauf geeinigt, die Produktion von Volkswagen Premium-Zellen im schwedischen Skellefteå zu konzentrieren. In diesem Zusammenhang hat Volkswagen an einer Finanzierungsrunde von Northvolt AB beteiligungsproportional teilgenommen und weitere 650 Mio. USD investiert. Außerdem hat Volkswagen sein bestehendes Wandeldarlehen um weitere 190 Mio.€ ausgereicht und diesen Teil des Wandeldarlehens zeitgleich in Vorzugsanteile gewandelt. Die Beteiligungsquote von Volkswagen an Northvolt AB stieg damit auf 23,6%. Aufgrund vorteilhafter Konditionen bei der Wandlung resultierte aus der Bewertung des gewandelten Darlehens ein nicht zahlungswirksamer Ertrag in Höhe von 62 Mio.€. Im Ergebnis stieg damit der Buchwert der Beteiligung an Northvolt AB um 796 Mio.€. Ausgereicht bleibt noch ein Wandeldarlehen in Höhe von 240 Mio.€.

BETEILIGUNG AN DER GOTION HIGH-TECH CO., LTD.

Zur Ausweitung der Batterie-Kompetenz hat Volkswagen sich über die Volkswagen (China) Investment Co. Ltd an der Gotion High-Tech Co., Ltd., Hefei (China) beteiligt und ist mit 26% nun größter Anteilseigner des chinesischen Batterielieferanten. Der Konzern hat hierfür insgesamt 1,2 Mrd.€ investiert. Die Beteiligung wird nach der Equity-Methode bewertet.

SONDEREINFLÜSSE

Sondereinflüsse umfassen bestimmte Sachverhalte im Abschluss, deren gesonderte Angabe nach Einschätzung des Vorstands nützlich ist, um den wirtschaftlichen Erfolg besser beurteilen zu können.

Im Geschäftsjahr 2021 ergaben sich im Operativen Ergebnis im Zusammenhang mit der Dieselthematik negative Sondereinflüsse in Höhe von –0,8 (–0,9) Mrd. € im Bereich Pkw. Den zusätzlichen Aufwendungen im Wesentlichen für Rechtsrisiken standen Erträge aus Vergleichsvereinbarungen über Schadensersatzleistungen entgegen.

ERTRAGSLAGE

Ertragslage des Konzerns

Vor dem Hintergrund einer sich erholenden Weltwirtschaft und trotz weiterhin anhaltender Belastungen aus der Covid-19-Pandemie sowie insbesondere der eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit infolge des Halbleitermangels erzielte der Volkswagen Konzern im Geschäftsjahr 2021 Umsatzerlöse in Höhe von 250,2 Mrd. € und übertraf damit trotz des Absatzrückgangs den Vorjahreswert um 12,3 %. Positiv wirkten insbesondere Mixeffekte und eine bessere Preispositionierung sowie die gute Geschäftsentwicklung im Konzernbereich Finanzdienstleistungen und im Bereich Nutzfahrzeuge. Versorgungsgengänge mit Halbleitern und das in der Folge eingeschränkte Fahrzeugangebot führte zu einem

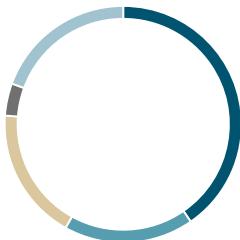
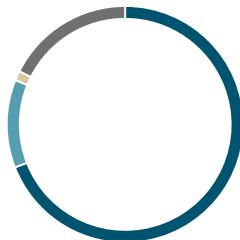
gesunkenen Fahrzeugabsatz. Zudem hatte die Wechselkursentwicklung einen negativen Einfluss. Mit 82,3 (80,8) % wurde der größte Teil der Umsatzerlöse im Ausland erzielt. Das Bruttoergebnis erhöhte sich um 8,3 Mrd. € auf 47,2 Mrd. €. Die Bruttomarge stieg auf 18,9 (17,5) %.

Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen des Volkswagen Konzerns verbesserte sich im Berichtsjahr um 9,4 Mrd. € auf 20,0 Mrd. €. Die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen erhöhte sich auf 8,0 (4,8) %. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus positiven Mixeffekten, der verbesserten Preisdurchsetzung und positiven Effekten aus der Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting (insbesondere Rohstoffsicherung) in Höhe von 2,5 (–0,1) Mrd. €. Die gute Geschäftsentwicklung im Konzernbereich Finanzdienstleistungen hatte zusätzlich einen positiven Einfluss. Im Bereich Nutzfahrzeuge waren Einmalaufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe von 0,7 Mrd. € zu erfassen. Hierin sind insbesondere Aufwendungen aus der mit Wirkung zum 31. August 2021 vollzogenen Veräußerung des Nutzfahrzeugwerks in Steyr enthalten. Zudem wirkten Aufwendungen im Zusammenhang mit dem EU-Kartellverfahren gegen Scania von rund 0,5 Mrd. € negativ. Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieselthematik belasteten das Operative Ergebnis in Höhe von –0,8 (–0,9) Mrd. €. Das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns verdoppelte sich auf 19,3 (9,7) Mrd. € und die operative Umsatzrendite stieg in der Folge auf 7,7 (4,3) %.

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG NACH KONZERNBEREICHEN

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Umsatzerlöse	250.200	222.884	206.237	182.106	43.963	40.778
Kosten der Umsatzerlöse	–202.959	–183.937	–167.645	–150.507	–35.314	–33.430
Bruttoergebnis	47.241	38.947	38.592	31.599	8.649	7.348
Vertriebskosten	–19.228	–18.407	–18.068	–17.267	–1.160	–1.140
Verwaltungskosten	–10.420	–9.399	–7.964	–7.147	–2.456	–2.252
Sonstiges betriebliches Ergebnis	1.682	–1.466	670	–522	1.012	–944
Operatives Ergebnis	19.275	9.675	13.230	6.664	6.045	3.012
Operative Umsatzrendite (in %)	7,7	4,3	6,4	3,7	13,8	7,4
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	2.321	2.756	2.232	2.697	89	60
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	–1.470	–765	–1.316	–469	–154	–296
Finanzergebnis	851	1.991	915	2.227	–64	–236
Ergebnis vor Steuern	20.126	11.667	14.146	8.891	5.981	2.776
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	–4.698	–2.843	–3.179	–2.228	–1.519	–615
Ergebnis nach Steuern	15.428	8.824	10.967	6.663	4.462	2.161
Ergebnisanteil von Minderheiten	46	–43	–42	–98	87	55
Ergebnisanteil der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	539	533	539	533	–	–
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	14.843	8.334	10.469	6.227	4.374	2.106

¹ Inklusive Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.

UMSATZANTEILE NACH MÄRKTNEN 2021*in Prozent***UMSATZANTEILE NACH BEREICHEN 2021***in Prozent*

Das Finanzergebnis ging im Vergleich zum Vorjahr um 1,1 Mrd.€ auf 0,9 Mrd.€ zurück. Im Übrigen Finanzergebnis wirkten negative Effekte aus Termingeschäften zum Kauf neuer Anteile an QuantumScape (-0,6 Mrd.€). Im Vorjahr führte die Bewertung und Realisierung dieser Termingeschäfte zu nicht zahlungswirksamen Erträgen in Höhe von 1,4 Mrd.€. Das Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen war zudem geringer als im Vorjahreszeitraum. Dies ist insbesondere auf das gesunkene Ergebnis der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen zurückzuführen; auch hier spiegelt sich der Versorgungsgenpass mit Halbleitern und infolgedessen das eingeschränkte Fahrzeugangebot wider. Die im Finanzergebnis enthaltenen Zinsaufwendungen nahmen im Wesentlichen aufgrund der Aufzinsung von Rückstellungen zu. Im Vorjahr belasteten Kursveränderungen das Wertpapier- und Fondsergebnis infolge der Covid-19-Pandemie.

Das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns erhöhte sich auf 20,1 (11,7) Mrd.€. Die Umsatzrendite vor Steuern stieg auf 8,0 (5,2)%. Aus den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag ergab sich im Geschäftsjahr 2021 ein Aufwand in Höhe von 4,7 (2,8) Mrd.€, die resultierende Steuerquote belief sich auf 23,3 (24,4)%. Das Ergebnis nach Steuern nahm um 6,6 Mrd.€ auf 15,4 Mrd.€ zu.

Ertragslage im Konzernbereich Automobile

Mit 206,2 Mrd.€ wies der Konzernbereich Automobile im Geschäftsjahr 2021 trotz des Absatzzrückgangs um 13,3% höhere Umsatzerlöse aus als im Vorjahreszeitraum, der stärker durch die Ausbreitung der Covid-19-Pandemie und deren negative Auswirkungen beeinflusst war. Verbesserungen im Mix und der Preispositionierung wirkten positiv, die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge des Halbleitermangels sowie die Wechselkursentwicklung hatten einen belastenden Effekt.

Im Bereich Pkw lagen die Umsatzerlöse im Berichtsjahr mit 10,6% spürbar, im Bereich Nutzfahrzeuge mit 35,8% sehr stark über den Werten des Vorjahrs. Die Umsatzerlöse im Bereich Power Engineering fielen gegenüber dem Geschäftsjahr 2020, in dem das Geschäft von Renk noch bis Oktober enthalten war, um 9,9% niedriger aus. Die Geschäftsentwicklung des Konzerns auf dem chinesischen Pkw-Markt schlägt sich im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen in den Umsatzerlösen des Konzerns nieder, da unsere chinesischen Joint Ventures At Equity bilanziert werden.

Die Kosten der Umsatzerlöse erhöhten sich unter anderem aufgrund von höheren ergebniswirksam verrechneten Forschungs- und Entwicklungskosten. Infolge der deutlich angestiegenen Umsatzerlöse nahm der Anteil der Umsatzkosten an den Umsatzerlösen ab. Die Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote), definiert als Anteil der gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten an den Umsatzerlösen des Konzernbereichs Automobile, lag im Geschäftsjahr 2021 mit 7,6 (7,6)% auf dem Wert des Vorjahrs. Neben neuen Modellen standen vor allem die Elektrifizierung unseres Fahrzeugportfolios, die Digitalisierung, neue Technologien und unsere modularen Baukästen und Plattformen im Fokus.

Im Berichtsjahr stiegen sowohl die Vertriebskosten als auch die Verwaltungskosten im Vergleich zum Vorjahr. Der Anteil der Vertriebskosten an den Umsatzerlösen ging dabei zurück, während der Anteil der Verwaltungskosten nahezu unverändert blieb. Das Sonstige betriebliche Ergebnis lag bei 0,7 (-0,5) Mrd.€ und war vor allem durch Effekte aus der Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting (insbesondere Rohstoffsicherung) in Höhe von 2,4 (-0,1) Mrd.€ sowie durch Währungseinflüsse positiv beeinflusst. Gegenläufig wirkten unter anderem hier zu erfassende negative Sondereinflüsse im Zusammenhang mit

ERTRAGSLAGE IN DEN BEREICHEN PKW, NUTZFAHRZEUGE UND POWER ENGINEERING VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER

Mio. €	2021	2020
Pkw		
Umsatzerlöse	172.868	156.311
Operatives Ergebnis	13.051	7.224
Operative Umsatzrendite (in %)	7,5	4,6
Nutzfahrzeuge¹		
Umsatzerlöse	30.092	22.156
Operatives Ergebnis	134	-79
Operative Umsatzrendite (in %)	0,4	-0,4
Power Engineering²		
Umsatzerlöse	3.278	3.640
Operatives Ergebnis	45	-482
Operative Umsatzrendite (in %)	1,4	-13,2

1 Ab 1. Juli 2021 inklusive Navistar.

2 Bis Oktober 2020 inklusive Renk.

der Dieselthematik im Bereich Pkw, die im Berichtsjahr zu erhöhende Rückstellung im Zusammenhang mit dem EU-Kartellverfahren gegen Scania sowie Einmalaufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen im Bereich Nutzfahrzeuge. Aus der Einbringung der beiden Bugatti Tochtergesellschaften in das neu gegründete Unternehmen Bugatti Rimac d.o.o. ergab sich unter Berücksichtigung einer anteiligen Ergebniseliminierung zudem ein nicht liquiditätswirksamer Ertrag. Im Vorjahr war hier ein Ertrag in Höhe von 0,8 Mrd.€ aus der Einbringung der vollkonsolidierten Tochtergesellschaft Autonomous Intelligent Driving in die Argo AI sowie der Ertrag aus dem Verkauf der Anteile an Renk zu berücksichtigen.

Das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Automobile verdoppelte sich im Berichtsjahr auf 13,2 (6,7) Mrd.€. Die operative Umsatzrendite im Konzernbereich Automobile stieg auf 6,4 (3,7) %. Eine vorteilhafte Preispositionierung, die Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting und die Mixentwicklung hatten einen positiven Einfluss. Die negativen Sondereinflüsse aus der Dieselthematik waren geringer als im Vorjahr. Gegenläufig wirkten die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge des Halbleitermangels, die im Berichtsjahr zu erhöhende Rückstellung im Zusammenhang mit dem EU-Kartellverfahren gegen Scania sowie Einmalaufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen im Nutzfahrzeugbereich.

Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen nahm um 6,4 Mrd.€ auf 14,0 Mrd.€ zu, die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen erhöhte sich auf 6,8 (4,2) %.

Von der Geschäftsentwicklung unserer At Equity einbezogenen chinesischen Gemeinschaftsunternehmen profitieren wir im Operativen Ergebnis im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen sowie Lizenzennahmen, da die Ergebnisse dieser Joint Ventures im Finanzergebnis bilanziert werden.

Ertragslage im Finanzdienstleistungsbereich

Im Geschäftsjahr 2021 erwirtschaftete der Konzernbereich Finanzdienstleistungen Umsatzerlöse in Höhe von 44,0 Mrd.€, die den Wert des Vorjahreszeitraums um 7,8% übertrafen. Die Kosten der Umsatzerlöse nahmen leicht unterproportional um 5,6% auf 35,3 Mrd.€ zu.

Das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen erhöhte sich aufgrund der verbesserten Geschäftsentwicklung vor allem infolge der großen Nachfrage bei Gebrauchtwagen und geringerer Risikokosten für Kredit- und Restwertrisiken um 3,0 Mrd.€ auf 6,0 Mrd.€. Die operative Umsatzrendite stieg auf 13,8 (7,4) %. Die Eigenkapitalrendite vor Steuern konnte sich mit 17,3 (8,8) % nahezu verdoppeln.

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

Das Finanzmanagement des Volkswagen Konzerns umfasst die Themenbereiche Liquiditätsmanagement, Management von Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisrisiken sowie Bonitäts- und Länderrisiken. Die Konzern-Treasury steuert das Finanzmanagement für alle Konzerngesellschaften zentral auf Basis interner Richtlinien und Risikoparameter. Die Teilkonzerne MAN Energy Solutions, Porsche Holding Salzburg und TRATON sowie der Konzernbereich Finanzdienstleistungen sind in Teilbereichen in das Finanzmanagement einzbezogen und verfügen darüber hinaus über eigene Strukturen des Finanzmanagements.

Das Finanzmanagement hat das Ziel, die jederzeitige Zahlungsfähigkeit des Volkswagen Konzerns sicherzustellen und gleichzeitig eine angemessene Rendite aus der Anlage überschüssiger Liquidität zu erzielen. Mittels Cash Pooling optimieren wir den Einsatz der vorhandenen Liquidität unter den wesentlichen Gesellschaften. Dabei werden die auflaufenden – positiven oder negativen – Salden der in das Cash Pooling einbezogenen Konten täglich gegen ein regionales Zielkonto ausgeglichen und somit gepoolt. Das Management von Währungs-, Zins- und Rohstoffrisiken ist grundsätzlich darauf ausgerichtet, Preise, die der Investitions- beziehungsweise Produktions- und Absatzplanung im Rahmen von Planungsprämissen zugrunde gelegt wurden, mittels derivativer Finanzinstrumente und mittels Waretermingeschäften abzusichern sowie Zinsänderungsrisiken im Rahmen von Finanzierungstransaktionen zu begrenzen. Beim Management von Bonitäts- und Länderrisiken wird durch Diversifizierung das sogenannte Kontrahentenrisiko für den Volkswagen Konzern begrenzt. Das bedeutet, dass der Abschluss von Finanzgeschäften, bezogen auf das Geschäftsvolumen je Kontrahent, einer internen Limitierung durch das Kontra-

hentenrisikomanagement unterliegt. Hierzu werden verschiedene Bonitätskriterien herangezogen. In erster Linie wird die Eigenkapitalausstattung der möglichen Kontrahenten, aber auch das von unabhängigen Agenturen vergebene Rating betrachtet. Das jeweilige Risikolimit sowie zulässige Finanzinstrumente, Sicherungsverfahren und Absicherungshorizonte genehmigt der Vorstandsausschuss für Risikomanagement. Zusätzliche Informationen zu den Grundsätzen und Zielen des Finanzmanagements finden Sie im Kapitel Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente im Anhang zum Konzernabschluss.

FINANZLAGE

Finanzielle Situation des Konzerns

Von Januar bis Dezember 2021 verzeichnete der Volkswagen Konzern einen Brutto-Cash-flow in Höhe von 43,7 (35,0) Mrd.€. Der Anstieg im Vergleich zum Vorjahr resultierte im Wesentlichen aus dem verbesserten Ergebnis. Die Veränderung im Working Capital belief sich bei einem Vorräte- und Forderungsabbau sowie höheren Vermieteten Vermögenswerten und einem Aufbau der Verbindlichkeiten im Vergleich zum pandemiebeeinflussten Vorjahr auf –5,1 (–10,1) Mrd.€. Die Mittelabflüsse aus der Dieselmotivthematik fielen niedriger aus als im Geschäftsjahr 2020 und beinhalteten Zuflüsse aus den Vergleichsvereinbarungen über Schadensersatzleistungen. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft nahm in der Folge um 13,7 Mrd.€ auf 38,6 Mrd.€ zu.

Insbesondere aufgrund des Erwerbs von Navistar in Höhe von 2,6 Mrd.€ (nach Abzug der übernommenen liquiden Mitteln), der Kapitalerhöhung und dem Anteilserwerb an Gotion High-Tech in Höhe von 1,1 Mrd.€ sowie gestiegener aktivierter Entwicklungskosten erhöhte sich die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts des Volkswagen Konzerns im Berichtsjahr um 5,8 Mrd.€ auf 24,2 Mrd.€.

In der Finanzierungstätigkeit flossen insgesamt Mittel in Höhe von –7,8 Mrd.€ ab. Die Finanzierungstätigkeit beinhaltet im Wesentlichen die Rückzahlung der im ersten Quartal 2021 gekündigten Hybridanleihe, die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG sowie die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und Veränderungen der übrigen Finanzschulden. Im Vorjahreszeitraum ergab sich ein Mittelzufluss in Höhe von 7,6 Mrd.€ zur Stärkung der Brutto-Liquidität durch die Platzierung von Hybridanleihen und der Begebung des Green Bond.

Am Ende des Berichtszeitraums verzeichnete der Volkswagen Konzern einen Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung in Höhe von 39,1 (33,4) Mrd.€.

FINANZIELLE SITUATION IN DEN BEREICHEN PKW, NUTZFAHRZEUGE UND POWER ENGINEERING VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER

Mio. €	2021	2020
Pkw		
Brutto-Cash-flow	26.221	21.823
Veränderung Working Capital	3.439	331
Cash-flow laufendes Geschäft	29.659	22.154
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	–19.266	–16.762
Netto-Cash-flow	10.393	5.392
Nutzfahrzeuge¹		
Brutto-Cash-flow	2.491	1.845
Veränderung Working Capital	–109	159
Cash-flow laufendes Geschäft	2.382	2.004
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	–4.453	–1.328
Netto-Cash-flow	–2.071	676
Power Engineering²		
Brutto-Cash-flow	333	–25
Veränderung Working Capital	29	588
Cash-flow laufendes Geschäft	362	562
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	–74	–274
Netto-Cash-flow	287	289

¹ Ab 1. Juli 2021 inklusive Navistar.

² Bis Oktober 2020 inklusive Renk.

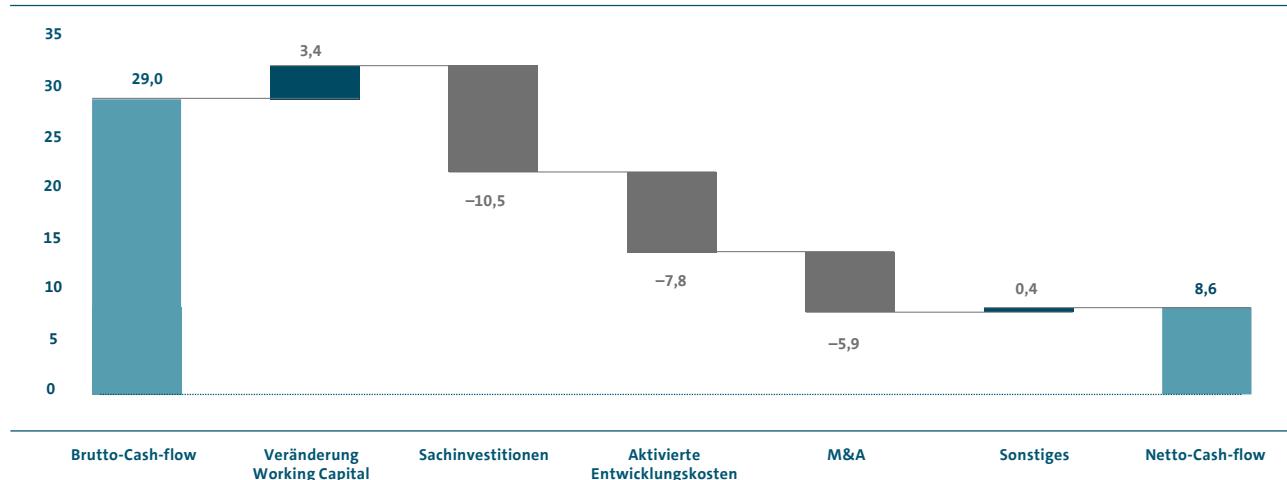
Ende Dezember 2021 lag die Netto-Liquidität des Volkswagen Konzerns bei –136,6 Mrd.€, am Jahresende 2020 waren es –137,4 Mrd.€.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Automobile

Der Konzernbereich Automobile erzielte im Geschäftsjahr 2021 einen Brutto-Cash-flow, der mit 29,0 Mrd.€ den Vorjahreswert ergebnisbedingt um 5,4 Mrd.€ übertraf. Die Veränderung im Working Capital lag bei 3,4 (1,1) Mrd.€. Der Anstieg in Höhe von 2,3 Mrd.€ gegenüber dem Vorjahreszeitraum, in dem sich die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie stärker zeigten, resultierte aus einem Aufbau der Verbindlichkeiten und einer Zunahme der sonstigen Rückstellungen, denen ein geringerer Abbau der Vorräte gegenüberstand.

NETTO-CASH-FLOW KONZERNBEREICH AUTOMOBILE 2021

in Mrd. €



Im Berichtszeitraum lagen die Mittelabflüsse aus der Dieselmotivthematik auch ohne Berücksichtigung der Zuflüsse aus den Vergleichsvereinbarungen über Schadensersatzleistungen unter denen des Vorjahrs. In der Folge übertraf der Cashflow aus dem laufenden Geschäft mit 32,4 Mrd. € den Vorjahreswert um 7,7 Mrd. €.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts nahm um 5,4 Mrd. € auf 23,8 Mrd. € zu. Die darin enthaltenen Sachinvestitionen (Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Immaterielle Vermögenswerte ohne aktivierte Entwicklungskosten) gingen um 0,6 Mrd. € auf 10,5 Mrd. € zurück. Die Sachinvestitionsquote lag dank gestiegener Umsatzerlöse und aufgrund von gesunkenen Sachinvestitionen mit 5,1 (6,1)% unter dem Vorjahreswert. Wesentliche Anteile der Sachinvestitionen flossen vornehmlich in unsere Fertigungsstandorte und in Modelle, die wir in 2021 und 2022 in den Markt eingeführt haben beziehungsweise einführen werden oder für die entsprechend die Produktion startet. Dies sind im Wesentlichen Fahrzeuge der ID.-Familie sowie das neue Modell Taigo, der Multivan T7, die nächste Generation des ŠKODA Fabia und der Enyaq, der CUPRA Born, Audi Q4 e-tron, Audi A8, neue Modellvarianten in den Baureihen Bentley Bentayga und Flying Spur sowie der Porsche Taycan und der Porsche Macan. Weitere Investitionsschwerpunkte sind die Elektrifizierung und Digitalisierung unserer Produkte und unsere modularen Baukästen und Plattformen. Die Zugänge zu den aktivierten Entwicklungskosten erhöhten sich im Berichtsjahr auf 7,8 (6,5) Mrd. €. Die Position „Erwerb und Verkauf von Beteiligungen“ (M&A) nahm infolge strategischer Investitionen in diverse Unternehmen, vor allem in Navistar, in die assoziierten Unternehmen Gotion High-Tech, Northvolt sowie das Joint Venture Argo AI, um 4,7 Mrd. € auf 5,9 Mrd. € zu. Im

Vorjahreszeitraum war hier der Abgang der Anteile von Renk enthalten.

Im Zeitraum Januar bis Dezember 2021 lag der Netto-Cash-flow des Konzernbereichs Automobile trotz der Investition in Navistar (-2,6 Mrd. €) mit 8,6 Mrd. € um 2,3 Mrd. € über dem Vergleichswert 2020.

In der Finanzierungstätigkeit des Konzernbereichs Automobile flossen im Berichtsjahr Mittel in Höhe von -7,4 Mrd. € ab, im Vorjahr hatte sich ein Mittelzufluss zur Stärkung der Brutto-Liquidität in Höhe von 2,9 Mrd. € ergeben unter anderem durch die Platzierung von Hybridanleihen und der Begebung des Green Bond. Die Rückzahlung der im ersten Quartal 2021 gekündigten Hybridanleihe führte zu einem Mittelabfluss von rund -1,2 Mrd. €. An die Aktionäre der Volkswagen AG wurde im Juli 2021 eine Dividendenzahlung in Höhe von insgesamt 2,4 Mrd. € ausgeschüttet. Die Finanzierungstätigkeit berücksichtigt zudem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und Veränderungen der übrigen Finanzschulden. Die Position „Kapitaltransaktionen mit Minderheiten“ enthält den Barwert der Barabfindung für die MAN Minderheitsaktionäre im Zusammenhang mit der Verschmelzung von MAN und TRATON, die Anfang September 2021 ausgezahlt wurde. Im Vorjahreszeitraum war in dieser Position die vollständige Übertragung der außenstehenden Audi Aktien auf die Volkswagen AG ausgewiesen.

Am Ende des Berichtsjahrs verzeichnete der Konzernbereich Automobile eine Netto-Liquidität in Höhe von 26,7 Mrd. €; am 31. Dezember 2020 hatte diese bei 26,8 Mrd. € gelegen. Der Anteil der Netto-Liquidität des Konzernbereichs Automobile an den Umsatzerlösen des Konzerns nahm bei einer nahezu gleichbleibenden Netto-Liquidität aufgrund spürbar gestiegener Umsatzerlöse im Berichtsjahr auf 10,7 (12,0)% ab.

KAPITALFLUSSRECHNUNG NACH KONZERNBEREICHEN

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	33.432	24.329	23.758	18.098	9.674	6.231
Ergebnis vor Steuern	20.126	11.667	14.146	8.891	5.981	2.776
Ertragsteuerzahlungen	-4.216	-2.646	-3.329	-2.009	-887	-637
Abschreibungen ²	27.473	27.069	18.378	17.798	9.094	9.272
Veränderung der Pensionen	992	806	947	767	45	39
Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung	787	536	839	584	-52	-48
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Umgliederungen ³	-1.473	-2.461	-1.938	-2.388	465	-73
Brutto-Cash-flow	43.690	34.971	29.044	23.642	14.646	11.329
Veränderung Working Capital	-5.056	-10.070	3.358	1.079	-8.415	-11.148
Veränderung der Vorräte	2.110	1.334	624	1.406	1.486	-72
Veränderung der Forderungen	1.888	712	421	45	1.466	668
Veränderung der Verbindlichkeiten	1.856	540	2.009	-138	-153	678
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	951	-2	938	-214	14	211
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte (ohne Abschreibungen)	-16.205	-12.914	-536	52	-15.669	-12.966
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	4.345	260	-97	-72	4.442	332
Cash-flow laufendes Geschäft	38.633	24.901	32.402	24.721	6.231	180
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-24.181	-18.372	-23.793	-18.364	-388	-8
davon: Sachinvestitionen	-10.655	-11.273	-10.496	-11.065	-159	-208
Entwicklungskosten (aktiviert)	-7.843	-6.473	-7.843	-6.473	-	-
Erwerb und Verkauf von Beteiligungen	-6.151	-1.037	-5.882	-1.188	-268	151
Netto-Cash-flow⁴	14.453	6.529	8.610	6.357	5.843	172
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen	-1.948	-4.319	-933	-3.015	-1.015	-1.304
Investitionstätigkeit	-26.128	-22.690	-24.726	-21.379	-1.403	-1.312
Finanzierungstätigkeit	-7.754	7.637	-7.375	2.938	-380	4.699
davon: Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	-590	-238	-590	-238	-	-
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	-1.071	2.984	-1.575	2.952	504	33
MAN Minderheitsaktionäre: Ausgleichzahlungen und Erwerb angedienter Aktien	-	2	-	2	-	-
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel	942	-745	839	-619	102	-125
Veränderung der Risikovorsorge auf Zahlungsmittel	-1	-0	-1	-0	-0	0
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	5.691	9.103	1.141	5.660	4.550	3.443
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 31.12.⁵	39.123	33.432	24.899	23.758	14.224	9.674
Wertpapiere, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen	34.515	32.645	16.200	15.868	18.314	16.777
Brutto-Liquidität	73.637	66.078	41.099	39.626	32.539	26.451
Kreditstand	-210.213	-203.457	-14.413	-12.830	-195.800	-190.627
Netto-Liquidität⁶	-136.576	-137.380	26.685	26.796	-163.261	-164.176

¹ Inklusive Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.² Saldiert mit Zuschreibungen.³ Im Wesentlichen Bewertung von Finanzinstrumenten zu Marktwerten und Umgliederung der Ergebnisse aus Anlagen-/Beteiligungsabgängen in die Investitionstätigkeit.⁴ Netto-Cash-flow: Cash-flow laufendes Geschäft abzüglich Investitionstätigkeit laufendes Geschäft (Investitionstätigkeit ohne Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen).⁵ Der Zahlungsmittelbestand setzt sich aus Guthaben bei Kreditinstituten, Schecks, Kassenbestand und jederzeit fälligen Mitteln zusammen.⁶ Bestand an Zahlungsmitteln, Zahlungsmitteläquivalenten, Wertpapieren, Darlehensforderungen gegen verbundene Unternehmen und Joint Ventures sowie Termingeldanlagen abzüglich Kreditstand (Lang- und Kurzfristige Finanzschulden).

Finanzielle Situation im Finanzdienstleistungsbereich

Im Geschäftsjahr 2021 erzielte der Konzernbereich Finanzdienstleistungen einen Brutto-Cash-flow in Höhe von 14,6 (11,3) Mrd. €. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem verbesserten Ergebnis. Die Veränderung im Working Capital lag bei -8,4 (-11,1) Mrd. €. Ein Abbau von Forderungen und Vorräten stand einem Aufbau von Vermieteten Vermögenswerten gegenüber und führte gegenüber Vorjahr zu einer geringeren Mittelbindung. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft nahm um 6,1 Mrd. € auf 6,2 Mrd. € zu.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts erhöhte sich auf 0,4 (0,0) Mrd. €. Die Position „Erwerb und Verkauf von Beteiligungen“ nahm im Berichtsjahr infolge strategischer Investitionen in diverse Unternehmen zu.

Die Finanzierungstätigkeit des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen enthält vor allem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und übrigen Finanzschulden; im Berichtszeitraum flossen insgesamt Mittel in Höhe von -0,4 Mrd. € ab. Im Vorjahr gingen im Rahmen der Finanzierungstätigkeit Mittel in Höhe von 4,7 Mrd. € zu.

Ende 2021 lag die branchenüblich negative Netto-Liquidität des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen bei -163,3 Mrd. €; am Jahresende 2020 hatte sie -164,2 Mrd. € betragen.

VERMÖGENSLAGE

Bilanzstruktur des Konzerns

Am Ende des Berichtsjahres verzeichnete der Volkswagen Konzern mit 528,6 Mrd. € eine um 6,3% höhere Bilanzsumme als ein Jahr zuvor. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem höheren Ergebnis, der Erstkonsolidierung von Navistar sowie aus der Währungskursentwicklung. Die Struktur der Konzernbilanz zum Bilanzstichtag ist in diesem Kapitel grafisch dargestellt. Das Eigenkapital des Volkswagen Konzerns erhöhte sich um 17,4 Mrd. € auf 146,2 Mrd. €. Die Eigenkapitalquote stieg auf 27,6 (25,9)%.

Am Ende des Geschäftsjahrs 2021 lagen außerbilanzielle Verpflichtungen in Form von Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 9,7 (8,6) Mrd. € und in Form von Finanzgarantien in Höhe von 1,4 (0,4) Mrd. € vor. Zudem bestanden Sonstige finanzielle Verpflichtungen in Höhe von 34,7 (30,3) Mrd. €. Die Eventualverbindlichkeiten beziehen sich vor allem auf Rechtsrisiken im Zusammenhang mit der Dieselthematik sowie auf mögliche Belastungen aus Steuerrisiken im Bereich Nutzfahrzeuge in Brasilien. Die Sonstigen finanziellen Verpflichtungen ergeben sich im Wesentlichen aus Bestellobligos für Sachanlagen, aus unwiderruflichen Kreditzusagen an Kunden sowie aus Entwicklungs- und Lieferverträgen. Des Weiteren sind hier Verpflichtungen für zugesagte Investitionen in die Infrastruktur für Null-Emissions-Fahrzeuge sowie in Initiativen, die den entsprechenden Zugang und die Sensibilisierung für diese Technologie fördern, enthalten. Diese Zusagen wurden im Rahmen der Vergleichsvereinbarungen in

BILANZSTRUKTUR IN DEN BEREICHEN PKW, NUTZFAHRZEUGE UND POWER ENGINEERING

Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Pkw		
Langfristige Vermögenswerte	133.857	130.237
Kurzfristige Vermögenswerte	86.362	83.180
Bilanzsumme	220.218	213.417
Eigenkapital	93.894	81.423
Langfristige Schulden	80.621	82.263
Kurzfristige Schulden	45.704	49.731
Nutzfahrzeuge¹		
Langfristige Vermögenswerte	34.730	24.777
Kurzfristige Vermögenswerte	12.264	11.256
Bilanzsumme	46.994	36.033
Eigenkapital	12.807	13.389
Langfristige Schulden	17.778	10.592
Kurzfristige Schulden	16.409	12.052
Power Engineering		
Langfristige Vermögenswerte	1.804	1.847
Kurzfristige Vermögenswerte	2.914	2.800
Bilanzsumme	4.718	4.647
Eigenkapital	2.322	1.922
Langfristige Schulden	524	668
Kurzfristige Schulden	1.872	2.057

¹ Ab 1. Juli 2021 inklusive Navistar.

den USA im Zusammenhang mit der Dieselthematik getroffen. In den Sonstigen finanziellen Verpflichtungen sind hierfür 0,7 (0,9) Mrd. € enthalten. Im Vorjahr war hier unter anderem die Kaufpreiszahlung für den Erwerb aller ausstehenden Aktien an Navistar in Höhe von insgesamt rund 3,7 Mrd. USD berücksichtigt. Neben den Sonstigen finanziellen Verpflichtungen bestehen darüber hinaus Bestellobligos für Vorräte mit einer kurzen Umschlagsdauer, die im Wesentlichen aus dem Kooperations-Rahmenvertrag mit der Ford Motor Company über die gemeinsame Entwicklung von Transportern und mittelgroßen Pick-ups für den globalen Markt hervorgehen.

Bilanzstruktur im Konzernbereich Automobile

Zum 31. Dezember 2021 erhöhten sich die Immateriellen Vermögenswerte im Konzernbereich Automobile unter anderem aufgrund gestiegener Aktivierungen von Entwicklungskosten. Außerdem war der Geschäfts- oder Firmenwert aus dem Erwerb von Navistar zu berücksichtigen. Die Sachanlagen lagen auf dem Niveau des Vorjahres. Unter anderem aufgrund der Zunahme aus Kapitalerhöhungen sowie der

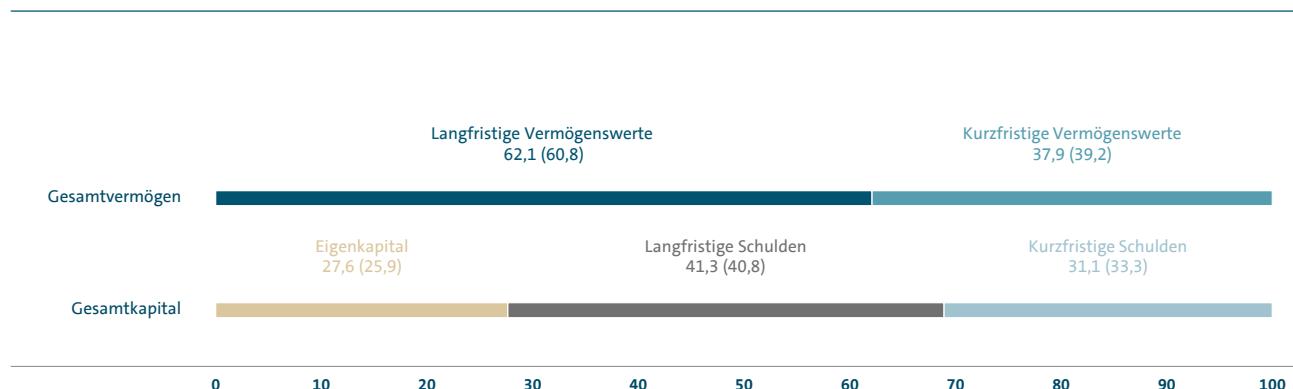
BILANZSTRUKTUR NACH KONZERNBEREICHEN ZUM 31. DEZEMBER

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Aktiva						
Langfristige Vermögenswerte	328.261	302.170	170.391	156.861	157.871	145.309
Immaterielle Vermögenswerte	77.689	67.968	77.290	67.781	399	187
Sachanlagen	63.695	63.884	62.684	62.807	1.011	1.077
Vermietete Vermögenswerte	59.699	50.686	2.316	1.512	57.383	49.174
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	84.954	82.565	-781	-377	85.735	82.942
Finanzanlagen, At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen, sonstige	42.224	37.067	28.882	25.137	13.342	11.930
Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	200.347	194.944	101.539	97.236	98.808	97.708
Kurzfristige Vermögenswerte	43.725	43.823	40.361	39.055	3.363	4.768
Vorräte	56.498	58.006	-936	-557	57.434	58.562
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	37.195	38.044	18.275	17.012	18.921	21.033
Wertpapiere	22.532	21.162	17.674	17.503	4.858	3.658
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	39.723	33.909	25.491	24.222	14.232	9.687
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	674	-	674	-	-	-
Bilanzsumme	528.609	497.114	271.930	254.097	256.679	243.017
Passiva						
Eigenkapital	146.154	128.783	109.022	96.733	37.131	32.050
Eigenkapital der Aktionäre der Volkswagen AG	130.009	111.336	93.592	79.913	36.417	31.423
Eigenkapital der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	14.439	15.713	14.439	15.713	-	-
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG	144.449	127.049	108.031	95.626	36.417	31.423
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	1.705	1.734	991	1.107	714	627
Langfristige Schulden	218.062	202.921	98.923	93.523	119.139	109.398
Finanzschulden	131.618	114.809	24.639	15.637	106.978	99.173
Rückstellungen für Pensionen	41.550	45.081	40.769	44.207	781	874
Sonstige Schulden	44.894	43.031	33.515	33.680	11.379	9.352
Kurzfristige Schulden	164.393	165.410	63.984	63.840	100.409	101.569
Finanzschulden	78.584	88.648	-10.237	-2.806	88.821	91.454
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	23.624	22.677	20.977	19.539	2.647	3.137
Sonstige Schulden	61.948	54.085	53.007	47.107	8.940	6.978
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	238	-	238	-	-	-
Bilanzsumme	528.609	497.114	271.930	254.097	256.679	243.017

¹ Inklusive Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen, im Wesentlichen konzerninterne Darlehen.

STRUKTUR DER KONZERNBILANZ 2021

in Prozent



Investition in die Gotion High-Tech erhöhten sich die At Equity bewerteten Anteile im Geschäftsjahr erheblich, erfolgte Dividendenbeschlüsse wirkten gegenläufig. Insgesamt nahmen die Langfristigen Vermögenswerte auf 170,4 (156,9) Mrd. € zu.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte stiegen gegenüber dem Wert zum Jahresende 2020 um 4,3 Mrd. € auf 101,5 Mrd. €. Die darin enthaltenen Vorräte erhöhten sich vor allem wechselkursbedingt. Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte nahmen zu.

Der Zahlungsmittelbestand im Konzernbereich Automobile stieg um 1,3 Mrd. € auf 25,5 Mrd. €.

Die Position „Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“ umfasst im Wesentlichen die abgehenden Buchwerte der Vermögenswerte an SITECH. Die Position „Zur Veräußerung gehaltene Schulden“ beinhaltet die abgehenden Buchwerte der zugehörigen Schulden.

Das Eigenkapital im Konzernbereich Automobile lag am Ende des Berichtsjahres mit 109,0 Mrd. € um 12,7 % über dem Wert vom 31. Dezember 2020. Die gute Ergebnisentwicklung, die geringeren versicherungsmathematischen Verluste aus der Neubewertung von Pensionsplänen und positive Einflüsse aus der Währungsumrechnung wirkten eigenkapitalerhöhend, die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG, negative Effekte aus der erfolgsneutral erfassten Derivatebewertung sowie die Rückzahlung der im ersten Quartal 2021 gekündigten Hybridanleihe reduzierten das Eigenkapital. Die Anteile von Minderheiten am Eigenkapital sind im Wesentlichen den Minderheitsaktionären der TRATON GROUP zuzurechnen. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 40,1 (38,1) %.

Die Langfristigen Schulden erhöhten sich um 5,4 Mrd. € auf 98,9 Mrd. €. Die darin enthaltenen langfristigen Finanzschulden stiegen unter anderem währungsbedingt. Die Pensionsrückstellungen verringerten sich vor allem aufgrund der versicherungsmathematischen Neubewertung infolge der Änderung des Zinssatzes gegenüber dem Vergleichswert 2020.

Die Kurzfristigen Schulden lagen mit 63,9 (63,8) Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahrs. Die kurzfristigen Finanzschulden beliefen sich vor allem infolge der Umgliederungen in den kurzfristigen Bereich auf -10,2 (-2,8) Mrd. €. Die Werte des Automobilbereichs enthalten auch die Eliminierung konzerninterner Beziehungen zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen. Da die kurzfristigen Finanzschulden des originären Konzernbereichs Automobile geringer waren als die an den Finanzdienstleistungsbereich gewährten Darlehen, war der auszuweisende Wert in beiden Zeiträumen negativ. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen erhöhten sich gegenüber dem Jahresende 2020 merklich um 7,4%.

Die kurzfristigen Sonstigen Schulden nahmen im Vergleich zum 31. Dezember 2020 zu; die darin enthaltenen sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten stiegen unter anderem aufgrund von Effekten aus der Derivatebewertung sowie aufgrund von gestiegenen Verbindlichkeiten aus Buyback-Geschäften. Die sonstigen kurzfristigen Rückstellungen nahmen unter anderem aufgrund der im Berichtsjahr auf rund 0,9 Mrd. € zu erhöhenden Rückstellung im Zusammenhang mit dem EU-Kartellverfahren gegen Scania zu.

Die Bilanzsumme des Konzernbereichs Automobile lag Ende 2021 mit 271,9 Mrd. € um 7,0 % über Wert vom 31. Dezember 2020.

Bilanzstruktur im Finanzdienstleistungsbereich

Am 31. Dezember 2021 übertraf die Bilanzsumme des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen mit 256,7 Mrd. € vor allem wechselkursbedingt den Wert am Bilanzstichtag 2020 um 5,6 %.

Die Langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich im Vergleich zum Jahresende 2020 um 8,6 % auf 157,9 Mrd. €; die darin enthaltenen Sachanlagen verringerten sich. Die Vermieteten Vermögenswerte und langfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen nahmen aufgrund des Geschäftswachstums und der Währungskurserwicklung zu.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte lagen mit 98,8 (97,7) Mrd.€ nahezu auf dem Niveau des Vorjahresbilanzstichtages. Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte, Vorräte und die kurzfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen fielen niedriger aus, während der Bestand an Wertpapieren und Zahlungsmitteln im Konzernbereich Finanzdienstleistungen mit 19,1 Mrd.€ den Wert vom Jahresende 2020 um 5,7 Mrd.€ übertraf.

Rund 48,6 (48,9)% der Aktiva des Volkswagen Konzerns entfielen am Bilanzstichtag auf den Finanzdienstleistungsbereich.

Am 31. Dezember 2021 war das Eigenkapital des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen mit 37,1 Mrd.€ ergebnis- und wechselkursbedingt um 15,9% höher als ein Jahr zuvor. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 14,5 (13,2)%.

Die Langfristigen Schulden nahmen insgesamt vor allem aufgrund von gestiegenen langfristigen Finanzschulden zur Refinanzierung des Geschäftsvolumens und höheren langfristigen Sonstigen Schulden um 8,9% zu. Die Kurzfristigen Schulden lagen insgesamt in der Größenordnung des Vorjahrs. Hier standen gesunkene kurzfristige Finanzschulden vor allem höheren kurzfristigen Sonstigen Schulden entgegen.

Das Einlagevolumen aus dem Direktbankgeschäft war mit 26,7 (28,9) Mrd.€ niedriger als ein Jahr zuvor.

KAPITALRENDITE (ROI) UND WERTBEITRAG

Das finanzielle Zielsystem des Volkswagen Konzerns sieht als Kernelement die kontinuierliche und nachhaltige Steigerung des Unternehmenswertes vor. Um den Ressourceneinsatz im Konzernbereich Automobile effizient zu gestalten und dessen Erfolg zu messen, nutzen wir seit vielen Jahren ein wertorientiertes Steuerungskonzept mit der relativen Kennzahl Kapitalrendite (RoI) und der absoluten Erfolgssgröße Wertbeitrag¹, eine an den Kapitalkosten ausgerichtete Kennzahl.

Die Kapitalrendite dient in der strategischen und operativen Steuerung als konsistente Zielvorgabe. Übersteigt die Kapitalrendite den vom Markt geforderten Kapitalkostensatz, ergibt sich eine Wertsteigerung des investierten Vermögens beziehungsweise ein positiver Wertbeitrag. Mit dem Konzept der wertorientierten Steuerung kann der Erfolg des Konzernbereichs Automobile und einzelner Geschäftseinheiten beurteilt werden. Darüber hinaus wird so die Ertragskraft unserer Produkte, Produktlinien und Projekte – etwa neuer Werke – messbar.

Komponenten des Wertbeitrags

Das Operative Ergebnis nach Steuern und die Kapitalkosten des investierten Vermögens bestimmen die Höhe des Wertbeitrags¹.

Das Operative Ergebnis dokumentiert die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Automobilbereichs und stellt zunächst eine Größe vor Steuern dar. Auf Basis der international unterschiedlichen Ertragsteuersätze unserer Gesellschaften wenden wir zur Ermittlung des Operativen Ergebnisses nach

Steuern pauschal einen durchschnittlichen Steuersatz von 30% an.

Die Multiplikation des Kapitalkostensatzes mit dem durchschnittlichen investierten Vermögen ergibt die Kapitalkosten. Das investierte Vermögen berechnet sich aus der Summe der Vermögenspositionen der Bilanz, die dem eigentlichen Betriebszweck dienen (Sachanlagen, Immaterielle Vermögenswerte, Vermietete Vermögenswerte, Vorräte und Forderungen), vermindert um das unverzinsliche Abzugskapital (Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie erhaltene Anzahlungen). Das durchschnittliche investierte Vermögen wird aus dem Vermögensstand zu Beginn und zum Ende des Berichtsjahres gebildet.

Da das Konzept der wertorientierten Steuerung nur das operative Geschäft umfasst, werden Vermögenspositionen aus dem Beteiligungsengagement oder aus der Anlage liquider Mittel bei der Berechnung des investierten Vermögens nicht berücksichtigt. Diese Vermögenspositionen werden über das Finanzergebnis verzinst.

Ermittlung des aktuellen Kapitalkostensatzes

Der Kapitalkostensatz stellt den gewichteten Durchschnitt der Verzinsungsansprüche an das Eigen- und Fremdkapital dar.

Der Eigenkapitalkostensatz wird mit Hilfe des Kapitalmarktmodells CAPM (Capital Asset Pricing Model) bestimmt.

Dieses Modell basiert auf dem Zinssatz langfristiger risikofreier Bundesanleihen, erhöht um die Risikoprämie einer Anlage am Aktienmarkt. Die Risikoprämie setzt sich aus einem allgemeinen Marktrisiko sowie einem spezifischen Unternehmensrisiko zusammen.

Die allgemeine Risikoprämie, die das generelle Risiko einer Kapitalanlage am Aktienmarkt widerspiegelt, beläuft sich auf 7,5%.

Das spezifische Unternehmensrisiko – die Schwankungen des Kurses der Volkswagen Vorzugsaktie – wird im Rahmen der Beta-Faktor-Ermittlung im Vergleich zum MSCI World Index abgebildet. Mit dem MSCI World Index wird ein Maßstab unterlegt, der für Investoren einen weltweiten Kapitalmarktanspruch widerspiegelt.

¹ Der Wertbeitrag entspricht dem Economic Value Added (EVA®). EVA® ist ein eingetragenes Warenzeichen der Unternehmensberatungsgesellschaft Stern Stewart & Co.

**KAPITALKOSTENSATZ NACH STEUERN
IM KONZERNBEREICH AUTOMOBILE**

%	2021	2020
Zinssatz für risikofreie Anlagen	0,1	-0,2
Marktrisikoprämie	7,5	7,5
Spezifische Risikoprämie Volkswagen	1,2	2,0
(Beta-Faktor Volkswagen)	(1,16)	(1,26)
Eigenkapitalkostensatz nach Steuern	8,8	9,3
Fremdkapitalzinssatz	1,3	1,4
Steuervorteil	-0,4	-0,4
Fremdkapitalkostensatz nach Steuern	0,9	1,0
Anteil des Eigenkapitals	66,7	66,7
Anteil des Fremdkapitals	33,3	33,3
Kapitalkostensatz nach Steuern	6,2	6,5

Der Betrachtungszeitraum für die Beta-Faktor-Ermittlung erstreckt sich über 5 Jahre mit jährlichen Beta-Werten auf wöchentlicher Basis und einer anschließenden Durchschnittsbildung. Für 2021 wurde ein Beta-Faktor von 1,16 (1,26) ermittelt.

Der Fremdkapitalkostensatz basiert auf der durchschnittlichen Verzinsung langfristiger Kredite. Weil die Fremdkapitalzinsen steuerlich abzugsfähig sind, wird der Fremdkapitalkostensatz um den Steuervorteil von 30% adjustiert.

Nach Gewichtung auf Basis einer festen Relation für die Marktwerte des Eigen- und Fremdkapitals ergibt sich für den Konzernbereich Automobile für das Jahr 2021 ein effektiver Kapitalkostensatz von 6,2 (6,5)%.

KAPITALRENDITE (ROI) UND WERTBEITRAG IM BERICHTSJAHR

Mit 11.740 (7.450) Mio.€ übertraf das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Automobile nach Steuern inklusive des anteiligen Operativen Ergebnisses der At Equity einbezogene-

nen chinesischen Gemeinschaftsunternehmen den Vorjahreswert, der stärker durch die Covid-19-Pandemie und deren negative Auswirkungen beeinflusst war. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus einer vorteilhaften Preispositionierung, positiven Effekten aus der Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting und positiven Mixeffekten. Die negativen Sondereinflüsse aus der Dieselmotivthematik waren geringer als im Vorjahr. Gegenläufig wirkten die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge des Halbleitermangels, die im Berichtsjahr zu erhöhte Rückstellung im Zusammenhang mit dem EU-Kartellverfahren gegen Scania sowie Einmalaufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen im Bereich Nutzfahrzeuge. Da Ergebnis- und Vermögenseffekte aus der Kaufpreisallokation außerhalb der operativen Steuerungsmöglichkeiten des Managements liegen, werden sie nicht miterücksichtigt.

Das investierte Vermögen lag im Berichtsjahr mit 113.386 (114.907) Mio.€ auf dem Niveau des Vorjahrs.

Die Kapitalrendite (RoI) zeigt die erzielte periodenbezogene Verzinsung des investierten Vermögens auf Basis des Operativen Ergebnisses nach Steuern. Der RoI verbesserte sich aufgrund des höheren Operativen Ergebnisses und übertraf mit 10,4 (6,5)% unseren Mindestverzinsungsanspruch von 9%.

Die Kapitalkosten – das investierte Vermögen multipliziert mit dem Kapitalkostensatz – lagen mit 6.984 (7.504) Mio.€ leicht unter dem Niveau des Vorjahrs. Das weiterhin durch die Covid-19-Pandemie und insbesondere durch die Versorgungsgänge mit Halbleitern belastete, aber klar verbesserte Operative Ergebnis nach Steuern führte nach Abzug der Kapitalkosten des investierten Vermögens zu einem positiven Wertbeitrag in Höhe von 4.756 (-54) Mio.€.

Weitere Informationen zur wertorientierten Steuerung finden Sie auf der Internetseite www.volksag.com/de/InvestorRelations/news-and-publications/More_Publications.html unter dem Stichwort „Finanzielle Steuerungsgrößen des Volkswagen Konzerns“.

KAPITALRENDITE (ROI) UND WERTBEITRAG IM KONZERNBEREICH AUTOMOBILE¹

Mio. €	2021	2020
Operatives Ergebnis nach Steuern	11.740	7.450
Investiertes Vermögen (Durchschnitt)	113.386	114.907
Kapitalrendite (RoI) in %	10,4	6,5
Kapitalkostensatz in %	6,2	6,5
Kapitalkosten des investierten Vermögens	6.984	7.504
Wertbeitrag	4.756	-54

¹ Inklusive der anteiligen Einbeziehung der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen (einschließlich der jeweiligen Vertriebs- und Komponentengesellschaften) und Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.

GESAMTAUSSAGE ZUM GESCHÄFTSVERLAUF UND ZUR WIRTSCHAFTLICHEN LAGE

Der Vorstand der Volkswagen AG beurteilt den Geschäftsverlauf und die wirtschaftliche Lage vor dem Hintergrund der aktuellen Herausforderungen insgesamt positiv.

Das Geschäft des Volkswagen Konzerns wurde im gesamten Berichtsjahr von den Auswirkungen der Covid-19-Pandemie sowie insbesondere einer eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit infolge des Halbleitermangels beeinträchtigt, was zu Abweichungen gegenüber der ursprünglichen Prognose führte. Zudem ist unsere Branche von intensivem Wettbewerb, technologischem Wandel und zunehmendem Umweltbewusstsein geprägt. In diesem Umfeld lieferten wir 8,9 Mio. Fahrzeuge an Kunden aus. Die Umsatzerlöse des Konzerns konnten vor allem mixbedingt und infolge eines verbesserten Finanzdienstleistungsgeschäfts um 12,3% gesteigert werden. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen erhöhte sich auf 20,0 Mrd.€. Die operative Umsatzrendite lag sowohl vor als auch nach Sondereinflüssen mit 8,0% beziehungsweise 7,7% oberhalb des prognostizierten Korridors.

Die Forschungs- und Entwicklungskosten spiegeln unsere Aktivitäten zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit des Unternehmens wider; die F&E-Quote im Konzernbereich Automobile lag bei 7,6% und damit aufgrund gestiegener Forschungs- und Entwicklungskosten sowie geringerer Umsatzerlöse über unserer Erwartung.

Die Reduzierung der Sachinvestitionen führte dazu, dass die Sachinvestitionsquote des Automobilbereichs mit 5,1% das prognostizierte Niveau erreichte. Der Netto-Cash-flow belief sich auf 8,6 Mrd.€; er war damit trotz höherer Mittelabflüsse aus M&A-Aktivitäten insbesondere ergebnisbedingt wie erwartet spürbar höher als ein Jahr zuvor. Einschließlich des Erwerbs von Navistar lag die Netto-Liquidität am Ende des Geschäftsjahres 2021 bei 26,7 Mrd.€ und war damit besser als zuletzt prognostiziert.

Die Kapitalrendite (RoI) im Konzernbereich Automobile verbesserte sich auf 10,4% und lag damit wie angenommen über unserem Mindestverzinsungsanspruch an das investierte Vermögen.

SOLL-IST-VERGLEICH

	Ist 2020	Ursprüngliche Prognose für 2021	Angepasste Prognose für 2021	Ist 2021
Auslieferungen an Kunden (Fahrzeuge)	9,3 Mio.	deutliche Steigerung	Größenordnung Vorjahr	8,9 Mio.
Volkswagen Konzern				
Umsatzerlöse	222,9 Mrd.€	signifikante Steigerung	deutliche Steigerung	250,2 Mrd.€
Operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen	4,8%	5,0–6,5%	6,0–7,5%	8,0%
Operative Umsatzrendite	4,3%	5,0–6,5%	6,0–7,5%	7,7%
Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen	10,6 Mrd.€	in der Bandbreite	in der Bandbreite	20,0 Mrd.€
Operatives Ergebnis	9,7 Mrd.€	in der Bandbreite	in der Bandbreite	19,3 Mrd.€
Bereich Pkw				
Umsatzerlöse	156,3 Mrd.€	signifikante Steigerung	deutliche Steigerung	172,9 Mrd.€
Operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen	5,2%	5,0–6,5%	6,0–8,0%	8,0%
Operative Umsatzrendite	4,6%	5,0–6,5%	6,0–8,0%	7,5%
Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen	8,2 Mrd.€	in der Bandbreite	in der Bandbreite	13,8 Mrd.€
Operatives Ergebnis	7,2 Mrd.€	in der Bandbreite	in der Bandbreite	13,1 Mrd.€
Bereich Nutzfahrzeuge				
Umsatzerlöse	22,2 Mrd.€	deutliche Steigerung	sehr starke Steigerung	30,1 Mrd.€
Operative Umsatzrendite	-0,4%	4,0–5,5%	~ 1,5%	0,4%
Operatives Ergebnis	-79 Mio.€	in der Bandbreite	in der Bandbreite	134 Mio.€
Bereich Power Engineering				
Umsatzerlöse	3,6 Mrd.€	spürbarer Rückgang	spürbarer Rückgang	3,3 Mrd.€
Operatives Ergebnis	-482 Mio.€	an der Gewinnschwelle	an der Gewinnschwelle	45 Mio.€
Konzernbereich Finanzdienstleistungen				
Umsatzerlöse	40,8 Mrd.€	spürbare Steigerung	spürbare Steigerung	44,0 Mrd.€
Operatives Ergebnis	3,0 Mrd.€	Größenordnung Vorjahr	sehr starke Steigerung	6,0 Mrd.€
F&E-Quote im Konzernbereich Automobile	7,6%	~ 7,0%	~ 7,0%	7,6%
Sachinvestitionsquote im Konzernbereich Automobile	6,1%	~ 6,0%	~ 5,0%	5,1%
Netto-Cash-flow im Konzernbereich Automobile	6,4 Mrd.€	Größenordnung Vorjahr	spürbare Steigerung	8,6 Mrd.€
Netto-Liquidität im Konzernbereich Automobile	26,8 Mrd.€	moderate Steigerung	merklicher Rückgang	26,7 Mrd.€
Kapitalrendite (RoI) im Konzernbereich Automobile	6,5%	spürbar über 9%	moderat über 9%	10,4%

Volkswagen AG

(Kurzfassung nach HGB)

Auswirkungen der Covid-19-Pandemie und eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge des Halbleitermangels belasten 2021 den Absatz der Volkswagen AG.

JAHRESERGEWINN

Im Zusammenhang mit der Dieselthematik waren im Jahr 2021 weitere Sondereinflüsse in Höhe von 0,7 Mrd. € zu erfassen, was insbesondere auf weitere Vorsorgen für Rechtsrisiken zurückzuführen war. Die Sondereinflüsse wirkten sich im Sonstigen betrieblichen Ergebnis mit –0,7 (–0,8) Mrd. € aus.

Im Berichtsjahr stiegen die Umsatzerlöse im Vergleich zum Vorjahr um 5,0% auf 70,9 Mrd. €. Der Anteil der im Ausland erzielten Umsatzerlöse lag bei 42,3 Mrd. € beziehungsweise 59,6%. Die Herstellungskosten nahmen um 6,3% auf 67,4 Mrd. € überproportional zu, welches im Wesentlichen auf gestiegende Rohstoffpreise für Fahrzeuge zurückzuführen ist.

Das Bruttoergebnis vom Umsatz sank entsprechend auf 3,5 (4,1) Mrd. €.

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DER VOLKSWAGEN AG

Mio. €	2021	2020
Umsatzerlöse	70.917	67.535
Herstellungskosten	–67.424	–63.418
Bruttoergebnis vom Umsatz	3.494	4.117
Vertriebs- und Allgemeine Verwaltungskosten	–6.973	–7.269
Sonstiges betriebliches Ergebnis	66	398
Finanzergebnis ¹	8.545	9.787
Steuern vom Einkommen und Ertrag	–1.091	–693
Ergebnis nach Steuern	4.041	6.338
Jahresüberschuss	4.041	6.338
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	1.609	855
Entnahme aus den/Einstellung in die Gewinnrücklagen	13.450	–3.165
Bilanzgewinn	19.101	4.028

¹ Einschließlich Abschreibungen auf Finanzanlagen.

Die Vertriebs- und Allgemeinen Verwaltungskosten lagen im Berichtsjahr mit 7,0 Mrd. € um 0,3 Mrd. € unter dem Vorjahreswert.

Das Sonstige betriebliche Ergebnis verringerte sich um 0,3 Mrd. € auf 0,1 Mrd. €. Der Rückgang resultierte insbesondere aus erhöhten Aufwendungen für Risiken aus Warentermingeschäften und höheren Aufwendungen für Rechts- und Prozessrisiken.

Das Finanzergebnis sank um 1,2 Mrd. € auf 8,5 Mrd. €, was im Wesentlichen auf niedrigere Erträge aus Ergebnisabführungen.

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag stiegen auf –1,1 (–0,7) Mrd. €, insbesondere aufgrund eines höheren Steueraufwands für Vorjahre. In der Folge belief sich der Jahresüberschuss im Geschäftsjahr 2021 auf 4,0 (6,3) Mrd. €.

BILANZSTRUKTUR DER VOLKSWAGEN AG ZUM 31. DEZEMBER

Mio. €	2021	2020
Anlagevermögen	136.892	130.377
Vorräte	6.921	6.542
Forderungen ¹	32.355	38.766
Flüssige Mittel	10.168	8.803
Bilanzsumme	186.336	184.488
Eigenkapital	41.172	39.549
Sonderposten mit Rücklageanteil	17	18
Langfristiges Fremdkapital	40.748	43.086
Mittelfristiges Fremdkapital	38.087	36.348
Kurzfristiges Fremdkapital	66.312	65.487

¹ Inklusive Rechnungsabgrenzungsposten.

VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

Am 31. Dezember 2021 lag die Bilanzsumme mit 186,3 Mrd. € um 1,8 Mrd. € über dem Vergleichswert 2020. Das Sachanlagevermögen erhöhte sich um 0,4 Mrd. €, die Investitionen überschreiten die Abschreibungen. Der Anstieg der Finanzanlagen auf 127,6 (121,6) Mrd. € ist im Wesentlichen durch die Wiederanlage der ausgeschütteten Dividende für das Geschäftsjahr 2020 in die Kapitalrücklage der VW Finance Luxemburg S.A. in Höhe von 3,2 Mrd. €, sowie durch verschiedene Kapitalerhöhungen an verbundenen Unternehmen bedingt.

Das Anlagevermögen hatte einen Anteil an der Bilanzsumme von 73,5 (70,7)%.

Das Umlaufvermögen (inklusive Rechnungsabgrenzungsposten) belief sich am 31. Dezember 2021 auf 49,4 (54,1) Mrd. €. Vor allem die Bevorratung von Edelmetallen führte dazu, dass sich die Vorräte erhöhten. Die Forderungen gingen im Wesentlichen aufgrund der Rückzahlung von Darlehen von Tochtergesellschaften zurück. Die Flüssigen Mittel erhöhten sich insbesondere durch die Aufnahme von nicht disponiblen kurzfristigen Festgeldern.

Das Eigenkapital lag am Ende des Berichtsjahres bei 41,2 Mrd. €; der Anstieg war vor allem ergebnisbedingt. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 22,1 (21,4)%.

Die Sonstigen Rückstellungen verringerten sich um 0,6 Mrd. € auf 19,2 (19,9) Mrd. €, was im Wesentlichen auf den Rückgang vertriebsbezogener Rückstellungen zurückzuführen war. Die Rückstellungen für Pensionen legten insbesondere infolge veränderter Bewertungsparameter um 2,2 Mrd. € auf 21,3 Mrd. € zu, die Steuerrückstellungen erhöhten sich um 0,5 Mrd. € auf 4,8 Mrd. €.

Der Rückgang der Verbindlichkeiten inklusive Rechnungsabgrenzungsposten um 1,9 Mrd. € auf 99,8 Mrd. € resultierte vor allem aus niedrigeren Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und Verbindlichkeiten aus Commercial Paper.

Der Finanzmittelfonds der Volkswagen AG, bestehend aus flüssigen Mitteln mit einer Fälligkeit von weniger als drei Monaten, abzüglich jederzeit fälliger Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sowie aus Cash-Pooling, hat sich im Vergleich zum Vorjahr von -5,1 Mrd. € auf -2,1 Mrd. € verbessert. Der verzinsliche Anteil des Fremdkapitals beträgt 84,3 (89,8) Mrd. €. Die wirtschaftliche Lage der Volkswagen AG beurteilen wir vor dem Hintergrund der umfassend und anhaltend negativen Auswirkungen der Ausbreitung des

Coronavirus SARS-CoV-2 sowie eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit infolge des Halbleitermangels ebenso als insgesamt positiv wie die des Volkswagen Konzerns.

DIVIDENDENPOLITIK

Unsere Dividendenpolitik fügt sich in unsere Finanzstrategie ein. Im Interesse aller Stakeholder streben wir eine kontinuierliche Dividendenentwicklung an, die unsere Aktionäre angemessen am Geschäftserfolg beteiligt. Daher berücksichtigt die vorgeschlagene Höhe der Dividende unsere finanziellen Ziele, insbesondere die Absicherung einer soliden finanziellen Basis im Rahmen der Umsetzung unserer Strategie.

Mit der Konzernstrategie haben wir uns eine Ausschüttungsquote von mindestens 30% als Ziel gesetzt. Die Ausschüttungsquote basiert auf dem Konzernergebnis nach Steuern, das auf die Aktionäre der Volkswagen AG entfällt. Sie beträgt für das Berichtsjahr 25,4% und lag im Vorjahr bei 29,0%.

DIVIDENDENVORSCHLAG

Im Geschäftsjahr 2021 ergab sich ein Bilanzgewinn in Höhe von 19,1 Mrd. €. Vorstand und Aufsichtsrat schlagen vor, daraus eine Dividende von insgesamt 3,8 Mrd. €, das bedeutet 7,50 € je Stammaktie und 7,56 € je Vorzugsaktie, auszuschütten. Des Weiteren könnte hieraus im Zusammenhang mit einem möglichen Börsengang der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG eine Sonderdividende ausgeschüttet werden.

GEWINNVERWENDUNGSVORSCHLAG

	2021
Ausschüttung auf das Gezeichnete Kapital (1.283 Mio. €)	3.772.086.799,20
davon auf: Stammaktien	2.213.173.635,00
Vorzugsaktien	1.558.913.164,20
Einstellung in die Anderen Gewinnrücklagen	-
Restbetrag (Vortrag auf neue Rechnung)	15.328.896.181,40
Bilanzgewinn	19.100.982.980,60

LEISTUNGEN AN DIE BELEGSCHAFT DER VOLKSWAGEN AG

Mio. €	2021	%	2020	%
Direktentgelt einschließlich Barnebenleistungen	7.816	67,5	7.477	70,6
Soziale Abgaben	1.340	11,6	1.379	13,0
Bezahlte Ausfallzeiten	1.084	9,4	1.099	10,4
Altersversorgung	1.345	11,6	634	6,0
Gesamtaufwand	11.585	100,0	10.588	100,0

ABSATZ

Im Geschäftsjahr 2021 setzte die Volkswagen AG insgesamt 1.775.556 (1.941.821) Fahrzeuge ab. Im Berichtszeitraum erholte sich die Nachfrage von den durch die Covid-19-Pandemie ausgelösten Verkaufsrückgängen des Vorjahreszeitraums, wohingegen die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge des Halbleitermangels belastend wirkte. Der Anteil der im Ausland abgesetzten Fahrzeuge lag bei 66,3 (64,9)%.

PRODUKTION

Die Volkswagen AG fertigte im Berichtsjahr in ihren fahrzeugproduzierenden Werken Wolfsburg, Hannover und Emden insgesamt 631.655 Fahrzeuge (-20,3%). Im Geschäftsjahr 2021 führten Versorgungssengpässe, insbesondere bei Halbleitern, zu Produktionseinschränkungen, so dass die Gesamtjahresproduktion nach dem durch die Pandemie stark beeinträchtigten Vorjahr nochmals sank.

BELEGSCHAFT

An den Standorten der Volkswagen AG waren zum 31. Dezember 2021 – ohne die Mitarbeiter, die für Tochtergesellschaften tätig sind – insgesamt 117.633 (118.673) Personen beschäftigt; davon waren 4.635 (4.848) Auszubildende. In der passiven Phase der Altersteilzeit befanden sich 7.235 (6.210) Mitarbeiter.

Der Anteil weiblicher Arbeitnehmer an der Belegschaft belief sich auf 17,9 (17,8)%. In Teilzeit beschäftigte die Volkswagen AG 7.227 (7.002) Personen. Ausländische Mitarbeiter machten einen Anteil von 6,5 (6,4)% aus. Im gewerblichen Bereich der Volkswagen AG verfügten im Berichtsjahr 83,3 (83,1)% der Mitarbeiter über eine abgeschlossene Berufs- oder Zusatzausbildung. Die Quote der Mitarbeiter mit einem Hoch- oder Fachhochschulabschluss betrug im selben Jahr 21,4 (20,7)%. Das Durchschnittsalter der Belegschaft lag im Geschäftsjahr 2021 bei 44,8 (44,5) Jahren.

FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Die Forschungs- und Entwicklungskosten der Volkswagen AG nach HGB lagen im Berichtsjahr bei 3,5 (3,6) Mrd.€. In diesem Bereich waren am Ende des Berichtsjahrs 13.507 (+1,4%) Personen beschäftigt.

GESCHÄFTSENTWICKLUNG DER VOLKSWAGEN AG

Als Mutterunternehmen des Volkswagen Konzerns unterliegt die Volkswagen AG grundsätzlich den gleichen voraussichtlichen Entwicklungen sowie Risiken und Chancen. Die Prognose erläutern wir im Kapitel „Prognosebericht“, die Risiken und Chancen im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ dieses Geschäftsberichts.

RISIKEN AUS FINANZINSTRUMENTEN

Für die Volkswagen AG bestehen bei der Verwendung von Finanzinstrumenten grundsätzlich die gleichen Risiken wie für den Volkswagen Konzern. Eine Erläuterung dieser Risiken finden Sie im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ dieses Geschäftsberichts.

ABHÄNGIGKEITSBERICHT

Der Vorstand der Volkswagen AG hat den nach § 312 AktG vorgeschriebenen Bericht an den Aufsichtsrat erstattet und folgende Schlusserklärung abgegeben:

„Wir erklären, dass unsere Gesellschaft nach den Umständen, die uns zu dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die Rechtsgeschäfte mit verbundenen Unternehmen im Sinne des § 312 AktG vorgenommen wurden, bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Gegenleistung erhielt. Im Berichtszeitraum wurden Rechtsgeschäfte mit Dritten oder Maßnahmen auf Veranlassung oder im Interesse von Porsche und anderer verbundener Unternehmen weder getroffen noch unterlassen.“

Der Jahresabschluss der Volkswagen AG (HGB) ist beim elektronischen Unternehmensregister unter der Internetadresse www.unternehmensregister.de abrufbar.

Nachhaltige Wertsteigerung

Unser Ziel ist, verantwortungsvoll entlang der gesamten Wertschöpfungskette zu wirtschaften.

Davon sollen alle profitieren: Kunden, Mitarbeiter, Umwelt und Gesellschaft. Auch in unserer neuen Konzernstrategie „NEW AUTO“ – Mobility for generations to come wollen wir Mobilität für heutige und für kommende Generationen nachhaltig gestalten.

Im Kapitel „Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage“ haben wir die wichtigsten finanziellen Leistungsindikatoren des Volkswagen Konzerns beschrieben. Auch die nichtfinanziellen Leistungsindikatoren geben Auskunft darüber, wie effizient die Werttreiber unseres Unternehmens sind. Dazu zählen die Prozesse in den Bereichen Forschung und Entwicklung, Einkauf, Technik, Produktion, Marketing und Vertrieb, Informationstechnologie sowie Qualitätssicherung. Dabei nehmen wir unsere Verantwortung für Kunden, Mitarbeiter, Umwelt und Gesellschaft wahr. In diesem Kapitel zeigen wir anhand von Beispielen, wie wir den Wert unseres Unternehmens nachhaltig steigern wollen.

NACHHALTIGKEIT

Nachhaltigkeit bedeutet, langfristig tragfähige und intakte ökologische, soziale und ökonomische Systeme auf globaler, regionaler und lokaler Ebene zu erhalten. Der Volkswagen Konzern hat vielfältig Einfluss auf diese Systeme und übernimmt aktiv Verantwortung, um einen Beitrag zu deren Tragfähigkeit zu leisten. Dafür haben wir unsere Unternehmensführung nachhaltig ausgerichtet und die dafür erforderlichen Management-Strukturen etabliert.

Auch in unserer neuen Konzernstrategie NEW AUTO ist das Ziel, Mobilität für heutige und für kommende Generationen nachhaltig zu gestalten, fest verankert und wird insbesondere mit der Basisinitiative „ESG, Decarbonization and Integrity“ weiter vorangetrieben.

Über die Wesentlichkeitsanalyse werden die für den Konzern wichtigsten Nachhaltigkeitsthemen identifiziert und bewertet. Maßgeblich sind dabei die Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft, die Stakeholder-Erwartungen, das Geschäftsmodell der Volkswagen AG sowie die Beachtung gesetzlicher Vorschriften und international etablierter Berichtsstandards.

Im Berichtsjahr haben wir erneut eine Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt. Bei der Prüfung potenziell wesentlicher Themen wurde sowohl die externe als auch die unter-

nehmensinterne Perspektive berücksichtigt. Im Rahmen der Erarbeitung der Konzernstrategie NEW AUTO wurde die Auswahl der Fokusthemen vor dem Hintergrund der Anforderungen des Finanz- und Kapitalmarkts zusätzlich reflektiert. Als Ergebnis wurden die vier bereits definierten Fokusbereiche der Dekarbonisierung, Kreislaufwirtschaft, Verantwortung in Lieferketten und Wirtschaft sowie Menschen in der Transformation aus der Wesentlichkeitsanalyse 2020 bestätigt und im Jahr 2021 um die beiden Fokusbereiche Vielfalt sowie Integrität ergänzt und vom Konzernsteuerkreis Nachhaltigkeit als wesentlich eingestuft. Parallel dazu wurden den Fokusbereichen die jeweiligen Sustainable Development Goals (SDGs) der Vereinten Nationen einschließlich der relevanten Unterziele zugeordnet. Die sechs Fokusbereiche decken einen wesentlichen Teil der von den ESG-Ratings formulierten Anforderungen für angewendete Bewertungskriterien ab. Jeder Fokusbereich ist jeweils verbunden mit klaren Zielen und Meilensteinen, messbaren KPIs – sofern vorhanden – sowie eindeutigen Zuständigkeiten der verschiedenen Konzernfunktionen und entsprechenden Maßnahmenpaketen. Bereits heute sind ESG-relevante KPIs wie beispielsweise der Dekarbonisierungsindex und der Diversity-Index vergütungsrelevant für die Mitglieder des Vorstands.

Weiterführende Informationen zum Thema Nachhaltigkeit finden Sie in unserem Nachhaltigkeitsbericht für das Geschäftsjahr 2021.

Grundlagen und Leitprinzipien

Unser Handeln wird durch die Volkswagen Konzerngrundsätze als Wertefundament und Grundlage unserer gemeinsamen Unternehmenskultur bestimmt. Die Verhaltensgrundsätze des Volkswagen Konzerns unterstützen Führungskräfte und Mitarbeiter, mit rechtlichen und ethischen Herausforderungen bei ihrer täglichen Arbeit umzugehen. Zugleich richten wir unsere Aktivitäten an mehreren internen Richtlinien zur Nachhaltigkeit aus.

Auf dieser Grundlage wollen wir erreichen, dass der Volkswagen Konzern im Einklang mit internationalen Abkommen und Rahmenwerken wie den Sustainable Development Goals (SDGs) der Vereinten Nationen (UN), den Erklärungen der International Labour Organization (ILO), den Leitsätzen und Übereinkommen der Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) sowie den Vereinbarungen der UN zu Grundrechten und -freiheiten handelt.

Wiederaufnahme in den UN Global Compact

Der Volkswagen Konzern ist seit 2021 nach fünfjähriger Pause wieder Teilnehmer des UN Global Compact, der weltweit größten Initiative für nachhaltige Unternehmensführung. Einem entsprechenden Antrag des Volkswagen Konzerns für eine Rückkehr wurde im Berichtsjahr stattgegeben. Im Zuge der Dieselmotivthematik waren wir von der Mitgliedsliste gestrichen worden. Mit dem erfolgreichen Abschluss des Compliance-Monitorships im Jahr 2020 war eine wichtige Voraussetzung für die Wiederaufnahme gegeben.

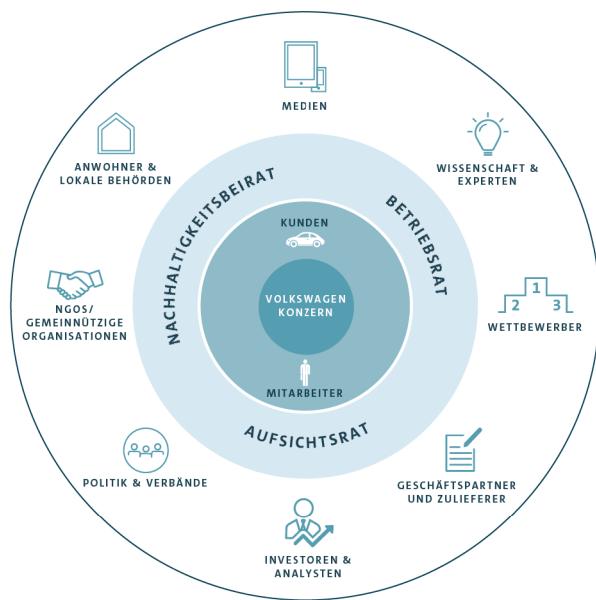
Management und Koordination

Der Volkswagen Konzern hat ein durchgängiges Nachhaltigkeitsmanagement etabliert. Die hiermit verbundenen Strukturen, Prozesse und Verantwortlichkeiten sind in einer spezifischen Konzernrichtlinie kodifiziert. Das Nachhaltigkeitsmanagement verstehen wir dabei als kontinuierlichen Verbesserungsprozess. Zu den Kernelementen gehören: die Übernahme der Gesamtverantwortung für Nachhaltigkeit durch den Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG, die Festlegung der Zuständigkeit der Ressortvorstände für spezifische Managementkonzepte der Nachhaltigkeit sowie die Etablierung des Konzern-Steuerkreises Nachhaltigkeit als ein sogenanntes Top-Gremium. Diesem Steuerkreis gehören Führungskräfte zentraler Vorstands- und Konzernbereiche sowie Vertreter der Marken und des Konzernbetriebsrats an. Er definiert konkrete strategische Ziele und Programme, legt Maßnahmen zur einheitlichen bereichs-, marken- und regionsübergreifenden Weiterentwicklung des Nachhaltigkeitsmanagements fest und entscheidet über nachhaltigkeitsrelevante Grundsatzfragen. Er befasst sich zudem mit der Weiterentwicklung des konzernweiten Nachhaltigkeitsmanagements. Die Geschäftsstelle des Konzern-Steuerkreises wird von der Konzernfunktion Nachhaltigkeit verantwortet.

Strategisches Stakeholder-Management

Stakeholder sind für uns Einzelpersonen, Gruppen oder Organisationen, die den Verlauf oder das Ergebnis unternehmerischer Entscheidungen beeinflussen oder von ihnen beeinflusst werden. Im Mittelpunkt unseres Stakeholder-Netzwerks stehen Kunden und Mitarbeiter. Um diesen Kern herum haben wir auf Basis einer jährlichen Stakeholder-

STAKEHOLDER DES VOLKSWAGEN KONZERNS



Analyse acht weitere, wichtige Stakeholder-Gruppen identifiziert. Die Kontroll- und Beratungsgremien des Konzerns, unter anderem der Aufsichtsrat, der Betriebsrat und der Nachhaltigkeitsbeirat, fungieren als Schnittstellen zwischen internen und externen Stakeholdergruppen.

Unter Stakeholder-Management verstehen wir die systematische, kontinuierliche und an unsere neue Konzernstrategie NEW AUTO geknüpfte Interaktion mit wesentlichen Interessens- und Anspruchsgruppen der Gesellschaft. Im Rahmen unseres Stakeholder-Managements möchten wir einen offenen, konstruktiven und auch kritischen Austausch mit gemeinnützigen Organisationen (NGOs), Investoren, Geschäftspartnern, Verbänden, der Politik und der Wissenschaft über deren Anforderungen, Erwartungen sowie zentrale strategische Themen und deren Umsetzung aktiv gestalten und vorantreiben.

Um die Anregungen und Empfehlungen unserer Stakeholder systematisch aufnehmen zu können, haben wir unser Stakeholder-Management über externe Gremien institutionalisiert. Auf Konzernebene sind dies der bereits genannte Nachhaltigkeitsbeirat und das Stakeholder-Panel, das jedoch auch 2021 pandemiebedingt pausiert hat. Ergänzend hierzu bieten wir unseren Stakeholdern ein breites Spektrum an Interaktionsangeboten und Feedback-Kanälen, zu denen regelmäßige Stakeholder-Dialogveranstaltungen, Stakeholder-Befragungen und internationale Kooperationsprojekte zählen.

Nachhaltigkeitsbeirat

Der 2016 ins Leben gerufene Nachhaltigkeitsbeirat unterstützt den Volkswagen Konzern bei wichtigen strategischen Nachhaltigkeitsthemen und setzt sich aus international renommierten Persönlichkeiten aus Wissenschaft, Politik und Gesellschaft zusammen. Das Beratungsgremium legt seine Arbeitsweise und -schwerpunkte unabhängig fest, verfügt über umfassende Informations-, Konsultations- und Initiativrechte und tauscht sich regelmäßig mit dem Vorstand, dem Top-Management und der Arbeitnehmervertretung aus.

Im Jahr 2021 standen die neue Konzernstrategie NEW AUTO sowie die Themen ESG, Dekarbonisierung, nachhaltige Lieferketten, Kreislaufwirtschaft, Diversität und der Wandel der Beschäftigung im Zentrum des Dialogs zwischen Volkswagen und dem Nachhaltigkeitsbeirat. Im Nachgang zu den Gesprächen übermittelte der Nachhaltigkeitsbeirat zwei Empfehlungsschreiben zu diesen Aspekten an den Konzernvorstand.

Darüber hinaus hat der Beirat ein Projekt zur Untersuchung der Bedeutung von Digitalisierung für Nachhaltigkeit und eine Studie zu den Potenzialen zukünftiger Arbeitsformen und Qualifizierung auf den Weg gebracht. Im

Mittelpunkt des im Jahr 2020 begonnenen Forschungsprojekts mit dem Mercator Research Institute on Global Commons and Climate Change standen im Berichtsjahr Dialoge und erste Analysen zur Inklusivität und Effektivität von Klima-Gesetzgebung im Transportsektor.

Corporate Citizenship

Als guter Corporate Citizen wollen wir fortlaufend wirtschaftlicher Impulsgeber sein, der vor Ort zu Strukturentwicklung und Chancengleichheit beiträgt. Die Übernahme gesellschaftlicher Verantwortung gegenüber unseren Stakeholdern gehört seit jeher zu unserem Selbstverständnis. Die Schwerpunkte unseres gesellschaftlichen Engagements liegen in der Förderung von Zukunfts-, Bildungs- und Sozialprojekten an vielen unserer Standorte weltweit. Im Jahr 2021 wurden weltweit rund 800 Projekte und Initiativen von den Marken und Gesellschaften aufgesetzt oder weitergeführt.

CSR-PROJEKTE

<https://www.volkswagenag.com/de/sustainability/reporting/cc-projects.html>

TOGETHER4INTEGRITY**GANZHEITLICHES INTEGRITÄTS- UND COMPLIANCE-MANAGEMENTSYSTEM**

Integrität und Compliance genießen im Volkswagen Konzern hohe Priorität. Wir sind überzeugt: Für nachhaltigen wirtschaftlichen Erfolg ist es wichtig, dass sich jeder Einzelne an Gesetze, Regelungen und Selbstverpflichtungen hält. Ein solches Verhalten muss selbstverständlich für alle Mitarbeiter des Konzerns sein. Deshalb bleiben Integrität und Compliance wesentliche Elemente unserer neuen Konzernstrategie NEW AUTO und Fokusthema in Sachen Nachhaltigkeit.

Wir wollen Vorbild sein und das Vertrauen der Mitarbeiter, Kunden, Anteilseigner und Partner in uns stärken. Unsere Regelwerke, Prozesse und unsere Unternehmenskultur richten wir darauf aus, dass alle Mitarbeiter jederzeit integer und regelkonform handeln.

Gleichzeitig haben wir Integrität in unseren Entscheidungsprozessen verankert. In jeder Beschlussvorlage für den Vorstand muss zum Beispiel dargelegt werden, dass die angestrebte Entscheidung im Einklang mit Integrität und Compliance steht, welche Risiken damit einhergehen und wie die Risiken verringert werden können. Ähnliche Vorgaben gelten für Konzernmarken und -gesellschaften sowie Konzerngruppen, an die der Vorstand Entscheidungsbefugnisse delegiert hat.

Integrität und Compliance sollen als Steuerungsgröße strategisch wie operativ eine genauso wichtige Rolle in unserem Unternehmen spielen wie Umsatz, Ergebnis, Produktqualität oder Arbeitgeberattraktivität.

Seit 2018 bauen wir ein ganzheitliches Integritäts- und Compliance-Managementsystem (ICMS) auf. Es folgt den fünf international anerkannten ECI-Prinzipien (Ethics and Compliance Initiative): Strategie, Risikomanagement, Integritäts- und Diskussionskultur sowie Verantwortungsübernahme.

Um Integrität und Compliance konzernweit zu verankern, setzen wir unser Programm Together4Integrity (T4I) ein. Es

bündelt nahezu alle Integritäts- und Compliance-Aktivitäten des Unternehmens unter einem Dach, mit einheitlichen, robusten Prozess- und Implementierungsstandards.

Wir etablieren somit nicht nur ein weltweites ICMS für alle Konzern- und Markengesellschaften. Wir treiben auch eines der umfangreichsten Veränderungs- und Kulturprogramme in der Geschichte des Volkswagen Konzerns voran.

T4I: elf Schlüsselinitiativen

Bis 2022 soll T4I im Volkswagen Konzern ausgerollt und bis 2025 implementiert werden. Die Programmgestaltung und der Rollout von T4I werden über die Konzernzentrale gesteuert. Für die Umsetzung sind die jeweiligen Geschäftsführungen vor Ort verantwortlich. Je nach lokalen Gegebenheiten können sich die Maßnahmenpakete unterscheiden. Auch die Implementierungszeit variiert.

Die Maßnahmenpakete gliedern sich in elf Schlüsselinitiativen:

1. HR (Human Ressources) Compliance-Richtlinien und -Verfahren

Im Kern geht es um das Einbinden von Integrität und Compliance in die Standard-HR-Prozesse. Dazu gehören Einstellung, Qualifizierung, Beförderung und Entlohnung (Bonifizierung). Integrität und Compliance sind außerdem als obligatorisches Thema im jährlichen Mitarbeitergespräch verankert sowie Bestandteil von Trainingsmaßnahmen für Mitarbeiter aller Hierarchiestufen.

2. Verhaltensgrundsätze (Code of Conduct)

Der Code of Conduct (CoC) dient als zentrales Instrument, um das Bewusstsein für verantwortungsvolles Handeln und Entscheiden innerhalb der Belegschaft zu stärken. Er legt die Grundlage für regelkonformes Verhalten im Unternehmen. Der CoC gibt Mitarbeitern und Führungskräften Hilfestellung und vermittelt im Zweifel geeignete Ansprechpartner. Als Teil

der Arbeitsverträge gilt der CoC verpflichtend für alle Beschäftigten des Konzerns. Unsere Mitarbeiter werden regelmäßig verpflichtend zu den wesentlichen CoC-Inhalten geschult.

3. Integritätsprogramm

Das Integritätsprogramm soll die Integritätskultur stärken. Ziel ist, den Mitarbeitern die Bedeutung von Integrität zu vermitteln und sie bei entsprechendem Verhalten im Arbeitsalltag zu unterstützen. Wir verstehen Integrität dabei als Haltung: Sie vermittelt einen inneren Kompass für richtiges Handeln und wird besonders in Grauzonen entscheidend, wenn explizite Regeln fehlen oder Zielkonflikte bestehen. Ein besonderer Schwerpunkt liegt darauf, integre Entscheidungen zu treffen. Entsprechende Trainingsmodule unterstützen alle Führungsebenen, vom Meister bis zum Manager.

4. Risikomanagement und interne Kontrollprozesse

Jede Geschäftstätigkeit beinhaltet Risiken. Verbindliche Strukturen und Prozesse sollen helfen, Transparenz zu schaffen und Risiken zu steuern. Dazu gehören der auf akute Risiken fokussierte Risikoquartalsprozess, das Interne Kontrollsyste Standard-IKS, das wesentliche Prozesse absichern soll, und die Ursachenanalyse Rootcause Analysis.

5. Interne Compliance-Risikobewertung

Das sogenannte Internal Compliance Risk Assessment (ICRA) identifiziert und adressiert die Compliance-Risiken im Konzern. Dazu gehören insbesondere Korruption, Geldwäsche, Veruntreuung sowie Risiken im Bereich „Wirtschaft und Menschenrechte“. Auf Basis der Risikoprofile werden für jede Gesellschaft Compliance-Maßnahmen definiert. Darüber hinaus legt ICRA Umsetzungsstandards fest für die Themen Code of Conduct, Hinweisgebersystem sowie Compliance-Trainings.

6. Hinweisgebersystem

Das Hinweisgebersystem dient als zentrale Anlaufstelle, um Regelverstöße von Konzernmitarbeitern zu melden. Dazu gehören Wirtschafts-, Korruptions- und Steuerstrafaten, Umweltstraftaten, Verstöße gegen Menschenrechte, Verstöße gegen kartell- und wettbewerbsrechtliche Vorschriften, Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung, Verstöße gegen Produktsicherheits- und Zulassungsvorschriften und erhebliche Verstöße gegen den Datenschutz. Beschäftigte und Dritte können zu jeder Zeit und in vielen Sprachen Hinweise auf

Fehlverhalten abgeben. Dafür stehen verschiedene, auf Wunsch vollständig anonyme Meldewege zur Verfügung. Ziel ist, mit verbindlichen Grundsätzen und klar geregelten Verfahren Schaden vom Unternehmen und der Belegschaft abzuwenden.

7. M&A- und NCS-Compliance

Bei geplanten Zusammenschlüssen und Zukäufen, sogenannten Mergers & Acquisitions (M&A)-Transaktionen, werden die entsprechenden Unternehmen auf wirtschaftsrechtliche Risiken wie Korruption, Untreue oder Betrug untersucht. Die Analysen liefern Empfehlungen, um identifizierte Risiken zu senken. Dies gilt auch für Joint Ventures sowie Industrialisierungs- und Kooperationsprojekte mit Drittpartnern. Darüber hinaus wirkt die Group Compliance-Organisation auf ein angemessenes Compliance-Management bei Non-Controlled-Shareholdings (NCS) hin, also Unternehmen, die nicht durch ein Unternehmen des Volkswagen Konzerns als Mehrheits-eigentümer kontrolliert werden.

8. Geschäftspartnerprüfung

Der Business Partner Due-Diligence-Prozess prüft Lieferanten, Dienstleister und Vertriebspartner auf Integrität, insbesondere Korruptionsrisiken. Ziel ist es, Risiken für Gesetzes-verstöße wie Korruption und die Missachtung ethischer Standards früh zu erkennen, riskante Geschäftspartner zu vermeiden sowie Maßnahmen zur Risikominimierung festzulegen und mit dem Geschäftspartner umzusetzen. Ist dies nicht möglich, wird eine Beendigung der Geschäftsbeziehung geprüft oder gar nicht erst aufgenommen. Damit haben wir bereits wesentliche Voraussetzungen zur Umsetzung von Teilen des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes geschaffen.

MELDEKANÄLE DES HINWEISGEBERSYSTEMS



9. Produkt-Compliance

Das Product-Compliance-Managementsystem (PCMS) soll sicherstellen, dass unsere Produkte über ihre Lebensdauer die gesetzlichen und behördlichen Vorschriften des Aus- und Einfuhrlandes, in- wie externe Standards, vertraglich vereinbarte Kundenanforderungen und extern kommunizierte Selbstverpflichtungen erfüllen. Für unser PCMS haben wir klare Rollen und Verantwortlichkeiten definiert mit Blick auf Ausgestaltung, Umsetzung und Überwachung.

10. Umwelt-Compliance

Die gesetzlichen Umweltvorschriften und freiwilligen Selbstverpflichtungen sind bindend für alle Standorte und Geschäftsfelder. Die Umweltpolitik des Konzerns und das Umwelt-Compliance-Managementsystem legen die entsprechenden Anforderungen und Verantwortlichkeiten fest. Sie gelten für alle Strategie-, Planungs- und Entscheidungsprozesse in den Konzernmarken und -gesellschaften. Dazu gehört ein Kennzahlensystem, das den Fortschritt beim Erreichen der Umweltziele in den Bereichen erneuerbare Energien, CO₂-Ausstoß und Ressourceneffizienz ermittelt. Wir berücksichtigen die tatsächlichen und potenziellen Umweltrisiken und -chancen im gesamten Lebenszyklus unserer Produkte.

11. Korruptionsbekämpfung

Der Volkswagen Konzern vertritt eine Null-Toleranz-Politik bei aktiver und passiver Korruption. Dies ist sowohl in unseren internen Verhaltensgrundsätzen als auch im Code of Conduct für Geschäftspartner verankert. Gemeldete Verstöße gegen unsere Grundsätze werden durch unsere Aufklärungs-Offices verfolgt und aufbereitet, die betreffenden Mitarbeiter sanktioniert. Zur Initiative gehören auch die Entwicklung und Implementierung von verpflichtenden Trainings für Mitarbeiter in Bereichen oder Gesellschaften mit hoher Risiko-Exposition.

T4I zielt damit nicht nur darauf ab, die konzernweit einheitliche Corporate Governance im Bereich Integrität und Compliance zu stärken. Das Programm soll auch die Integritätskultur weiterentwickeln, indem es Mitarbeiter inspiriert, aktiviert und ihren Antrieb stärkt, sich in jeder Situation integer zu verhalten. Dazu gehört die Standhaftigkeit, an integren Grundsätzen festzuhalten – unabhängig von ökonomischem oder sozialem Druck. So verstanden, leisten T4I und das ICMS einen wichtigen Beitrag für mehr Nachhaltigkeit im Volkswagen Konzern.

Erfolg nachhaltig messen

Integraler Bestandteil des Compliance-Managementsystems sind Methoden zur Wirksamkeitskontrolle und Fortschrittsmessung. Das zentrale Planungs- und Reporting-System von T4I bietet permanente Transparenz zum Umsetzungsstand der Schlüsselinitiativen. Es dient der internen Berichterstattung gegenüber Konzern- und Markenvorstand, macht den Projektfortschritt sichtbar und kann bei der Einleitung von Gegenmaßnahmen im Fall von Projektverzögerungen helfen.

Darüber hinaus liefert das jährliche Stimmungsbarometer Auskunft über den Stand der Entwicklung unserer Integritätskultur. Die konzernweite Mitarbeiterbefragung untersucht unter anderem die Möglichkeit jedes Einzelnen, sich integer zu verhalten. Wird dabei ein festgelegter Schwellenwert unterschritten, muss die jeweilige Führungskraft mögliche Hemmnisse mit ihrem Team identifizieren und ausräumen.

Als Messgröße für den Stand der Zielerreichung in Bezug auf Integrität und Recht haben wir für die großen Pkwproduzierenden Marken eine strategische Kennzahl definiert:

> Regeleinhaltung, Fehlerkultur und integres Verhalten.

Sie basiert auf der Auswertung der Antworten auf drei Fragen aus dem Stimmungsbarometer, die die Einhaltung von Regelungen und Prozessen, den Umgang mit Risiken und Fehlern sowie die Möglichkeit integren Verhaltens zum Inhalt haben. Im Fall von Negativabweichungen entwickeln die betroffenen Fachabteilungen Maßnahmen und setzen diese um. Von einem bereits guten Ausgangswert kommend – seit dem Beginn der Erhebung dieses Indikators lag die Zustimmung der Mitarbeiter immer in der höchsten Kategorie der zugrunde liegenden fünfstufigen Skala – hat sich die Kennzahl bis zum Jahr 2021 kontinuierlich verbessert. Gegenüber dem Ausgangswert stieg der Index um 4,1 Punkte, im Vergleich zum Vorjahr um 0,2 Punkte.

Zudem verwendet Volkswagen den „Integrity Index“. Er misst ganzheitlich die Unternehmensintegrität und dient als strukturelles Frühwarnsystem. Die Ermittlung des Index wurde 2019 als Pilotprojekt bei den Marken Volkswagen Pkw und Audi gestartet. Unabhängige Wirtschaftsethik-Wissenschaftler erheben mehr als 100 Messpunkte in den Kategorien Compliance & Infrastruktur, Betriebsklima & Integritätskultur, Produkte & Kunden, Gesellschaft sowie Partner & Märkte. Das im Berichtsjahr durchgeföhrte Assessment zeigte erfreuliche Fortschritte beim Indexwert. Dazu trugen unter anderem Zugewinne in den Kategorien Compliance & Infrastruktur, Betriebsklima & Integritätskultur, Produkte & Kunden sowie Gesellschaft bei.

Ergänzend fand im Berichtsjahr zum ersten Mal eine Integritäts- und Compliance-Befragung statt. Mehr als 47.000 Mitarbeiter nahmen anonym teil.

Compliance: Klare Regeln im Konzern

Regelkonformes Verhalten muss eine Selbstverständlichkeit für alle Mitarbeiter des Volkswagen Konzerns sein. Dabei unterstützt die Group Compliance-Organisation weltweit mit Programmen, Richtlinien, Prozessen und praxisorientierter Beratung. Sie hilft den Konzern- und Markengesellschaften, ihre Geschäftsaktivitäten regelkonform durchzuführen und die entsprechenden Gesetze und internen Vorgaben einzuhalten. Schwerpunkte der Compliance-Arbeit sind Anti-Korruption, Verhinderung von Untreue, Geldwäscheprävention sowie „Wirtschaft und Menschenrechte“.

Als zentrale Beratungsstelle für Compliance-Fragen hat sich im Volkswagen Konzern der „Infopoint Compliance“ etabliert. Das Team gibt entweder direkt eine Empfehlung zum Sachverhalt ab oder leitet die Anfrage an eine zuständige Stelle weiter. Fallbeispiele aus dieser Beratung fließen regelmäßig in die Compliance-Kommunikation ein. Die Erreichbarkeit des Infopoints wurde im Berichtsjahr weiter ausgebaut: In der Volkswagen 360°-App können Beschäftigte nun direkt die Compliance-Beratungsstelle kontaktieren. Vor allem Mitarbeiter ohne eigenen IT-Arbeitsplatz profitieren von dieser Erleichterung.

Darüber hinaus bietet die Group Compliance-Organisation zielgruppenspezifische Trainings- und Kommunikationsformate an. Dazu gehören Managementgespräche oder Schulungen für Multiplikatoren. Compliance-Inhalte sind überdies fester Bestandteil aller Karriere-Entwicklungswege vom Einstiegsprogramm für Trainees, über Programme zur Führungskräfte- und Managemententwicklung bis hin zum Senior Management-Programm. Ergänzt werden die Maßnahmen durch Informations- und Kommunikationsaktivitäten wie Sensibilisierungskampagnen, Film- und Dialogformate, Newsletter oder interaktive Spiele zum Lernen über Gesetze und Regeln.

Mit einem Aktionspaket hat sich die Group Compliance-Organisation im Berichtsjahr wichtigen Zukunftsfeldern gewidmet. Darin enthalten sind unter anderem Projekte zur konzernübergreifenden Zusammenarbeit in den Märkten, die Weiterentwicklung IT-basierter Compliance-Tools oder Austauschformate mit in- und externen Compliance-Experten.

Verantwortung in Lieferketten und Wirtschaft

Anforderungen und Ambition

Der Volkswagen Konzern will nachhaltige Mobilität für kommende Generationen ermöglichen. Für uns ist es daher selbstverständlich, unserer rechtlichen, sozialen und ökologischen Verantwortung nicht nur im eigenen Konzern gerecht zu werden, sondern auch in unseren Lieferketten.

Deshalb hat Volkswagen „Verantwortung in Lieferketten und Wirtschaft“ als Fokusthema definiert und in den Initiativen der neuen Konzernstrategie NEW AUTO verankert. Wir bekennen uns zur unternehmerischen menschenrechtlichen Verantwortung in unseren Geschäftseinheiten, an unseren Standorten und in unseren Geschäftsbeziehungen. Wir verurteilen Zwangs- und Kinderarbeit, achten die Versammlungsfreiheit, leben Toleranz und Vielfalt, schützen Benachteiligte und beteiligen uns nicht an rechtswidrigen Handlungen. Dies ist auch in unseren Verhaltensgrundsätzen (Code of Conduct) verankert.

Ziel ist, unser konzernweit geltendes Compliance-Managementsystem für Menschenrechte zu stärken. Die Gestaltung orientiert sich an den „Human Rights Due Diligence“-Vorgaben der UN. Wir wollen bis spätestens 2025 sogenannte ESG-Risiken (Environment, Social, Governance) einschließlich menschenrechtlicher Risiken wirksam reduzieren. Bis 2023 sollen alle Konzerngesellschaften, die sich im Scope der Group Compliance befinden, das Themenfeld „Wirtschaft und Menschenrechte“ in ihr Compliance-Managementsystem implementiert haben. Die Zielerreichung werden wir mit geeigneten Maßnahmen unterlegen und über entsprechende KPIs steuern.

Arbeitsschwerpunkte „Wirtschaft und Menschenrechte“

Wir haben die einschlägigen menschenrechtlichen Rahmenwerke mit unseren geschäftsspezifischen Aktivitäten abgeglichen und die für uns relevanten Aspekte als Arbeitsschwerpunkte festgelegt. Diese „Salient Business & Human Rights Issues“ beziehen sich auf:

- > Arbeitsrechte
- > Sicherheit
- > Toleranz

Seit 2019 gibt es im Volkswagen Konzern eine vom Konzernvorstand installierte Koordinationsfunktion für das Themenfeld „Wirtschaft und Menschenrechte“. Sie koordiniert auch die Zusammenarbeit mit den Marken und Regionen. Über eine entsprechende Gremienstruktur steuern wir dieses Themenfeld vom Konzernvorstand bis zur regionalen Ebene in den Marken des Konzerns.

Dialog und Kooperation

Wir kommunizieren über verschiedene Kanäle zum Themenfeld „Wirtschaft und Menschenrechte“ an unsere Belegschaft. Gegenüber der Öffentlichkeit und externen Stakeholdern positionieren wir uns in Interviews und Medienbeiträgen.

Als einziger Automobilhersteller engagieren wir uns in der internationalen, branchenübergreifenden Initiative „Global Business Initiative for Business and Human Rights“ (GBI). Zudem sind wir in der Nachhaltigkeitsvereinigung der deutschen Wirtschaft, EconSense, aktiv. Darüber hinaus bringen wir uns in den Branchendialog der deutschen Automobilindustrie im Rahmen des Nationalen Aktionsplans für Wirtschaft und Menschenrechte ein und suchen den engen Austausch mit anderen Unternehmen sowie institutionellen Investoren und Investmentbanken, etwa bei unserer jährlichen ESG-Konferenz für Investoren.

Transparenz durch Risiko-Assessments

Das Thema „Wirtschaft und Menschenrechte“ ist eng eingebunden in unsere internen Compliance-Risiko-Assessments. Mittlerweile hat Group Compliance 782 kontrollierte

Konzerngesellschaften in insgesamt 83 Ländern auf Menschenrechtsrisiken untersucht. Die Ergebnisse wurden von den Gesellschaften geprüft und bestätigt. Im Anschluss erhielten die Gesellschaften risikospezifische Maßnahmen, die sie bis Ende des Berichtsjahres umsetzen mussten. Ab 2022 wird die Umsetzung nachverfolgt.

Vorbereitung auf das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG)

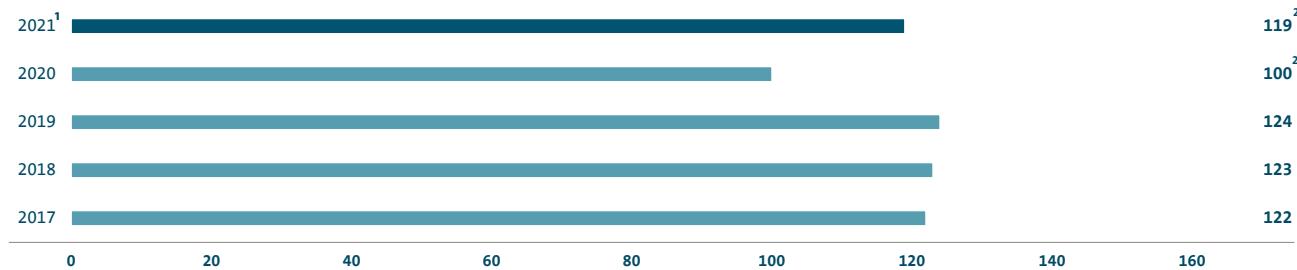
Derzeit bereiten wir uns intensiv auf das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz vor. Der Volkswagen Konzern unterstützt den neu geschaffenen, verbindlichen Rechtsrahmen, der Unternehmen und ihre Lieferanten zur Wahrung von Menschenrechten verpflichtet. Wir begrüßen, dass das Gesetz längerfristige Rechtssicherheit für Unternehmen schafft. Gleichwohl stellt das LkSG Anforderungen, die für Unternehmen nur mit hohem Aufwand zu erfüllen sind.

Weiterführende Informationen zu den Themen Integrität und Compliance sowie „Wirtschaft und Menschenrechte“ finden Sie im Konzernnachhaltigkeitsbericht 2021.

HINWEISGEBERSYSTEM

<https://www.volkswagenag.com/de/group/compliance-and-risk-management/whistleblowersystem.html>
Telefon: +49 5361 9 46300
E-Mail: io@volkswagen.de

CO₂-EMISSION DER EUROPÄISCHEN (EU27+2) PKW-NEUWAGENFLOTTE DES VOLKSWAGEN KONZERNS
in Gramm pro Kilometer (WLTP)



¹ Die Berechnung der CO₂-Flottenemissionen seitens der EU-Kommission wurde 2021 von NEFZ auf WLTP umgestellt.

² Vorbehaltlich der Bestätigung der CO₂-Daten im Rahmen der offiziellen Veröffentlichung der EU-Kommission.

FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Zukunftsweisende Mobilitätslösungen mit markenprägenden Produkten und Dienstleistungen sind ohne Innovationen undenkbar. Unsere Forschung und Entwicklung spielt daher für die nachhaltige Wertsteigerung des Unternehmens eine zentrale Rolle.

Gemeinsam mit unseren Konzernmarken haben wir – abgeleitet aus der neuen Strategie NEW AUTO – Maßnahmen zur Vernetzung der konzernweiten Entwicklungsaktivitäten auf den Weg gebracht. Im Mittelpunkt steht dabei ein effizienter, markenübergreifender Entwicklungsverbund, gekennzeichnet durch enge Vernetzung unserer Experten, Zusammenarbeit auf Augenhöhe, ein innovatives Arbeitsumfeld und die Bündelung von Entwicklungsaktivitäten. Dadurch wollen wir konzernweite Synergien erschließen und eine Vorbildfunktion in puncto Umwelt, Sicherheit und Integrität übernehmen. Der Entwicklungsverbund trägt maßgeblich dazu bei, den Wandel des Volkswagen Konzerns voranzutreiben und seine Zukunftsfähigkeit zu stärken.

Im Berichtsjahr haben wir uns auf der Grundlage dieser strategischen Ausrichtung darauf konzentriert, weiter an zukunftsweisenden Mobilitätslösungen zu arbeiten, wettbewerbsstärkende Technologiekompetenzen aufzubauen, unsere Produkt- und Servicepalette zu erweitern sowie Funktionalität, Qualität, Sicherheit und Umweltverträglichkeit unserer Produkte und Dienstleistungen zu verbessern.

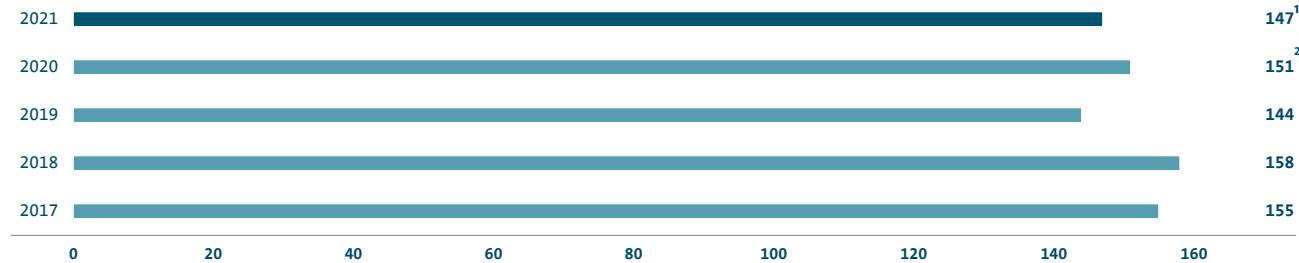
CO₂-Flottenemissionen

Um die Wirksamkeit unserer Maßnahmen zur Reduzierung der CO₂-Emissionen unserer Fahrzeuge zu messen, erheben wir in Europa und den USA eine strategische Kennzahl:

> CO₂-Flottenemissionen. Die EU-Pkw-Neuwagenflotte (EU27 + 2) des Volkswagen Konzerns (ohne Lamborghini und Bentley) hat im Berichtsjahr gemäß den gesetzlichen Berechnungsgrundlagen im Durchschnitt 119 g CO₂/km (WLTP)¹ emittiert, gegenüber einem gesetzlichen Zielwert

von 121 g CO₂/km (WLTP)¹. Damit hat der Volkswagen Konzern das CO₂-Flottenziel der EU übererfüllt. Die Marken Lamborghini und Bentley werden als Kleinserienhersteller mit einer eigenständigen Flotte im Rahmen der europäischen CO₂-Gesetzgebung veranlagt und lagen jeweils oberhalb ihres individuellen Zielwerts. Ab 2022 werden Bentley und Lamborghini in die EU-Pkw-Neuwagenflotte des Volkswagen Konzerns integriert. Bis zum Jahr 2025 verfolgt die EU-Kommission das Ziel einer CO₂-Reduktion von 15%, was für unsere EU-Pkw-Neuwagenflotte einem CO₂-Zielwert von unter 105 g CO₂/km entspricht. Für das Jahr 2030 wurde eine Absenkung von 55% vorgeschlagen, dies entspricht einem CO₂-Zielwert von unter 60 g CO₂/km. Wir gehen davon aus, dass unsere EU-Pkw-Neuwagenflotte das Ziel für 2025 erfüllen und das Ziel für das Jahr 2030 übererfüllen kann. Die EU-Neuwagenflotte für leichte Nutzfahrzeuge des Volkswagen Konzerns hat im Berichtsjahr 2021 gemäß den gesetzlichen Berechnungsgrundlagen im Durchschnitt 202 g CO₂/km (WLTP)¹ gegenüber einem gesetzlichen Zielwert von 198 g CO₂/km (WLTP)¹ emittiert. Entgegen der ursprünglichen Planung wurde das Ziel aufgrund des Halbleitermangels und der damit verbundenen eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit knapp verfehlt. Die Zielvorgabe für den mit anderen Herstellern gebildeten CO₂-Pool wurde erreicht. Alle genannten Werte verstehen sich vorbehaltlich der Bestätigung der CO₂-Daten im Rahmen der offiziellen Veröffentlichung der EU-Kommission. Bis zum Jahr 2025 verfolgt die EU-Kommission das Ziel einer CO₂-Reduktion von 15%, was für unsere EU-Neuwagenflotte für leichte Nutzfahrzeuge einem CO₂-Zielwert von unter 175 g CO₂/km entspricht. Für das Jahr 2030 wurde eine Absenkung von 50% vorgeschlagen, dies entspricht einem CO₂-Zielwert von unter 115 g CO₂/km. Wir gehen davon aus, dass unsere EU-Neuwagenflotte für leichte Nutzfahrzeuge das Ziel für 2025 erfüllen und das Ziel für das Jahr 2030 übererfüllen kann. In den Märkten Vereinigtes Königreich und Schweiz/Liechten-

CO₂-EMISSION NACH GHG FÜR PKW UND LEICHE NUTZFAHRZEUGE DES VOLKSWAGEN KONZERNS IN DEN USA
in Gramm pro Kilometer für das Modelljahr



1 Vorbehaltlich der Einreichung des Final MY Reports MY21 und der anschließenden Bestätigung durch EPA und CARB (interner Datenstand September 2021).

2 Vorbehaltlich der Bestätigung durch EPA und CARB (Final MY Report MY20 eingereicht, aber noch nicht bestätigt).

stein wurden die gesetzlichen Vorgaben von den Flotten des Volkswagen Konzerns für das Berichtsjahr 2021 knapp verfehlt. In den USA verpflichtet sich die Emissionsgemeinschaft – bestehend aus den Konzernmarken Volkswagen Pkw, Audi, Lamborghini, Bentley, Porsche und Bugatti – die zwei Regulierungen Green House Gas (GHG) und Corporate Average Fuel Economy (CAFE) zu erfüllen, die jeder Hersteller im Zusammenhang mit Pkw und leichten Nutzfahrzeugen, unter der Berücksichtigung von Credits für „Air Conditioning“ und „Off Cycle Credits“, einhalten muss. Aufgrund der zeitversetzten Bestätigung der vom Kalenderjahr abweichenden Modelljahre durch die Behörden sind die Werte für das aktuelle und vorhergehende Modelljahr durch interne Berechnungen hergeleitet. Der GHG CO₂-Wert für das Modelljahr 2021 (interner Datenstand September 2021) der Flotten Pkw und leichte Nutzfahrzeuge liegt im Durchschnitt bei 147 g CO₂/km (Modelljahr 2020: 151 g CO₂/km) gegenüber einem gesetzlichen Zielwert von 142 g CO₂/km (Modelljahr 2020: 139 g CO₂/km). Durch die Anwendung der gesetzlichen Flexibilität in GHG und CAFE sowie extern erworbener Credits konnte der Volkswagen Konzern die geltenden Vorgaben – vorbehaltlich der Bestätigung durch die Behörden – für das Modelljahr 2021 einhalten. Der für das Modelljahr 2020 genannte Wert versteht sich vorbehaltlich der Bestätigung durch die Behörden EPA und CARB. Für das Jahr 2025 gehen wir in den USA von einem CO₂-Zielwert von circa 110 g CO₂/km aus und rechnen damit, dass wir dieses Ziel erreichen. Für 2030 werden wir den Elektrofahrzeug-Anteil unserer Neuwagenflotte auf deutlich über 40% erhöhen und sind damit im Zielkorridor der aktuellen Administration.

Antriebs- und Kraftstoffstrategie

Mit Blick auf die gesetzlichen Emissionsvorgaben entwickeln wir derzeit ein zukunftsorientiertes Antriebs- und Fahrzeug-

portfolio: Wir haben uns vorgenommen, die Effizienz der Antriebe mit jeder neuen Modellgeneration zu steigern – unabhängig davon, ob es sich um Verbrennungsmotoren, Hybrid- oder reine Elektroantriebe handelt. Der Volkswagen Konzern führt mit seinen Marken eine eng abgestimmte Technologie- und Produktplanung durch, um Zielverfehlungen bei den Flottenverbrauchsgrenzen zu vermeiden. Diese sind mit erheblichen Emissionsüberschreitungsabgaben verbunden. Daher soll bereits im Jahr 2025 rund jedes fünfte Neufahrzeug aus dem Volkswagen Konzern weltweit rein elektrisch angetrieben werden; je nach Marktentwicklung könnten dies über zwei Millionen Elektrofahrzeuge pro Jahr sein. Im Rahmen unserer Elektrifizierungsoffensive wollen wir bis 2030 unseren Kunden weltweit rund 70 rein batterie-elektrische Fahrzeuge anbieten können, wovon rund 20 bereits angelaufen sind. Zudem sind bis Ende des Jahrzehnts insgesamt rund 60 Hybridmodelle geplant, von denen etwas mehr als die Hälfte bereits produziert wird. Bis 2030 will der Volkswagen Konzern sein gesamtes Modellportfolio – vom Volumenmodell bis zum Premiumfahrzeug – durchgängig elektrifizieren. Von jedem unserer Pkw-Modelle aller Konzernmarken soll es dann mindestens eine elektrifizierte Variante geben – batterieelektrisch oder als Hybridfahrzeug. Dafür haben wir neben dem Modularen E-Antriebs-Baukasten (MEB) auch eine rein elektrische Plattform für unsere Premium- und Sportmarken – die Premium Plattform Elektrik (PPE) entwickelt. Des Weiteren gestalten wir derzeit mit Hochdruck im Rahmen der Technologie-Initiative Mechatronics der neuen Konzernstrategie NEW AUTO die Nachfolgeplattform für unsere zukünftigen, rein elektrischen Fahrzeuge, die sogenannte Scalable Systems Platform (SSP). Strategische Ziele dieser SSP-Plattform sind dabei die weitere Senkung von Varianz durch die konsequente Steigerung von Synergien und damit das Heben von erheblichen Kostenpotenzialen. Das Fahrzeugprojekt Artemis von Audi wird

ab 2025 wesentliche Module der SSP erstmals einsetzen. Volkswagen bringt dann ab 2026 mit dem Fahrzeugprojekt Trinity ein erstes Modell auf Basis der SSP in das Volumensegment.

Um in Zukunft möglichst vielen Menschen weltweit nachhaltige und bezahlbare Mobilität zur Verfügung zu stellen, bieten wir ein fokussiertes Antriebsspektrum mit Elektrifizierungen an. Aus heutiger Sicht werden konventionelle Verbrennungsmotoren auch in den nächsten Jahren einen großen Anteil des Antriebsportfolios abbilden. Im Interesse eines verantwortungsvollen Umgangs mit Ressourcen ist es deshalb unerlässlich, diesen Teil der Motorenpalette weiter zu verbessern sowie konsequent und marktspezifisch zu konsolidieren. Zur Erfüllung zukünftiger Abgasnormen sind Aggregatemaßnahmen, wie eine deutlich aufwendigere Abgasreinigung oder eine sogenannte Mild-Hybridisierung der Fahrzeuge, sowie auch Fahrzeugmaßnahmen, zum Beispiel eine optimierte Aerodynamik oder reduzierte Rollwiderstände, erforderlich. Darauf bereiten wir uns in der Weiterentwicklung unseres Produktpportfolios intensiv vor.

Wichtiger denn je ist uns, unseren Modulansatz stringent weiterzuverfolgen. Um ein breites Produktpportfolio wirtschaftlich anbieten zu können, reduzieren wir die Anzahl der einzelnen Module. Bei den konventionellen Verbrennungsmotoren etwa wollen wir die Varianten im Konzern langfristig im Rahmen der Transformation verringern. Das schafft Freiraum für die Entwicklung und Produktion neuer Hybrid- und Elektroantriebe.

Life Cycle Engineering und Recycling

Technologische Innovationen zur Verringerung des Kraftstoffverbrauchs allein reichen nicht aus, um die Wirkung von Fahrzeugen auf die Umwelt zu minimieren. Wir betrachten die von unseren Produkten verursachten Umweltauswirkungen daher über den ganzen Fahrzeuglebensweg und sämtliche Stufen der Wertschöpfungskette hinweg. Dies umfasst den Herstellungsprozess mit der Rohstoffentnahme, der Werkstoffherstellung, den Prozessen bei unseren Lieferanten sowie der eigenen Produktion an unseren Standorten, die Nutzungsphase mit den Fahrzeugemissionen und der notwendigen Kraftstoff- und Ladestrombereitstellung und schließlich die Verwertung des Altfahrzeugs am Ende des Lebenszyklus. Wir ermitteln, an welcher Stelle des Lebenszyklus' Verbesserungen den größten Effekt haben und entwickeln geeignete Lösungen. Das nennen wir Life Cycle Engineering. Recycling beispielsweise ist ein wichtiger Ansatz, um Umwelt-einflüsse zu verringern und Ressourcen zu schonen; deshalb achten wir bereits bei der Entwicklung neuer Fahrzeuge auf die Recyclingfähigkeit der Werkstoffe, verwenden qualitativ hochwertiges Recyclingmaterial und vermeiden Schadstoffe. Zur Erreichung dieses Ziels wird zum Beispiel empfohlen, Stoffe, die auf der sogenannten „Kandidatenliste für besonders besorgniserregende Stoffe“ der EU-Verordnung REACH aufgeführt sind, zu vermeiden. Gemäß der Europäischen

Richtlinie über Altfahrzeuge müssen Pkw und leichte Nutzfahrzeuge an ihrem Lebensende zu 85% recycelbar und zu 95% verwertbar sein – unsere in Europa zugelassenen Fahrzeuge erfüllen diese gesetzliche Vorschrift.

Synergien steigern die Effizienz

Bei der Fahrzeugentwicklung arbeiten wir zusammen mit unseren Marken intensiv daran, Synergien zu heben. Die gemeinsame Strategie des Entwicklungsverbunds verfolgt beispielsweise das Ziel, über einen effektiveren und effizienteren Ressourceneinsatz bei der Erforschung und Entwicklung neuer mobilitätsbezogener Technologien, Produkte und Dienstleistungen die Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit des Konzerns langfristig zu stärken. In unserem konzernweiten Entwicklungsverbund arbeiten die Marken daher nicht nur mit-, sondern auch füreinander an Schlüsseltechnologien und bilden übergreifende Kompetenznetzwerke für Zukunftsthemen. Vor diesem Hintergrund wurden im Jahr 2020 Verantwortlichkeiten in der Technischen Entwicklung neu sortiert, um die Modulentwicklung noch effizienter zu koordinieren und Synergien bei Modulvarianz, Komponenten, Bauteilen und Prozessen zu heben.

Auch das Management von Modulen steuern wir zentral, um Kosten, Investitionen und die Komplexität zu reduzieren. Wir verfolgen das Ziel, die Aufwendungen in den Baukästen zu senken und zeitgleich die flächendeckende Breitelektrifizierung sowie die Ausrichtung auf autonome Systeme umzusetzen. Erreichen wollen wir dies durch eine deutliche Verringerung der Komplexität – mit gestrafften und überschneidungsfreien, aber dennoch synergetischen Plattformen. Dabei greifen die unterschiedlichen Konzernmarken auf die Modulbaukästen zurück – so erschließen wir Synergien zwischen den verschiedenen Modellen einer Baureihe wie auch über Baureihen hinweg. Die Straffung der Baukästen schafft finanziellen Spielraum für die Entwicklung in den Zukunftsthemen Digitalisierung und autonomes Fahren. Die volumen-starken Pkw-Marken haben die Baureihenorganisation implementiert. Dadurch stärken wir die Verantwortung der Marken für den Erfolg der Fahrzeugprojekte, verbessern die bereichsübergreifende Projektarbeit, beschleunigen Entscheidungen und verbessern die Ergebnisorientierung in den Projekten.

Synergien erschließen wir auch durch den fortwährenden intensiven Austausch über Best-Practice-Ansätze, etwa bei der virtuellen Entwicklung und Erprobung. Nicht zuletzt trägt auch die zentrale Entwicklung und Konsolidierung von IT-Systemen dazu bei, die markenübergreifende Zusammenarbeit zu stärken, Entwicklungsaktivitäten vergleichbarer zu machen und die IT-Kosten im Konzern zu senken.

Nachhaltige Mobilität, Vernetzung und automatisiertes Fahren

Mobilität von Personen und Waren ist eine Voraussetzung für wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung. Doch die natürlichen Ressourcen schwinden und der Klimawandel schreitet voran. Gefordert sind daher ganzheitliche Mobi-

litätskonzepte, die die Auswirkungen auf die Umwelt minimieren. Sie müssen effizient, nachhaltig, krisensicher, kundenorientiert – und jederzeit und überall zugänglich sein.

In unserem konzernweiten Verbund erforschen und entwickeln wir solche Konzepte: Wenn wir die Zukunft der Mobilität gestalten, blicken wir nicht nur auf das Automobil und begleitende Dienstleistungen. Wir beziehen alle Verkehrsmittel, die Verkehrsinfrastrukturen und das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung ein. Digitale Vernetzung und das autonome Fahren ermöglichen völlig neue Lösungsansätze. Mit ihnen können wir unseren Beitrag zu einem ganzheitlichen Mobilitätssystem der Zukunft leisten und die Transformation unserer Branche vorantreiben.

Die Grundlage dafür sind neue Softwarelösungen. Im Rahmen der neuen Strategie NEW AUTO erklärte der Volkswagen Konzern mit der Kerninitiative Software die Softwareentwicklung deshalb zu einer der Ziel-Kernkompetenzen. Die Verantwortung trägt unsere Softwaretochter CARIAD. 2020 als Car.Software-Organisation aufgebaut und 2021 in CARIAD umbenannt, soll das Unternehmen ein nachhaltiges, komfortables, vernetztes und sicheres automobiles Erlebnis für die Kunden der Marken unseres Konzerns entwickeln. CARIAD bietet die Antworten auf die strategischen Fragen der Digitalisierung und bündelt die Softwarekompetenzen im Konzern.

Entwickler von CARIAD arbeiten an Standorten in Deutschland und gemeinsam mit Entwicklungsteams in Nordamerika und China. Der Aufbau eigener CARIAD-Niederlassungen in Nordamerika und China wurde 2021 angestoßen. Das Unternehmen beschäftigt rund 4.500 Fachkräfte, die die Entwicklung folgender Lösungen im Konzern übernehmen:

- > ein einheitliches Fahrzeug-Betriebssystem „VW.OS“ für alle Konzernfahrzeuge,
- > eine einheitliche End-to-End-Elektronikarchitektur,
- > die Anbindung an eine gemeinsame Volkswagen Automotive Cloud „VW.AC“,
- > eine Infotainment-Plattform samt App-Store für Drittanbieter,
- > Fahr-Assistenzsysteme, autonome Parkfunktionen und autonomes Fahren für private Mobilität,
- > ein Datenmarktplatz,
- > neue Mobilitätsdienste und digitale Geschäftsmodelle.

Ab Mitte dieses Jahrzehnts ist vorgesehen, dass CARIAD diese Lösungen in einer eigens entwickelten, skalierbaren Software-Plattform E³ 2.0 zusammenführt und den Konzernmarken zur Verfügung stellt. Der Ersteinsatz ist ab 2025 im Rahmen des Projekts Artemis in einem Modell der Marke Audi geplant. Ab 2026 soll die Software-Plattform beim Volkswagen Projekt Trinity Einzug ins Volumensegment halten. Es folgen weitere Konzernmodelle, um Skaleneffekte zu generieren und die Kosten für die steigenden Softwarebedarfe im Fahrzeug für alle Marken zu senken.

Bereits heute liefert CARIAD updatefähige Software an die Konzernmarken. Unser Anspruch ist, die Software sicher und nachvollziehbar zu gestalten. Sie kann als Over-the-Air-

Update in die Fahrzeuge eingespielt werden – eine wichtige Voraussetzung für die Erfüllung der Vorschriften R.155 und R.156 der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen, UNECE.

Die neue Software-Plattform E³ 2.0 soll den Weg zu autonomen Fahrfunktionen der Zukunft ebnen. CARIAD übernimmt dabei die Entwicklung assistierter und hochautomatisierter Fahrfunktionen bis Level 4 für alle Pkw-Marken des Volkswagen Konzerns. Im Rahmen der strategischen Technologie-Initiative Mobility Solutions, die das autonome Fahren in Verbindung mit Service-Modellen, also geteilter Mobilität („Mobility as a Service“, „Transportation as a Service“), vorantreibt, entwickelt Volkswagen Robo-Shuttles und -Transporter.

Für ihre Vision einer nachhaltigen Mobilität der Zukunft präsentierte die Konzernmarken 2021 neue Konzeptfahrzeuge. Ziel ist, in Städten und in ländlichen Gebieten neue Mobilitätsformen zu ermöglichen – auch für Nutzergruppen, denen der Zugang zu Mobilität bislang verwehrt geblieben ist: Volkswagen Nutzfahrzeuge stellte erstmals gemeinsam mit Argo AI sein autonomes Shuttle vor. Der Volkswagen ID.Life bietet nachhaltige, elektrische Mobilität für das urbane Leben, während der Audi Grandsphere die Zukunft autonomer Geschäftsreisen definiert.

Mit Allianzen Kräfte bündeln

Die neue Strategie NEW AUTO sieht die Transformation unseres Kerngeschäfts und den gleichzeitigen Ausbau des Geschäftsfelds für Mobilitätslösungen vor. Entscheidend für den Erfolg dieser Vorhaben ist, dass wir unsere Innovationskraft auf ein noch breiteres Fundament stellen.

Innerhalb des Volkswagen Konzerns bündeln wir im Bereich Volkswagen Group Innovation die technologischen Innovationsaktivitäten. An sieben Standorten weltweit – in den USA, Europa und Asien – arbeiten Mitarbeiter an nachhaltigen Lösungen für urbane und interurbane Mobilitätsysteme, entsprechend unserem Leitspruch „Mobility for generations to come“. Um Digitalisierung, Nachhaltigkeit und E-Mobilität fortlaufend mit innovativen Projekten zu unterstützen, werden regelmäßig vorentwicklungsreife Technologien und Aktivitäten aus der Volkswagen Group Innovation in unsere Konzernmarken transferiert. Damit schaffen wir eine agile Innovationsstruktur, die es uns erlaubt, auch kurzfristig neue Meilenstein-Projekte mit innovativen internationalen Partnern zu initiieren.

Das Wachstum in Sachen Mobilität definiert sich stark über regionale Innovationsaktivitäten. Volkswagen fokussiert daher seine strategischen Venture-Capital-Aktivitäten und Partnerschaften im internationalen Innovationsökosystem des Konzerns. Das hilft uns, regionale Kundenbedürfnisse genauer zu erkennen, unser Angebot entsprechend anzupassen und wettbewerbsgerechte Kostenstrukturen zu etablieren. Dabei setzen wir stärker als bisher auf Partnerschaften, Zukäufe und Venture-Capital-Investitionen und steuern die

Auswahl der Engagements zentral, um den größtmöglichen Wert für den Konzern und seine Marken zu schaffen. Unter diesem Aspekt haben wir mit der Ford Motor Company eine Allianz gestartet: Es ist eine Zusammenarbeit im Bereich von Transportern und mittelgroßen Pickups vorgesehen. Anfang Juni 2020 unterzeichneten die Ford Motor Company und die Volkswagen AG weitere Verträge innerhalb ihrer bestehenden globalen Allianz für leichte Nutzfahrzeuge, Elektrifizierung und autonomes Fahren. Die Verträge legen unter anderem die Grundlage für insgesamt drei Fahrzeugprojekte. Neben der bereits vereinbarten Zusammenarbeit beim mittelgroßen Pickup laufen Projekte für einen Stadtlieferwagen und einen Transporter im Ein-Tonnen-Ladesegment. Darüber hinaus investieren wir zusammen mit Ford in das an der Entwicklung eines Systems für das autonome Fahren arbeitende Unternehmen Argo AI. Die Allianz erlaubt beiden Unternehmen, unabhängig voneinander das Self-Driving-System von Argo AI in eigene Modelle zu integrieren. Dieses System soll vollautomatisiertes Fahren ermöglichen und insbesondere Ridesharing-Anbietern und Lieferdiensten in Innenstädten neue Möglichkeiten durch vollautomatisierte Fahrzeuge eröffnen. Hierzu konnte Anfang Juni 2020 die Transaktion zur Kooperation im Bereich der Entwicklung des autonomen Fahrens mit Argo AI und Ford vollzogen werden. In diesem Zuge wurde die vormalige Volkswagen Konzerngesellschaft AID in das Unternehmen Argo AI eingegliedert. Außerdem wird Ford den Modularen E-Antriebs-Baukasten (MEB) von Volkswagen für ein emissionsfreies Volumenmodell nutzen, das ab 2023 in Europa angeboten werden soll. Mit der Kooperation wollen Volkswagen und Ford ihre Wettbewerbsfähigkeit erhöhen, die Produkte noch besser auf die Wünsche der Kunden weltweit ausrichten und gleichzeitig Synergien bei Kosten und Investitionen heben.

Den Wandel hin zu einem Mobilitätsanbieter mit einer vollvernetzten Fahrzeugflotte und unserem digitalen Ökosystem „Volkswagen We“ beschleunigen wir mit unserer strategischen Partnerschaft mit Microsoft. Gemeinsam wol-

len wir die Softwareentwicklung für das Automobil von morgen und neue Dienste für unsere Kunden vorantreiben, darunter cloud-basierte Fahrassistenzsysteme und automatisierte Fahr- und Parkfunktionen. Unsere IT-Kompetenz und -Lösungen werden dadurch umfassend gestärkt und ausgebaut.

Die Ausgestaltung der Rahmenbedingungen für die Zulassung und Einführung unseres eigenen Self-Driving-Systems unterstützen wir durch aktive Mitarbeit an öffentlichen Projekten. Die Erfahrungen, die wir dort sammeln, kommen den Marken des Konzerns und damit unseren Kunden zugute.

F&E-Kennzahlen

Im Geschäftsjahr 2021 haben wir weltweit 5.638 (6.795) Patente auf Erfindungen unserer Mitarbeiter angemeldet, davon die Mehrzahl in Deutschland. Die Tatsache, dass ein immer größerer Teil dieser Patente auf Anmeldungen in wichtigen Zukunftsfeldern wie Fahrerassistenzsysteme und Automatisierung, Konnektivität sowie alternative Antriebe entfällt, belegt die Innovationskraft unseres Unternehmens.

In Summe waren die Forschungs- und Entwicklungskosten des Konzernbereichs Automobile im Berichtsjahr mit 15,6 (13,9) Mrd. € um 12,2% höher als im Vorjahr; ihr Anteil an den Umsatzerlösen des Konzernbereichs Automobile – die F&E-Quote – lag unverändert bei 7,6 (7,6)%. Neben neuen Modellen standen vor allem die Elektrifizierung unseres Fahrzeugportfolios, die Digitalisierung, neue Technologien und unsere modularen Baukästen und Plattformen im Mittelpunkt. Die Aktivierungsquote belief sich auf 50,3 (46,6)%. Die nach IFRS ergebniswirksamen Forschungs- und Entwicklungskosten erhöhten sich auf 12,8 (12,1) Mrd. €.

Im Bereich Forschung und Entwicklung waren am 31. Dezember 2021 – einschließlich der at-equity-konsolidierten chinesischen Joint Ventures – konzernweit 53.046 Mitarbeiter (+0,6%) tätig; das entspricht einem Anteil von 7,9% an der Belegschaft.

FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSKOSTEN IM KONZERNBEREICH AUTOMOBILE

Mio. €	2021	2020
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	15.583	13.885
davon aktivierte Entwicklungskosten	7.843	6.473
Aktivierungsquote in %	50,3	46,6
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	5.050	4.644
Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten	12.790	12.056
Umsatzerlöse	206.237	182.106
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	15.583	13.885
F&E-Quote	7,6	7,6

EINKAUF

Die zentrale Aufgabe des Einkaufs (ehemals Beschaffung) bestand auch im Geschäftsjahr 2021 darin, die Bedarfe abzusichern und an der Erstellung wettbewerbsfähiger, innovativer Produkte sowie der Optimierung der Kostenstrukturen mitzuwirken. Darüber hinaus haben wir die Digitalisierung der Einkaufssprozesse weiter vorangetrieben. Das erste Halbjahr 2021 war geprägt durch eine deutlich erhöhte Nachfrage nach Konzernfahrzeugen, wobei sich herausstellte, dass die Kapazitäten, die in 2020 pandemiebedingt drastisch heruntergefahren wurden, in vielen Bereichen nicht schnell genug wieder aufgebaut werden konnten. Dadurch kam es in 2021 bei einer Vielzahl von Rohstoffen und Bauteilen wie beispielsweise bei Halbleitern zunehmend zu knappen Marktkapazitäten unter anderem auch aufgrund einer ebenfalls erhöhten Nachfrage in der Verbraucher-, IT- und Telekommunikationsbranche. Dies hatte Lieferengpässe und Preiserhöhungen zur Folge.

Einkaufsstrategie

Die neue Konzernstrategie NEW AUTO steht auch innerhalb des Einkaufs für mehr Geschwindigkeit, Fokus sowie Konsequenz und treibt den Wandel stärker voran. Mit der Funktionalbereichsstrategie „NORTH STAR“ hat der Einkauf in 2021 ein bereichübergreifendes, umfangreiches Strategieprogramm gestartet. Neben den kurzfristigen Kostenzielen verfolgt das Programm die Verbesserung unserer Versorgungssituation, die Steigerung der Produktqualität sowie die Stärkung von Innovationskraft und Nachhaltigkeit. Seine Ziele leiten sich aus der Konzernstrategie NEW AUTO ab und treiben den Wandel von Volkswagen auch aus dem Einkauf heraus. „NORTH STAR“ schafft darüber hinaus optimierte strukturelle Voraussetzungen für unsere Einkäufer und setzt mit der Digitalisierung unserer Prozesse sowie einer erhöhten Mitarbeiterorientierung weitere Schwerpunkte.

Elektromobilität

Als zentrale Aufgabe des Einkaufs gilt es in Bezug auf die Elektromobilitätsoffensive, die weiterhin wachsenden Bedarfe der nächsten fünf bis zehn Jahre nachhaltig abzusichern und dabei die Kostenstrukturen zu optimieren.

Im Zuge der Auftragsvergaben an unsere Partner in Sachen Elektromobilität stellen wir Anforderungen bezüglich nachhaltiger Lieferantenquellen, transparenter und nachverfolgbarer Lieferströme sowie Energie- und CO₂-optimierter Lieferketten. Weltweite Bedarfe aus den Märkten Europa, Amerika und Asien bündeln wir in Konzernvergaben mit dem Ziel der Kostenführerschaft bei Elektromobilitätslösungen. Dabei achten wir auf Diversifizierung in Verbindung mit Zweilieferantenstrategien sowie auf die Lokalisierung des Zuliefererportfolios für alle Kernkomponenten der Elektrofahrzeugflotte, um wirtschaftliche und geopolitische Risiken zu reduzieren.

Digitalisierung der Versorgung

Wir arbeiten konsequent daran, eine komplett digitalisierte Lieferkette umzusetzen. Sie soll uns dabei unterstützen, die Versorgung abzusichern und konzernweit Synergien zu heben, um eine führende Position bei Kosten und Innovationen zu erreichen. Dafür schaffen wir eine gemeinsame Datenbasis und nutzen innovative Technologien, die eine effiziente, vernetzte Zusammenarbeit in Echtzeit ermöglichen – im Konzern wie auch mit unseren Partnern. Im Bereich Einkauf sollen Transaktionen mit unseren Lieferanten zukünftig standardisiert und wo möglich automatisiert werden, um nicht nur Transaktionskosten zu reduzieren, sondern auch Geschäftsprozesse zu beschleunigen. Mögliche Versorgungsrisiken können automatisiert gemeldet werden, um Maßnahmen und Alternativen gemeinsam schneller zu identifizieren. Im Jahr 2018 wurde mit der Digitalisierungsstrategie des Konzern-Einkaufs der Grundstein für die Zukunft des Einkaufs gelegt. Mit dieser Strategie sollen nicht nur die Schwächen der IT-Systemlandschaft des Einkaufs behoben, sondern auch die Effektivität, Effizienz und Zukunftsfähigkeit der Organisation gesteigert werden. Die ersten Systeme wie beispielsweise ein Bot-Projekt zur Automatisierung der Geschäftsabläufe in der Versorgung wurden entwickelt und in die bestehende Systemlandschaft integriert.

Struktur der wichtigsten Einkaufsmärkte

Unser Einkauf ist global organisiert und in den wichtigen Märkten weltweit präsent. Dadurch können wir sowohl Produktionsmaterial und Sachinvestitionen als auch Dienstleistungen weltweit in der geforderten Qualität und zu bestmöglichen Konditionen einkaufen. Aufgrund der Vernetzung der Einkaufsorganisationen der Marken sind wir in der Lage, konzernweit Synergien auf den verschiedenen Einkaufsmärkten zu heben.

Der Volkswagen Konzern betreibt, zusätzlich zu den Einkaufseinheiten der Marken, sieben Regionalbüros. In Wachstumsmärkten ermitteln und qualifizieren wir lokale Lieferanten, um Kostenvorteile für alle Produktionsstandorte im Konzern zu realisieren. Dabei rücken auch Start-ups und Softwarelieferanten in den Fokus. In bekannten und etablierten Märkten unterstützen die Regionalbüros den Zugang zu neuesten Technologien und Innovationen.

Kaufteile- und Lieferantenmanagement

Das heutige Lieferantenportfolio zeichnet sich durch globale Verteilung, Segmentierung und Diversifikation aus. Den damit verbundenen Herausforderungen stellen wir uns, indem wir die Industrialisierung der Lieferanten durch das Lieferantenmanagement des Einkaufs begleiten und überwachen. Dies beginnt bereits beim Auditieren und Bewerten von Lieferanten in Vorbereitung auf den Nominierungsprozess, gefolgt vom Überwachen des Reifegrads der Industrialisierung der Kaufteile bis hin zur vollständigen Abnahme

und Bestätigung der benötigten Produktionskapazitäten an den jeweiligen Lieferantenstandorten. Die Komplexität der Bauteile erfordert dabei eine regelmäßige Kontrolle der Fertigungsprozesse, um mögliche Störfaktoren frühzeitig zu identifizieren und notwendige Gegenmaßnahmen zu ergreifen. Die enge Zusammenarbeit mit der Qualitätssicherung der Produktionsstandorte ist ausschlaggebend für eine stabile Anlauf- und Serienversorgung mit Kaufteilen für unsere Fahrzeugprojekte. Insbesondere die andauernden Herausforderungen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie haben gezeigt, dass das weltweite Netzwerk des Lieferantenmanagements zuverlässig funktioniert hat und die Versorgung der Fahrzeug- und Komponentenwerke über das Berichtsjahr hinweg weitestgehend sichergestellt werden konnte. Dennoch führte im Geschäftsjahr 2021 eine anhaltend angespannte Versorgungssituation, insbesondere bei Halbleitern, zu einer eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit für die Kunden.

Nachhaltigkeit in den Lieferantenbeziehungen

Grundlage erfolgreicher Geschäftsbeziehungen mit unseren Geschäftspartnern bilden die Achtung der Menschenrechte sowie die Einhaltung von Arbeits- und Gesundheitsschutzstandards, ein aktiver Umweltschutz und die Korruptionsbekämpfung. Diese Nachhaltigkeitsstandards sind in den vertraglich verbindlichen „Anforderungen des Volkswagen Konzerns zur Nachhaltigkeit in den Beziehungen zu Geschäftspartnern (Code of Conduct für Geschäftspartner)“ definiert. Gleichzeitig ist dort die Erwartung formuliert, dass sich die Geschäftspartner für die Einhaltung der Anforderungen in ihrer Lieferkette einsetzen. Das Einhalten der Anforderungen wird von uns mithilfe eines Nachhaltigkeitsratings bei relevanten Lieferanten überprüft und ist seit 2019 ausdrücklich vergaberelevant. Die Relevanz eines Geschäftspartners für das S-Rating ergibt sich unter anderem durch die Unternehmensgröße oder die Risikoexposition, die aus der Art der Dienstleistung abgeleitet wird.

In unserem Nachhaltigkeitsrating ermitteln wir die Nachhaltigkeitsperformance der Lieferanten mithilfe von Selbstauskünften und risikobasiert mit Vor-Ort-Überprüfungen. Die Einführung des Nachhaltigkeitsratings in die globalen Beschaffungsprozesse relevanter Gesellschaften wurde bis zum Ende des Berichtsjahres abgeschlossen. Bis dahin lagen uns 12.483 Ratings für Lieferanten vor, deren Auftragsvolumen einem Anteil von 85 % am Gesamtvolume entspricht. Sowohl die Validierung eines Fragebogens als auch die Durchführung der Vor-Ort-Überprüfungen erfolgt durch ausgewählte Dienstleister. Erfüllt ein Lieferant unsere Anforderungen zur Einhaltung von Nachhaltigkeitsstandards nicht, wird in der Regel kein Auftrag vergeben. Die Verknüpfung von Vergabeentscheidungen an Nachhaltigkeitskriterien ist einer der stärksten Hebel, um diese durchzusetzen. Auf bestehende Nachhaltigkeitsrisiken und -verstöße, auch in der vorgelagerten Lieferkette, reagieren wir mit der systema-

tischen Definition und Umsetzung von Maßnahmen, um die erkannten Verstöße abzustellen. Zudem haben wir trotz der Widrigkeiten durch die Covid-19-Pandemie die Fort- und Weiterbildung von Lieferanten weiterhin fokussiert. Im Geschäftsjahr 2021 haben über 1.700 Lieferanten unsere Qualifizierungsangebote wie digitale Lieferantenschulungen oder E-Learnings wahrgenommen.

Wir setzten 2021 weiterhin den Schwerpunkt unserer Aktivitäten auf die Themengebiete Compliance, Dekarbonisierung und Menschenrechte.

Im Bereich Dekarbonisierung verfolgt der Volkswagen Konzern das Ziel, kontinuierlich über den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs Treibhausgasemissionen zu reduzieren oder zu vermeiden. Der Wandel des Konzerns zum Anbieter nachhaltiger Mobilitätslösungen, insbesondere der Trend hin zur Elektromobilität, verschiebt den Handlungsbedarf von der Nutzungsphase in die Lieferkette und Herstellung von Fahrzeugteilen und Fahrzeugen. Wir sind uns unserer gesellschaftlichen Verantwortung bewusst und bekennen uns zum Pariser Klimaschutzabkommen. So haben wir die Nutzung unter anderem von regenerativer Energie bei Zellherstellern im Lastenheft vertraglich verankert.

Zur Achtung der Menschenrechte in unseren Lieferketten orientieren wir uns an internationalen Abkommen und Rahmenwerken, wie sie in den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte sowie den Leitsätzen und Übereinkommen der OECD gefordert sind. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, haben wir 2021 ein Human-Rights-Due-Diligence-Managementsystem eingeführt, mithilfe dessen die Menschenrechtsrisiken in unserer Lieferkette reduziert werden sollen. Zur wirksamen Bearbeitung der teilweise umfangreichen Risiken in den Rohstofflieferketten wurde ein zusätzliches Managementsystem eingerichtet. Dieses konkretisiert die Priorisierung und Bearbeitung der von uns als besonders risikoreich eingestuften Rohstofflieferketten. Für die Gestaltung des verantwortungsvollen Rohstoffbezugs sind Transparenzanforderungen für unsere Batterielieferanten eine wesentliche Grundlage. Im Zuge dieser vertraglichen Anforderung verlangen wir zum Beispiel die Offenlegung der gesamten vorgelagerten Lieferkette von unseren Batterielieferanten für Neuvergaben.

TECHNIK

In dem neu geschaffenen Vorstandsbereich „Technik“ werden folgende Schwerpunkte verantwortet: alle Aktivitäten der Volkswagen Group Components (Konzern-Komponente), die Vermarktung der Volkswagen Plattformen und Komponenten an Dritte, die Entwicklung, Herstellung und Beschaffung von Batteriezellen (Initiative Cell and Battery Strategy) sowie die Themen Laden und Energie mit den entsprechenden Joint Ventures weltweit (Initiative Charging and Energy Services).

Ziel ist eine weitere Verbesserung der Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit durch eine markenübergreifende Steuerung der Technikaktivitäten und eine konzernweit abge-

stimmte Wertschöpfungsstrategie. Sowohl bei traditionellen Technologien als auch bei Zukunftsthemen sollen Synergien realisiert werden, um den Übergang zur Elektromobilität voranzutreiben.

Der Volkswagen Konzern hat auf seinem ersten Power Day im März 2021 seine Technologie-Roadmap für die Bereiche Batterie und Laden bis 2030 präsentiert. Ziel der Roadmap ist, Komplexität und Kosten der Batterie signifikant zu senken, um das Elektrofahrzeug für möglichst viele Menschen attraktiv und bezahlbar zu machen. Volkswagen gründet eine Europäische Aktiengesellschaft (Société Européenne), um Aktivitäten entlang der Wertschöpfungskette der Batterie zu bündeln – von der Rohstoffverarbeitung über die Entwicklung der Volkswagen Einheitszelle bis zur Steuerung der europäischen Gigafabriken. Auch neue Geschäftsmodelle rund um die Weiterverwendung ausgedienter Fahrzeugbatterien bis hin zum Recycling der wertvollen Rohstoffe werden zum Aufgabenbereich gehören. Damit schafft das Unternehmen effiziente und zukunftsfähige Strukturen für das schnell wachsende Batteriegeschäft.

Batterie

Die Einheitszelle bildet die Basis für eine wettbewerbsfähige Ausrichtung der Elektromobilität bei Volkswagen, indem sie Eigenschaften wie Format und Geometrie standardisiert. Die Einführung der Einheitszelle ist für 2024 geplant. Um unseren Bedarf bis 2030 zu decken, benötigen wir allein in Europa sechs Gigafabriken. Zwei der insgesamt sechs geplanten Gigafabriken in Europa sind bereits entschieden. Neben dem Standort des Partners Northvolt AB in Skellefteå, Schweden, errichtet Volkswagen in Salzgitter eine eigene Gigafabrik.

In der zweiten Hälfte des Jahres 2021 konnte eines der modernsten Labore für Zellforschung und -entwicklung in Europa am Standort Salzgitter eröffnet werden. In insgesamt vier Laboren werden künftig rund 250 Experten in den Bereichen Zellentwicklung, Analytik und Testung forschen. Für den Volkswagen Konzern ist Salzgitter zudem Vorreiter in der nachhaltigen Verantwortung über die gesamte Lebensdauer der Batterie und hat hier die konzernweit erste Anlage für das Recycling von Hochvolt-Fahrzeugbatterien eröffnet. Ziel ist die industrialisierte Rückgewinnung wertvoller Rohmaterialien wie Lithium, Nickel, Mangan und Kobalt sowie von Aluminium, Kupfer und Kunststoff im geschlossenen Kreislauf. Volkswagen will zukünftig mit seinen Partnern eine Wiederverwertungsquote durch mechanische und hydrometallurgische Prozesse von mehr als 90% erreichen.

Volkswagen hat auch 2021 im Rahmen der Elektromobilitätsstrategie seine Beteiligungen an verschiedenen Unternehmen erweitert. Die Haupttransaktionen im abgelaufenen Geschäftsjahr waren die Kapitalerhöhung bei dem schwedischen Batterie-Partner Northvolt AB für eine Fortführung des Anteils von rund 20%. Darüber hinaus wurde die Beteiligung an QuantumScape aufgestockt mit dem Ziel, gemeinsam die Entwicklung der Feststoffzellen-Technologie voranzutreiben.

Feststoffbatterien sollen in Zukunft die Reichweite deutlich erhöhen und die Ladezeiten weiter verkürzen. Auf der Grundlage einer umfassenden Kapitalbeteiligung im Mai 2020 wurde im Berichtsjahr die Partnerschaft mit Gotion High-Tech Co., Ltd. vertieft. So hat der Volkswagen Konzern einen strategischen Kooperationsrahmen mit dem großen chinesischen Batteriehersteller mit Sitz in Hefei abgesteckt. Gemeinsam erklärt Ziel ist die Industrialisierung der geplanten Batteriezellfertigung am Standort Salzgitter.

Vertikale Integration

Die vertikale Integration als strategischer Bestandteil des neu geschaffenen Vorstandressorts zielt auf wesentliche Erfolgskriterien der Elektrifizierungsstrategie ab, wie beispielsweise die Maximierung des Kundennutzens, die Sicherstellung wettbewerbsfähiger Kostenstrukturen, Transparenz in der Lieferkette zur Absicherung versorgungs- und nachhaltigkeitskritischer Pfade.

Im heutigen Geschäftsmodell liegt die Gesamtverantwortung für alle Vormaterialien der Batteriezelle bei den Zellherstellern. Mit dem Engagement von Volkswagen in der Lieferkette ist der Zugriff auf Kosten und Kapazitäten für entsprechendes Material und Rohstoffe für die Batterieherstellung möglich, insbesondere für Lithium, Nickel, Mangan und Kobalt (vertikale Integration). Durch den Eingriff in die Lieferkette sollen Kosten und Kapazitäten mit größtmöglichen Nutzen beeinflusst werden.

Laden und Energie

Sämtliche Aktivitäten im Bereich Laden und Energie werden seit Anfang 2021 gebündelt und durch das Vorstandressort Technik gesteuert. Es nimmt eine Schlüsselrolle in der Elektromobilitätsstrategie des Konzerns ein mit dem Ziel, führender Anbieter eines intelligenten Lade- und EnergieÖkosystems zu werden.

Im Rahmen der strategischen Ausrichtung des Konzerns setzt der Bereich Laden und Energie dabei auf zwei wesentliche Schwerpunkte: Zum einen wird der Absatz von elektrifizierten Fahrzeugen durch den internationalen Aufbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur unterstützt. Im Rahmen der gemeinsamen Beteiligung unserer Konzernmarken Volkswagen Pkw, Audi und Porsche am paneuropäischen High Power Charging (HPC) Joint Venture IONITY wird eine umfassende Ladeinfrastruktur zur Absicherung der Langstreckenmobilität aufgebaut, die zum Ende des Berichtsjahres bereits aus 1.586 Ladepunkten bestand. Die Anzahl an öffentlichen Schnellladepunkten sollen in Europa bis 2025 auf 18.000 gesteigert werden. Gleichzeitig soll das Ladenetz in Nordamerika mit Electrify America auf 10.000 Schnellladepunkte und mit CAMS in China auf 17.000 Schnellladepunkte erhöht werden. Zum anderen werden nachhaltige Geschäftsmodelle durch die Erweiterung der Wertschöpfung wie beispielsweise intelligentes und energimarktintegriertes Laden erschlossen.

Antrieb und Plattform

Die unternehmerisch eigenständige Geschäftseinheit Volkswagen Group Components unter dem Dach der Volkswagen AG beschäftigt weltweit rund 70 Tsd. Mitarbeiter, deren Expertise in der Entwicklung und Fertigung von Fahrzeugkomponenten liegt. Im Rahmen der Neustrukturierung der Group Components wurde die ehemalige Geschäftsfeldstruktur zum 1. April 2021 in angepasster Form als Produktreihen (konventioneller Antriebsstrang, Chassis und elektrischer Antriebsstrang) in den Bereich Antrieb und Plattform überführt. Die Produktreihen übernehmen standortübergreifend die Verantwortung für Produktmanagement und Produktkosten und decken dabei das klassische Portfolio der Volkswagen Group Components ab.

Neben den Produktreihen sind die Entwicklungsbereiche der Group Components im Bereich Antrieb und Plattform gebündelt. Das Entwicklungspotential umfasst dabei im Schwerpunkt die folgenden Umfänge: Fahrwerkskomponenten, Lenksysteme, Gelenkwellen, Getriebe, elektrische Antriebe und Thermomanagementsysteme im elektrischen Antriebsstrang. Die im Zuge der organisatorischen Bündelung aller Komponenten neu entstandene System- und Innovationsentwicklung arbeitet bereichsübergreifend an dem ganzheitlich optimierten elektrischen Antriebsstrang. Durch die enge Verzahnung von Produktmanagement und Entwicklung im Bereich Antrieb und Plattform sollen Produktkosten optimiert, die Portfolioschärfung der Group Components vorangetrieben und der elektrische Antriebsstrang der Zukunft maßgeblich mitgestaltet werden.

Drittmarktgeschäft

Seit dem 1. Januar 2021 wird im neuen Vorstandressort „Technik“ die konzernweite Verantwortung für den externen Vertrieb von Plattformen und Komponenten gebündelt. Dadurch wurden die bisherigen Aktivitäten und Ressourcen sinnvoll an einer Stelle im Konzern konzentriert. Umfang dieser neuen Organisationseinheit Drittmarktgeschäft (Platform Business) sind die erfolgreiche Anbahnung und Akquise (inklusive Vertragsgestaltung) sowie Betreuung von Kundenprojekten inklusive der dazugehörigen Auftragsabwicklung (Logistik, Abrechnung). Im Rahmen des aktuellen Koopera-

tionsprojekts mit Ford wurden die notwendigen markenübergreifenden Strukturen und Prozesse innerhalb der Volkswagen Organisation geschaffen, um künftig auch weitere externe Kunden effizient zu bedienen.

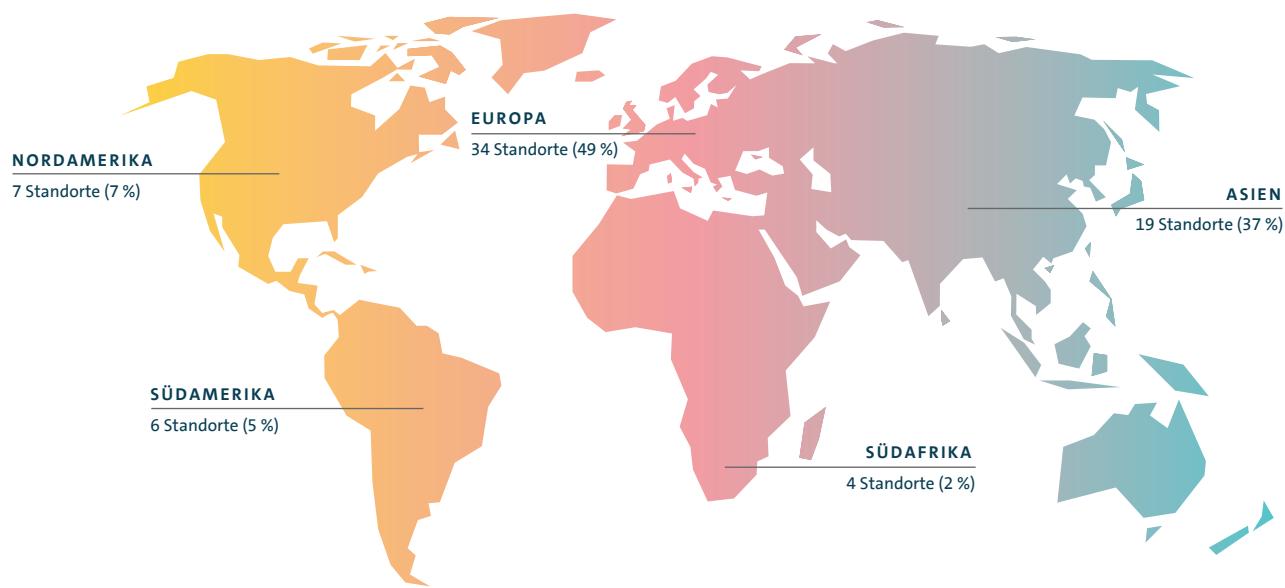
PRODUKTION

Das internationale, markenübergreifende Produktionsnetzwerk ermöglicht den Prozess vom Lieferanten zur Fabrik und zur Montagelinie sowie von der Fabrik zum Handel und zum Kunden. Voraussetzung für unsere Wettbewerbsfähigkeit ist eine dauerhafte Effizienz. Um den Herausforderungen der Zukunft begegnen zu können, setzen wir auf ganzheitliche Optimierungen, zukunftsgerichtete Innovationen, robuste Lieferströme und Strukturen sowie eine flexible Mannschaft. Im Geschäftsjahr 2021 lag die weltweite Fahrzeugfertigung mit 8,3 Mio. Fahrzeugen 7,0% unter dem Vorjahreswert, der von den Auswirkungen nationaler Maßnahmen zur Einräumung der Covid-19-Pandemie geprägt war. Die Produktivität nahm im Vergleich zum Vorjahr um 1,1% zu.

Während sich die Einschränkungen und Maßnahmen aus der Pandemie im Berichtsjahr weitgehend zurückentwickelten und ein Betrieb der Fabriken unter Einhaltung von Hygienevorschriften und weiteren Covid-19 gerechten Verhaltensregeln erfolgte, lief die Halbleiterproduktion für zentrale Zulieferteile hingegen vergleichsweise nur langsam an. Knappe Marktkapazitäten der Halbleiterindustrie in Verbindung mit einer hohen Nachfrage der Konsumgüter-, IT- und Telekommunikationsbranche führten zu Versorgungsengpässen und folglich zu Produktionseinschränkungen unserer Fertigung. Zudem verschärftete sich die Situation durch besondere Ereignisse wie beispielsweise Schneestürme in Texas zu Anfang des Jahres 2021 und pandemiebedingte Werksschließungen von Halbleiterherstellern in Südostasien ab Juni 2021.

Um die Fertigungsprozesse unter Pandemiebedingungen aufrechtzuerhalten und unsere Belegschaft zu schützen, überprüfen wir kontinuierlich die im Rahmen unserer Safe-Production-Initiative entwickelten Verhaltensweisen und Maßnahmen zur Vermeidung möglicher Infektionsketten zwischen den handelnden Personen im Netzwerk und passen diese bei Bedarf an.

FAHRZEUGPRODUKTIONSSANDORTE DES VOLKSWAGEN KONZERNS
Anteil an der Gesamtproduktion 2021 in Prozent



Produktionsstrategie „one.PRODUCTION“

Die Produktion unterstützt die neue Konzernstrategie NEW AUTO mit ihrer ebenfalls neu entwickelten Funktionalbereichsstrategie „one.PRODUCTION“. Durch die gemeinsame inhaltliche Ausrichtung unserer Aktivitäten wollen wir die Kräfte und Potenziale unserer weltweiten Fertigung und Logistik markenübergreifend bündeln und dadurch Synergien erschließen. Die Leitplanken der Produktionsstrategie bilden unsere fünf strategischen Zielfelder:

- > PRODUCTION.NETWORK
- > EFFECTIVITY.EFFICIENCY
- > ENVIRONMENT.RESPONSIBILITY
- > DIGITALIZATION.INNOVATION
- > TEAM.WORK

Mit diesen strategischen Zielfeldern haben wir inhaltliche Cluster gebildet, in denen kompetenzstarke Teams die für die Produktion im Konzern relevanten strategischen Themen bearbeiten. Beispiele dafür sind unter anderem die Gestaltung unseres weltweiten Produktionsnetzwerks, die Steigerung von Effizienzen in den Produktionsprozessen, die Reduzierung und der Ausgleich von Umweltbelastungen entlang des Produktionsprozesses sowie die digitale Transformation in Produktions- und Arbeitsprozessen und in Zusammenarbeitsformaten.

Unser szenarienbasierter Strategieprozess bildet den inhaltlichen Rahmen für die strategischen Zielfelder. Übergreifendes Ziel ist es, die Produktivität und die Profitabilität zu steigern. Wir wollen die Wettbewerbsfähigkeit unserer Standorte mit einer optimalen Auslastung unserer Fabriken

gewährleisten und so Produkte mit hoher Qualität und hohem Kundennutzen zu wettbewerbsfähigen Kosten fertigen.

Globales Produktionsnetzwerk

Das Produktionsnetzwerk des Konzerns erstreckt sich über 120 Produktionsstandorte einschließlich unserer chinesischen Joint Ventures. Eine Standardisierung der Produktion mit einheitlichen Produktkonzepten, Anlagen, Betriebsmitteln und Fertigungsprozessen innerhalb einer Produktfamilie ist ein wesentlicher Faktor unserer zukunftsorientierten Fertigung. Wir entwickeln unsere Produktionskonzepte stetig weiter, richten sie auf neue Technologien aus und wollen dabei ambitionierte Ziele in den einzelnen Projekten realisieren.

Die flexiblen Produktionskapazitäten auf Basis unserer Plattformen bieten die Möglichkeit, auf Marktanforderungen zu reagieren, das Produktionsnetzwerk bedarfsgerecht auszulasten sowie markenübergreifend Synergien durch Mehrmarkenstandorte zu realisieren. Aktuell sind bereits knapp die Hälfte der 46 Pkw-Standorte Mehrmarkenstandorte. Das Musterbeispiel im Konzern bleibt der Standort Bratislava: Hier werden Fahrzeuge der Marken Volkswagen Pkw, ŠKODA, SEAT, Audi und Porsche produziert.

Der Volkswagen Konzern will mit der neuen Konzernstrategie NEW AUTO nachhaltige, vernetzte, sichere und maßgeschneiderte Mobilitätslösungen für kommende Generationen entwickeln und die Neuausrichtung vom Fahrzeughersteller zu einem weltweit führenden, softwarezentrierten Mobilitätsanbieter vorantreiben. Eine Grundlage hierfür war

die Einführung des Modularen E-Antriebs-Baukastens (MEB). Mit ihm ergänzen wir unser Angebotsportfolio um weitere batterieelektrische Fahrzeuge. Seit 2019 werden in Zwickau, dem ersten Elektrostandort des Volkswagen Konzerns, batterieelektrische Fahrzeuge, wie beispielsweise der ID.3 der Marke Volkswagen Pkw, auf Basis des MEB gefertigt. Im Jahr 2021 wurde das Portfolio der MEB-Plattform in Zwickau durch den CUPRA Born und den Audi Q4 e-tron erweitert. Des Weiteren kommt für Premium- und Sportmarken eine rein elektrische Plattform namens Premium Plattform Elektrik (PPE) zum Einsatz, um markenübergreifende Synergien in der Fertigung zu heben.

Produktionsstandorte

Das weltweite Produktionsnetzwerk des Volkswagen Konzerns erhöhte sich durch den Erwerb von Navistar auf 120 Standorte, deren Portfolio die Fertigung von Pkw, Nutzfahrzeugen und Motorrädern sowie Aggregaten und diversen Komponenten darstellt. Europa bleibt mit 63 Fabriken weiterhin der Mittelpunkt der Produktionsaktivitäten, die Bedeutung der Region Asien-Pazifik wird durch 34 Standorte unterstrichen.

Im abgeschlossenen Geschäftsjahr wurden durch die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie und die zusätzlich aufkommenden weltweiten Versorgungsgespanne, insbesondere bei Halbleitern, die Rahmenbedingungen der Produktionsanläufe erschwert. Dem Volkswagen Konzern ist dennoch der Anlauf von 64 Fahrzeugprojekten gelungen, davon waren 26 neue Produkte beziehungsweise Produktnachfolger sowie 38 Produktaufwertungen oder Derivate.

Neue Technologien und Digitalisierung

Digitale und innovative Technologien werden im Volkswagen Konzern systematisch validiert und deren Einsatz für die Produktion und Logistik pilotiert sowie ausgerollt. Dadurch sollen sich Kostenpotenziale in der Wertschöpfungskette, flexiblere Umsetzungsmöglichkeiten und Qualitätsverbesserungen realisieren lassen. Die digitale Transformation in der Produktion hat das Ziel, die gesamte Prozesskette zu vereinfachen und neue Technologien bestmöglich einzusetzen. Innovationsfelder lagen 2021 im Bereich Computer Vision, Augmented Reality und Process Mining.

Auf Basis der von Volkswagen selbst entwickelten Computer-Vision-Plattform wird künstliche Intelligenz unter anderem für komplexe Label-Prüfungen genutzt und markenübergreifend an den Standorten übertragen. Hierbei wird beispielsweise das Typschild im Fahrzeug auf die richtige Positionierung und mögliche Beschädigungen geprüft. Darüber hinaus wird die Augmented-Reality-Technologie (Verknüpfung der virtuellen mit der physischen Welt), insbesondere durch den Einsatz des Ausgabemediums der Datenbrille, in ersten Pilotprojekten in der Mitarbeiterschulung sowie bei der Fernunterstützung und Kollaboration erprobt. Auf diese Weise werden die technischen und IT-

spezifischen Grundlagen für einen konzernweiten Einsatz in der Produktion geschaffen. Um übergreifende Produktions- und Logistikprozesse digital abzubilden und besser zu verstehen, wird an der Nutzung von Process Mining (Visualisierung und systematische Auswertung IT-gestützter Prozesse in seiner Gesamtheit) gearbeitet. Zusammen mit der Konzernlogistik und einzelnen Standorten sind erste Einsatzfelder im Bereich Process Mining in Bearbeitung. Zum Beispiel werden am Standort Kassel Ursachen von Störungen von Abgasanlagen identifiziert, um somit die Anlageneffizienz zu erhöhen und den Ressourcenbedarf zu reduzieren.

Innovative Anwendungen werden auch dezentral an den Standorten entwickelt und über die zentrale, cloud-basierte Digitale Produktionsplattform (DPP) im Konzern zur Verfügung gestellt. Trotz der Covid-19-Pandemie und erschwerter Rahmenbedingungen konnte der Ausbau der DPP gemeinsam mit Amazon Web Services (AWS) und Siemens voran getrieben werden. Weitere Produktionsstandorte wurden an die DPP angeschlossen und mit ersten eigenentwickelten Applikationen für die Verbesserung der Produktion und Logistik ausgestattet. Im Jahr 2021 wurde auch vermehrt der Austausch von lokalen Lösungen zwischen den Standorten über die DPP praktiziert. Beispiele für übergreifende Lösungen auf der DPP sind Lokalisierungsservices für Fahrzeuge und Karosserien auf dem Fabrikgelände, intelligente Anlagenüberwachungen, digitales Shopfloor-Management sowie durch künstliche Intelligenz gestützte Qualitätsprozesse und durchgängige Qualitätsregelkreise. Des Weiteren wird gemeinschaftlich an Predictive-Maintenance-Anwendungen (vorausschauende, proaktive Technik zur Instandhaltung und für Wartungsarbeiten) sowie Funktionen der Datenanalytik gearbeitet, um werksübergreifende Prozesse zu analysieren und zu vergleichen.

Der Volkswagen Konzern nutzt bewusst die Innovationskraft aus unserem stetig wachsenden Innovationsökosystem. Die Open-Innovation-Plattform des Konzerns bietet dafür die zentrale Anlaufstelle für Start-ups und andere innovative Unternehmen, um gemeinsam an neuen Lösungen und Konzepten für die Produktion zu arbeiten.

Mit der Industrial Cloud geht der Volkswagen Konzern noch einen Schritt weiter und etabliert auf Basis der DPP gemeinsam mit Amazon Web Services (AWS) und dem Integrationspartnerunternehmen Siemens ein offenes Ökosystem, in dem Internet-of-Things und Data-Analytics-Lösungen für eine effizientere und transparentere Wertschöpfungskette der Zukunft zur Verfügung gestellt werden sollen. Die Industrial Cloud Community umfasste 2021 bereits über 15 Industriepartnerfirmen.

GoTOzero Impact Factory

Mit der Funktionalbereichsstrategie „one.PRODUCTION“ planen wir die Produktion von morgen. Ressourceneinsatz und Emissionen der Standorte des Volkswagen Konzerns erfordern dabei besondere Aufmerksamkeit. Das Programm

„goTOzero Impact Factory“ entwickelt konkrete Schritte zu einer Produktion, die keine negativen Auswirkungen auf die Umwelt hat. Die Vision dahinter ist eine Fabrik ohne negative Auswirkungen auf die Umwelt.

Wir haben eine Checkliste entwickelt, die die Standorte unterstützt, ihren Status auf dem Weg zu einer „Zero Impact Factory“ zu bestimmen. Diese umfasst derzeit 143 Umweltkriterien und bietet damit die Basis für die kontinuierliche Reduzierung von beispielsweise Energieverbrauch und CO₂-Ausstoß.

Um unter anderem derartige Programme umzusetzen, wird in allen Produktionsstandorten weltweit ein Managementsystem eingeführt, das die wesentlichen Themen aus dem Bereich Compliance mit denen des Umweltmanagements verknüpft. Dieses Umwelt-Compliance-Managementsystem (UCMS) bildet im Rahmen der Produktionsprozesse die feste Grundlage für die Einhaltung aller externen und internen Vorschriften und Regeln in Bezug auf die Umwelt.

Im Jahr 2020 haben wir das UCMS in den ersten Konzerngesellschaften umgesetzt und 2021 auf weitere ausgerollt. Dieser Prozess wird aktiv unterstützt, begleitet und nachverfolgt.

Um Synergien zu heben, fördern wir weltweit die Vernetzung und den Austausch zwischen den Marken. Unsere Umweltexperten treffen sich regelmäßig in Arbeitsgruppen. Außerdem schulen wir Mitarbeiter und Führungskräfte gezielt zum Thema Umweltschutz.

In einem weiteren IT-gestützten System erfassen und katalogisieren wir Maßnahmen, die wir für einen konzernweiten Best-Practice-Austausch zur Verfügung stellen. Im Berichtsjahr wurden in diesem System rund 1.544 umgesetzte Maßnahmen im Bereich Umwelt und Energie über das System Maßnahmen@Web nachverfolgt und dokumentiert, die der Verbesserung der Infrastruktur und der Produktionsprozesse von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen dienen und beispielsweise in den Dekarbonisierungsindex (DKI) einfließen. Diese Aktivitäten lohnen sich in ökologischer und oft auch ökonomischer Hinsicht und haben einen positiven Einfluss auf die Umweltindikatoren des Konzerns.

GoTOzero Impact Logistics

Die Logistik von Konzern und Marken unterstützt in der gemeinsamen Initiative „goTOzero Impact Logistics“ das Erreichen der Ziele des Umweltleitbildes goTOzero. Das kontinuierliche Optimieren des Transportnetzwerks und der Logistikprozesse kann Emissionen reduzieren – auch mit den Mitteln der Digitalisierung. Darüber hinaus wird stetig der Einsatz neuer, emissionsärmer Technologien im Transport von Produktionsmaterialien und Fahrzeugen geprüft und forciert.

Die vom Volkswagen Konzern ergriffenen Maßnahmen für eine zukünftig bilanziell CO₂-neutrale Logistik umfassen beispielsweise die Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene und die nahezu vollständige CO₂-

Vermeidung durch den Einsatz von Grünstrom im Schienenverkehr in Deutschland in Zusammenarbeit mit der Deutsche Bahn AG.

Konkrete Beispiele für die Nutzung der Bahn als emissionsarmer Verkehrsträger sind der Transport der Batteriemodule vom Lieferanten im polnischen Wrocław nach Braunschweig sowie der Transport von Batteriesystemen vom Komponentenstandort Braunschweig in das Werk Zwickau, zur Produktion rein batterieelektrischer Fahrzeuge.

Darüber hinaus nutzt die Konzernlogistik zwei mit schadstoffarmem Flüssigerdgas (LNG) betriebene Roll-on-Roll-off (RoRo)-Charterschiffe für den Fahrzeugtransport über den Nordatlantik. Die Konzernlogistik plant, mit vier weiteren Autofrachtern des gleichen Antriebs konventionell betriebene Schiffe auf der Route über den Nordatlantik ab Ende 2023 abzulösen. Im Gegensatz zu anderen mit LNG betriebenen Schiffsmotoren sind die Charterschiffe der Konzernlogistik klimaschonend, weil durch die Hochdruck-Technologie der Zwei-Takt-Motoren von MAN Energy Solutions nahezu kein Methan entweichen kann. Die Dual-Fuel-Motoren ermöglichen zudem den zukünftigen Einsatz von nicht-fossilen Treibstoffen – Biogas (Bio-LNG), E-Gas (synthetisches Gas) aus regenerativen Quellen oder Biofuel, um die CO₂-Emissionen noch weiter reduzieren zu können.

Des Weiteren betreibt die Konzernlogistik auf europäischen Seerouten dauerhaft zwei Charterschiffe mit zertifiziertem regenerativen Kraftstoff. Alte Speiseöle und Fette – Abfälle und Reststoffe beispielsweise aus Gastronomie und Lebensmittelindustrie, die nicht für die Weiterverarbeitung zu Nahrungs- oder Futtermittel genutzt werden können – bilden den Rohstoff für den Bio-Treibstoff, der gegenüber herkömmlichen, fossilen Treibstoffen mindestens 85 % weniger CO₂ verursacht.

MARKETING UND VERTRIEB

Wir verstehen uns als innovativer und nachhaltiger Mobilitätsanbieter für alle gewerblichen und privaten Kunden weltweit – mit einem einzigartigen Produktpotential, das unsere erfolgreichen Marken und innovative Finanzdienstleistungen umfasst.

Gemeinsam mit ihren Vertriebspartnern und Importeuren haben sich unsere Pkw-Marken auf ein Vorgehen zur Integration neuartiger Produkte und Services in das Vertriebsnetz verständigt. Im Vordergrund steht dabei der sichere und rechtskonforme Umgang mit Kundendaten und die Art und Weise, wie diese bei digitalen Produkten und Services oder beim Fahrzeugkauf verarbeitet werden. In vielen Ländern wurden die gesetzlichen Anforderungen an den Umgang mit Kundendaten verschärft. Gleichzeitig stehen neue Konzernfahrzeuge vor ihrer Markteinführung, die permanent mit dem Internet verbunden sind. Wir investieren verstärkt in Vertriebssysteme und -prozesse mit dem Ziel, das individuelle Kundenerlebnis in allen Vertriebskanälen weiter zu digitalisieren und zu verbessern.

Die wirtschaftliche Kraft und Profitabilität des Volkswagen Konzerns basiert auf einem breiten Portfolio von starken Marken. Ziel unseres Instruments Best Brand Equity ist, Markenprofile stetig zu schärfen und die jeweiligen Kundensegmente, die die Marken bedienen, möglichst trennscharf abzugrenzen beziehungsweise bei Bedarf gezielt zu ergänzen. So wollen wir eine hohe Marktdeckung bei großer Effizienz und geringer Kannibalisierung der jeweiligen Marken erreichen. Die Markenpositionierung ist ein wesentliches Element, um Markenwerte zu erhöhen. Dazu haben wir eine automobilspezifische Kundensegmentierung etabliert, um die Positionierung unserer Marken zu steuern. Sie wird kontinuierlich im Strategie- und Produktprozess angewendet.

Im Rahmen unserer neuen Strategie NEW AUTO haben wir den Markt China und die Region Nordamerika aufgrund ihrer hohen strategischen Bedeutung als größter Einzelmarkt beziehungsweise Region mit dem größten Wachstumspotenzial für den Volkswagen Konzern mit strategischen Basisinitiativen unterlegt.

Kundenzufriedenheit, Kundentreue und Eroberung

Der Volkswagen Konzern richtet seine Vertriebsaktivitäten darauf aus, seine Kunden zu begeistern. Das hat für uns höchste Priorität, denn begeisterte Kunden sind unseren Marken treu und empfehlen unsere Produkte und Dienstleistungen weiter. Neben der Zufriedenheit mit unseren Produkten und Services legen wir Wert auf eine emotionale Bindung unserer Kunden an unsere Marken. Dabei ist es uns wichtig, Kunden zu halten und neue Kunden zu gewinnen. Um unseren Erfolg auf diesem Gebiet zu messen, erheben und analysieren wir für die Pkw-produzierenden Marken zwei strategische Kennzahlen:

- > Loyalitätsrate. Anteil der Kunden unserer Pkw-Marken, die erneut ein Konzernmodell gekauft haben. Die Marken Volkswagen Pkw, ŠKODA und Porsche belegen in der Loyalität dank ihrer treuen Kunden im Wettbewerbsvergleich seit mehreren Jahren vordere Plätze in den europäischen Kernmärkten. Nach einem Rückgang der Loyalitätsraten zwischen 2016 und 2018 haben sich diese Werte für alle Konzernmarken verbessert. Im Vergleich zu anderen Herstellergruppen belegt der Volkswagen Konzern in den europäischen Kernmärkten bezüglich der Loyalität weiterhin einen Spitzensrang.
- > Eroberungsrate. Anteil der gewonnenen Pkw-Kunden in Bezug auf eine markenspezifische Auswahl an Wettbewerbern. Die Marke Volkswagen Pkw zeigt sich bei dieser Kennzahl stabil, während Audi und ŠKODA eine verbesserte Eroberung zeigen.

Auf den europäischen Kernmärkten hat sich 2021 das Markenimage der Marke Volkswagen Pkw auf Gesamtmarktniveau stabilisiert und das Markenvertrauen verbessert. Porsche belegt im Imageranking weiterhin einen Spitzensplatz.

Im Finanzdienstleistungsgeschäft erheben wir zwei strategische Kennzahlen zu Kundenzufriedenheit und -loyalität.

Beide Kennzahlen werden aktuell vor dem Hintergrund der Veränderungen von Kundenbedürfnissen und Produktangebot, der kurz- und langfristigen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie sowie der strategischen Ausrichtung der Finanzdienstleistungen innerhalb des Volkswagen Konzerns überarbeitet.

Elektromobilität und Digitalisierung im Konzern-Vertrieb

Im Rahmen unserer Elektrifizierungsoffensive wollen wir bis 2030 unseren Kunden weltweit rund 70 rein batterieelektrische Fahrzeuge und circa 60 Hybridmodelle anbieten können. Diese Offensive wird ergänzt um kundenorientierte Angebote rund um das Fahrzeug wie kundenspezifische Ladeinfrastrukturlösungen sowie mobile Online-Dienste. Damit entwickelt sich der Volkswagen Konzern vom Automobilhersteller zum Mobilitätsdienstleister – was an den Vertrieb neue Herausforderungen stellt.

Die Chancen der Digitalisierung, unter anderem eine verbesserte Kundenansprache, nutzen wir im Vertrieb sehr gezielt. Grundlage für unser Handeln ist eine klar definierte Strategie, die umfangreiche Kooperationen zwischen den Marken und Märkten erfordert, um größtmögliche Synergien zu erzielen. Unser Ziel ist hier, für die Kunden unserer Marken ein ganz neues Produkterlebnis zu schaffen, das durch eine nahtlose Kommunikation besticht – vom ersten Kaufinteresse über die Inspektionen bis zum Verkauf des Fahrzeugs als Gebrauchtwagen. Damit erschließen wir uns neue Geschäftsmodelle rund um das vernetzte Fahrzeug, insbesondere für Mobilitäts- und Servicedienstleistungen. Das Fahrzeug wird zum Bestandteil der digitalen Erlebniswelt des Kunden.

Auch unsere internen Prozesse und Strukturen richten wir an den Methoden und neuen Arbeitsformen von digitalen Innovationen aus. Das Ergebnis sind bereichsübergreifende Projektteams, neue Formen der Zusammenarbeit, eine intensivere Beziehung zur internationalen Start-up-Szene, eine konsolidierte Venture-Capital-Kompetenz – als eine Form der Förderung innovativer Ideen und Geschäftsmodelle – sowie neue schlanken Systeme und cloudbasierte IT-Lösungen.

Großkundengeschäft

Geschäftsbeziehungen mit Großkunden sind oft langfristige Partnerschaften. Diese gewährleisten unter volatilen Rahmenbedingungen einen stabileren Fahrzeugabsatz gut ausgestatteter, renditestarker Fahrzeugmodelle als das Segment der Privatkunden.

Gerade in Deutschland und im europäischen Ausland hat der Volkswagen Konzern einen festen Stamm gewerblicher Großkunden. Unser umfangreiches Produktangebot ermöglicht uns, ihre individuellen Mobilitätsanforderungen aus einer Hand zu erfüllen.

In einem um 10,1% gesunkenen Pkw-Gesamtmarkt in Deutschland lag der Anteil gewerblicher Großkunden an den Gesamtzulassungen im Berichtsjahr bei 16,6 (16,2)%. Der

Anteil des Volkswagen Konzerns in diesem Kundensegment blieb konstant bei 42,1 (42,1%). Außerhalb Deutschlands verzeichneten wir bei den Zulassungen gewerblicher Großkunden in Europa einen Konzernanteil von 26,5 (26,6%). Dies zeigt, dass das Vertrauen der Großkunden in den Konzern weiterhin auf einem hohen Niveau liegt. Die gute Marktposition im Flotten- und Großkundengeschäft in Europa konnten wir festigen.

After Sales und Service

Neben dem individuellen Service ist die fristgerechte Versorgung mit Originalteilen maßgeblich für die Zufriedenheit unserer Pkw-Kunden im After-Sales-Bereich. Die Originalteile unserer Pkw-Marken und die Kompetenz der Servicestationen stehen für Qualität, Sicherheit und Werterhalt der Kundenfahrzeuge. Mit unserem weltweiten After-Sales-Netzwerk mit über 130 eigenen Depots schaffen wir die Voraussetzungen dafür, dass nahezu alle Servicepartner rund um den Globus innerhalb von 24 Stunden beliefert werden können. Wir verstehen uns als Komplettanbieter für alle kundenrelevanten Produkte und Dienstleistungen im After-Sales-Geschäft. Gemeinsam mit unseren Partnern haben wir den Anspruch, für die Mobilität unserer Kunden weltweit zu sorgen. Die Partnerbetriebe bieten ein umfangreiches Portfolio von Serviceleistungen für alle Fahrzeugklassen an. Wir erweitern kontinuierlich unser Angebot maßgeschneidelter Dienstleistungen, um den Komfort und die Zufriedenheit unserer Kunden zu steigern.

Den Wandel der Mobilitätswelt und unsere konsequente Ausrichtung auf die Elektromobilität unterstützen wir im After-Sales-Bereich durch die Entwicklung neuer Services und innovativer Konzepte. Auf dem Weg der Transformation vom Fahrzeugherrsteller zu einem weltweit führenden, softwarezentrierten Mobilitätsanbieter arbeitet unser Softwareunternehmen CARIAD daran, die neue Software-Architektur des Fahrzeugs zu entwickeln. Mit den daraus resultierenden Connectivity-Diensten können wir auch im After-Sales-Bereich Synergien über alle Marken des Volkswagen Konzerns heben und neue Möglichkeiten zur Stärkung der Kundenloyalität nutzen.

Im Rahmen des Projekts Digital After Sales modernisieren wir die Abläufe und IT-Systeme im After-Sales-Bereich. Mit einem Ansatz, der sowohl die Händler als auch die Kunden mit ihren besonderen Bedürfnissen in den Mittelpunkt der Produkt- und Serviceentwicklung stellt, wollen wir einerseits administrative Zeit im Handel durch automatisierte und ineinander greifende Dienstleistungen reduzieren und andererseits vorhandene IT-Systeme stabilisieren sowie Effizienzen heben. Innovative, digitale After-Sales-Dienstleistungen sollen zudem das Kundenerlebnis verbessern.

Auch unser Nutzfahrzeuggeschäft steht weltweit für Qualität der Produkte und für Kundennähe. Unsere Palette von Lkw, Bussen und Motoren ergänzen wir um Dienstleistungen mit dem Ziel, die Kraftstoffeffizienz, Zuverlässigkeit und eine

hohe Verfügbarkeit der Fahrzeuge zu gewährleisten. Mit unseren Fahrzeugen, die über einen vollelektrischen oder hybriden Antrieb verfügen, berücksichtigen wir sowohl den Kundenwunsch als auch unsere Verantwortung, einen Beitrag zum emissionsfreien Transportwesen zu leisten. Der Werkstattservice und die Serviceverträge sollen den Kunden eine hohe Qualität und ein hohes Maß an Sicherheit bieten. Wartungszeiten und -kosten senken wir mit Blick auf die Gesamtbetriebskosten der Fahrzeuge.

Im Bereich Power Engineering helfen wir unseren Kunden mit MAN PrimeServ, die Verfügbarkeit von Anlagen abzusichern. Das globale Netzwerk mit mehr als 100 PrimeServ-Standorten steht für große Kundennähe und bietet unter anderem Ersatzteile in Originalqualität, kompetenten technischen Service sowie langlaufende Wartungsverträge.

QUALITÄT

Die Zufriedenheit unserer Kunden hängt maßgeblich von der Qualität unserer Produkte und Dienstleistungen ab. Zufrieden und loyal sind Kunden vor allem dann, wenn ihre Erwartungen an ein Produkt oder an eine Dienstleistung erfüllt oder sogar übertroffen werden. Im gesamten Verlauf des Produkterlebnisses bestimmen Anmutung, Zuverlässigkeit und Service die vom Kunden wahrgenommene Qualität. Wir haben den Anspruch, unsere Kunden in sämtlichen Bereichen positiv zu überraschen und zu begeistern, um sie auf diese Weise von unserer Qualität zu überzeugen.

Die Digitalisierung stand auch im Berichtsjahr im Mittelpunkt unserer Arbeit: Die Entwicklung softwarebasierter Systeme rückt stärker in den Fokus und stellt einen erfolgskritischen Faktor im Hinblick auf die Kundenzufriedenheit dar. Der durchgängigen Anwendung der Bewertungsmethode „Automotive SPICE“, die wir zur Verbesserung unserer Prozesse einsetzen, kommt daher bei unseren Aktivitäten eine besondere Bedeutung zu. Sie ist ein wichtiger Baustein, um sowohl den Anforderungen unserer Kunden als auch denen aus regulatorischer und gesetzgeberischer Sicht Rechnung zu tragen.

Bereits seit längerer Zeit etabliert Volkswagen Maßnahmen zur Cyber Security im Unternehmen. Wir verfügen beispielsweise über ein eigenständiges Cyber-Security-Netzwerk über alle Regionen und Konzernmarken hinweg und überwachen potenzielle Cyber-Risiken. Damit schaffen wir eine schnelle Reaktionsfähigkeit gegenüber potenziellen Bedrohungen. Die UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) sieht zum Schutz der Nutzer unserer Fahrzeuge vor möglichen Angriffen zukünftig sowohl eine entsprechende Zertifizierung als auch eine Homologation vor, mit denen sichergestellt werden soll, dass Unternehmen den richtigen Umgang mit diesen Aspekten gewährleisten können. Im Konzern verfolgen wir das Ziel, in den Bereichen Unfallvermeidung und Security gleichermaßen Standards umzusetzen. Wir entwickeln unsere bereits etablierten Prozesse im Rahmen eines Automotive Cyber-Security-Manage-

mentsystems entsprechend den Anforderungen aus der UNECE-Regulierung weiter. In diesem Rahmen trifft Volkswagen umfangreiche Maßnahmen fachbereichsübergreifend im Unternehmen. So wurde beispielsweise für die Marke Volkswagen Pkw eine unternehmensweite Kommunikationskampagne gestartet, um die Relevanz des Themas zu verdeutlichen.

Strategie der Konzern-Qualität

Unsere Funktionalbereichsstrategie überprüfen wir regelmäßig und stimmen sie mit den Marken ab. Ganz im Sinne unserer Zielformulierung „Wir leben herausragende Qualität und sichern verlässliche Mobilität für unsere Kunden weltweit“ richten wir unser Handeln aus. Die im Jahr 2021 veröffentlichte Konzernstrategie NEW AUTO setzt neue Parameter für die Transformation zum softwarezentrierten Mobilitätsanbieter. Daraus abgeleitet fokussiert unsere Qualitätsstrategie vor allem auf eine exzellente Kundenzufriedenheit entlang des gesamten Kundenerlebnisses – von der Bestellung über das digitale Ökosystem bis hin zu Service und Dienstleistungen. Die noch in Umsetzung befindlichen Arbeitspakete werden integriert. In allen Phasen der Produktentstehung und -bewährung übernehmen die Konzern-Qualität und die Qualitätsorganisationen der Marken eine aktive Rolle und leisten so einen wichtigen Beitrag zu erfolgreichen Produktanläufen, hoher Kundenzufriedenheit sowie geringen Garantie- und Kulanzaufwendungen.

Beitrag zu den strategischen Kennzahlen des Konzerns

Den Beitrag der Konzern-Qualität messen wir auf der obersten Betrachtungsebene für die großen Pkw-produzierenden Marken anhand einer strategischen Kennzahl:

> Garantie- und Kulanzvergütungen pro Fahrzeug nach 12 Monaten Einsatzdauer. Die Kennzahl bildet alle Garantie- und Kulanzvergütungen für die je Herstelljahr weltweit produzierten Fahrzeuge in Euro pro Fahrzeug ab. In diesen Wert werden alle Fahrzeuge der Marken Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge, ŠKODA, SEAT, Audi und Porsche einbezogen. Sondereffekte infolge von Aktionen wie zum Beispiel Rückrufe zur Sicherstellung der Produktsicherheit oder zur Einhaltung von Gesetzen sind darin nicht enthalten. Nachdem die Werte seit dem Herstelljahr 2017 auf einem konstant niedrigen Niveau lagen, haben sie sich im Herstelljahr 2020 infolge des immer weiter steigenden Einsatzes neuer Technologien im Automobil sowie der zunehmenden Komplexität erhöht. Maßnahmen zur Reduzierung der Werte wurden ergriffen.

Gesetzes- und Regelkonformität

Die Gesetzes- und Regelkonformität unserer Produkte besitzt in unserer Arbeit höchsten Stellenwert. Wir setzen in unseren Prozessen auf das Mehr-Augen-Prinzip – die gegenseitige Unterstützung und Kontrolle der Geschäftsbereiche. Bei allen Marken wird unter anderem die Entwicklung von

Software von Qualitätsmeilensteinen flankiert: Hier werden nach dem Mehr-Augen-Prinzip alle Systeme, Komponenten oder Bauteile abgesichert, die sich unmittelbar auf die Sicherheit, Zulassung oder Funktion eines Fahrzeugs auswirken und daher besonderer Sorgfalt bedürfen. In der Serienphase achten wir darauf, die Konformitätsprüfungen unserer Produkte – insbesondere in Bezug auf den Ausstoß von Emissionen und den Kraftstoffverbrauch – unter Einbeziehung aller beteiligten Geschäftsbereiche durchzuführen und zu bewerten.

Auch auf das Qualitätsmanagementsystem richten wir unsere Aufmerksamkeit und stärken konzernweit das bereichsübergreifende Prozessdenken. Das Qualitätsmanagementsystem im Volkswagen Konzern orientiert sich an der Norm ISO 9001 und den behördlichen typgenehmigungsrelevanten Anforderungen. Diese Normen und Vorgaben müssen erfüllt sein, damit wir die Typgenehmigung für die Herstellung und den Vertrieb unserer Fahrzeuge erhalten. Im Berichtsjahr haben wir in zahlreichen System-Audits überprüft, ob unsere Standorte und Marken diese Anforderungen erfüllen. Ein besonderer Schwerpunkt lag dabei auf der Bewertung des Risikos einer Nichteinhaltung definierter Abläufe. Unsere Qualitätsmanagement-Berater achten darauf, dass diese und weitere neue Anforderungen sowie behördliche Vorschriften umgesetzt und eingehalten werden; sie werden dabei von einer zentralen Stelle in der Konzern-Qualität koordiniert und unterstützt.

Beachtung regionaler Anforderungen

Zur Erfassung regionsspezifischer Kundenanforderungen nutzen wir verschiedene Instrumente zum Einholen von Feedback wie zum Beispiel konkrete Kundenbefragungen. Darüber hinaus beobachten wir weltweit die einschlägigen Internetforen und Social-Media-Beiträge, um direktes Kundenfeedback einzuholen sowie Stimmungen und Trends frühzeitig zu erkennen.

Um eine angemessene Qualitätsanmutung unserer Fahrzeuge im Wettbewerbsvergleich erreichen zu können, berücksichtigen wir regionale Kundenbedürfnisse in unseren Fahrzeug-Audits. Jede Marke legt gemeinsam mit den einzelnen Regionen fest, wie ihr Produkt dort positioniert werden soll. Dadurch stärken wir die Verantwortung der Marken. Damit wir beim Fahrzeug-Audit vergleichbare Ergebnisse erhalten, gelten einheitliche Qualitätsmaßstäbe über alle Marken und Regionen hinweg. Wir passen sie laufend an die sich wandelnden Anforderungen an. Seit mehr als 40 Jahren sind weltweit Auditoren für uns im Einsatz; sie beurteilen die auslieferungsbereiten Fahrzeuge aus Kundensicht und sorgen dafür, dass die Fahrzeuge die definierten Qualitätsmaßstäbe einhalten.

MITARBEITER

Der Volkswagen Konzern ist einer der größten privaten Arbeitgeber weltweit. Am 31. Dezember 2021 beschäftigten wir – die chinesischen Gemeinschaftsunternehmen einbezogen – insgesamt 672.789 Mitarbeiter, das sind 1,5% mehr als

Ende 2020. Ihre Verteilung auf das In- und Ausland blieb im vergangenen Jahr weitgehend stabil: Ende 2021 arbeiteten 43,9 (44,4) % der Belegschaft in Deutschland.

Personalstrategie und Grundsätze der Personalpolitik

Im Berichtsjahr 2021 hat der Volkswagen Konzern die neue Personalstrategie „Transform to Tech“ verabschiedet, die auf der Funktionalbereichsstrategie „Empower to transform“ aufsetzt und die Ziele der neuen Konzernstrategie NEW AUTO sowie deren Basisinitiative People & Transformation aufgreift.

Auch mit der neuen Personalstrategie führt der Volkswagen Konzern zentrale Ansätze seiner Personalpolitik fort. Hierzu gehören die ausgeprägte Stakeholder-Orientierung in der Unternehmens-Governance, umfassende Partizipationsrechte für die Mitarbeiter, umfassende Qualifizierungsmöglichkeiten und das Leitbild langfristiger Betriebszugehörigkeit durch systematische Mitarbeiterbindung. Hinzu kommt der Anspruch, die Vergütung fair und transparent zu gestalten. Für außterifflische Mitarbeiter bieten wir konzernweit individuelle Vergütungsbausteine an, die wir stetig an neue Arbeitsrealitäten und Geschäftsmodelle anpassen.

Gleichzeitig setzt die neue Personalstrategie innovative Akzente: Das Mitarbeitererleben (Employee Experience) soll systematisch betrachtet, die Teams als wichtigste Einheiten der Unternehmensorganisation gestärkt und moderne Arbeitsformen wie agiles Arbeiten ausgebaut werden. Vor allem aber wollen wir das individuelle Mitarbeitererleben verbessern, um unsere Arbeitgeberattraktivität zu steigern und die Leistungsfähigkeit unserer Organisation zu erhöhen.

Deswegen betrachtet „Transform to Tech“ die Beschäftigten und ihre Bedürfnisse im gesamten Arbeitserlebnis: „Ich“ (Me@Volkswagen), „Mein Team“ (Teams@Volkswagen), „Wir alle bei Volkswagen“ (All of us@Volkswagen) und „Volkswagen in der Gesellschaft“ (We@Volkswagen and the world around us) sind die Perspektiven, aus denen wir die Bedürfnisse und Erwartungen der Mitarbeiter ganzheitlich adressieren. Diese vier Dimensionen zusammen machen das Arbeitserlebnis, die Arbeitszufriedenheit und am Ende den Erfolg der Arbeit sowie Einbettung des Unternehmens in die Gesellschaft aus.

- > Die erste Dimension „Me@Volkswagen“ folgt dem Grundsatz, dass jeder Mitarbeiter optimale Bedingungen für die Erfüllung seiner Aufgaben vorfinden soll. Das beginnt mit exzellenten Arbeitsmitteln und Tools, führt über die Vermeidung von Bürokratie und überkomplexen Prozessschritten bis zu modern gestalteten Arbeitsräumen, 360°-Feedbackmöglichkeiten, einem individuellen Gesundheitscoaching und persönlich zugeschnittenen Weiterbildungsmöglichkeiten.
- > Die Dimension „Teams@Volkswagen“ hat eine zentrale Bedeutung für den Unternehmenserfolg: HochleistungsTeams sind im Volkswagen Konzern Gruppen, die sich vertrauen, ein gemeinsames Ziel haben und sich aufeinander

MITARBEITER NACH MÄRKTNEN

in Prozent, Stand 31. Dezember 2021



verlassen können. Die aber auch kritisch diskutieren und ihre Meinung sagen.

- > „All of us@Volkswagen“ beschreibt die Dimension der Unternehmenskultur. Der Volkswagen Konzern bietet eine starke Kultur, einzigartige Produkte, faire Arbeitsbedingungen, sichere Arbeit, gute Partizipationsmöglichkeiten und attraktive Entwicklungswwege.
- > Die vierte Dimension „We@Volkswagen and the world around us“: Ohne eine langfristige gesellschaftliche Legitimität an unseren Standorten und in unseren Märkten werden wir unser Geschäftsmodell in Zeiten des beschleunigten Wertewandels nicht fortführen können – das gilt wirtschaftlich, ökologisch und sozial. Die Beschäftigten sind Repräsentanten des Volkswagen Konzerns und vermitteln unsere Werte in die Gesellschaft.

Daraus abgeleitet orientieren wir uns im Rahmen unserer Strategie an fünf übergreifenden Zielen:

- > Der Volkswagen Konzern will mit sämtlichen Marken und Gesellschaften weltweit ein exzenter Arbeitgeber sein.
- > Kompetente und engagierte Mitarbeiter streben nach Spitzenleistungen bei Innovation, Wertschöpfung und Kundenorientierung.
- > Eine zukunftsfähige Arbeitsorganisation sichert optimale Arbeitsbedingungen in Fabrik und Büro.
- > Eine vordidliche Unternehmenskultur schafft ein offenes, durch gegenseitiges Vertrauen und Kooperation geprägtes Arbeitsklima.
- > Die Personalarbeit des Unternehmens ist umfassend mitarbeiterorientiert, strebt nach operativer Exzellenz und erbringt strategische Wertbeiträge.

Obwohl unsere neue Personalstrategie „Transform to Tech“ bereits im Herbst 2021 in Kraft getreten ist, folgt die Berichterstattung über die wesentlichen Kennzahlen für das Jahr 2021 der Vorgängerstrategie „Empower to Transform“.

Im Rahmen der Strategie erheben und analysieren wir folgende Kennzahlen:

- > Interne Arbeitgeberattraktivität. Die Kennzahl ergibt sich aus der Frage, ob die jeweilige Gesellschaft für die Befragten ein attraktiver Arbeitgeber ist, und wird im Rahmen des Stimmungsbarometers erhoben, das in der Mehrzahl unserer Konzerngesellschaften durchgeführt wird. Der Zielwert für das Jahr 2025 beträgt 89,1 von 100 möglichen Indexpunkten. Im Berichtsjahr wurden 86,8 Indexpunkte erreicht, im Vorjahr waren es 88,2 Punkte.
- > Externe Arbeitgeberattraktivität. Die Fähigkeit, Top-Talente für sich zu gewinnen, ist gerade in der Transformation des Unternehmens zu einem weltweit führenden Anbieter nachhaltiger Mobilitätslösungen und dem damit verbundenen Aufbau neuer Geschäftsfelder von entscheidender Bedeutung. Mit dieser strategischen Kennzahl überprüfen wir jährlich die Positionierung der großen Pkw-produzierenden Marken im jeweiligen Heimatland der Marke. Grundlage hierfür sind die Platzierungen bei den Umfragen durch das Institut Universum, in denen wir für die einbezogenen Konzernmarken individuell festgelegte ambitionierte Werte erzielen wollen. Im Geschäftsjahr 2021 konnten die Marken Porsche und ŠKODA ihre gesetzten Ziele vollständig erreichen und teilweise übertreffen. Während SEAT die Ziele teilweise realisieren konnte, haben die Marken Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge und Audi ihre Ziele nicht erreicht.
- > Diversity-Index. Angesichts der kulturellen Vielfalt in unseren globalen Märkten und der zunehmenden wirtschaftlichen Dynamik setzt der Erfolg im Wettbewerb eine immer größere Bandbreite an Erfahrungen, Weltansichten, Problemlösungen und Produktideen voraus. Hier bietet die Diversität unserer Belegschaft Innovationspotenziale, die wir in Zukunft noch besser nutzen wollen. Im Zuge des konzernweiten Aufbaus eines Diversity-Managements wird in dieser strategischen Kennzahl als Anteil der aktiven Belegschaft, ausgenommen sind Auszubildende und Mitarbeiter in der passiven Phase der Altersteilzeit, konzernweit die Entwicklung des Anteils von Frauen im Management sowie die Internationalisierung im Top-Management erhoben. Sie untermauert insbesondere den Anspruch der Personalstrategie, mit ihren Maßnahmen zu einer vorbildlichen Führungs- und Unternehmenskultur beizutragen. Die Werte für Frauenanteile im Management (Managementkreis, Oberer Managementkreis, Top-Managementkreis inklusive Konzernvorstände) und Internationalisierung im Topmanagement werden gleichgewichtet in einen Index eingebracht, der für das Jahr 2016 auf jeweils 100 gesetzt wurde. Der Frauenanteil im Management lag im Jahr 2021 mit 16,3% um 1,2 Prozentpunkte über dem Vorjahresniveau. Bis 2025 wollen wir den Frauenanteil im Management auf 20,2% steigern. Den Internationalisierungsgrad im Top-Management, dem obersten unserer drei Managementkreise, möchten wir bis 2025 auf 25,0% erhö-

hen; im abgelaufenen Geschäftsjahr betrug er 20,3 (18,7)%. Der Diversity Index im Geschäftsjahr 2021 lag bei 127, im Vorjahr bei 117.

Für den Finanzdienstleistungsbereich wurde eine strategische Kennzahl definiert:

Externes Arbeitgeberranking. Mit ihr stellen wir uns im grundsätzlich zweijährigen Rhythmus dem externen Benchmarking „Great Place to Work“. Ziel ist es, sich als attraktiver Arbeitgeber zu positionieren und entsprechende Maßnahmen abzuleiten, um bis 2025 als Arbeitgeber nicht nur in Europa, sondern weltweit zu den Top 20 zu gehören. Für 2023 ist die Teilnahme an diesem Ranking im weltweiten Maßstab geplant. Im europäischen Wettbewerb erreichten wir im Berichtsjahr die anvisierte Top 20 Platzierung. Im Jahr 2021 war die Volkswagen Financial Services AG in weiteren nationalen und internationalen Arbeitgeber-Bestenlisten vertreten.

Um die Herausforderungen der Transformation erfolgreich zu adressieren, verständigt sich der Konzern mit der Arbeitnehmervertretung auf Zukunftvereinbarungen, die sowohl die einzelnen Marken des Konzerns effizienter aufstellen als auch die beruflichen Perspektiven der Mitarbeiter regeln. Exemplarisch dafür stehen die Roadmap Digitale Transformation der Volkswagen AG sowie die Vereinbarung Audi.Zukunft der Marke Audi.

Auch einen breit angelegten Kulturwandel in Richtung größere Offenheit und Transparenz treiben wir in Einklang mit unserer Unternehmensstrategie voran. Das gemeinsame Wertefundament und die Grundlage für den Kulturwandel in allen Marken und Gesellschaften bilden die sieben Volkswagen Konzerngrundsätze:

- > Wir tragen Verantwortung für Umwelt und Gesellschaft.
- > Wir sind aufrichtig und sprechen an, was nicht in Ordnung ist.
- > Wir wagen Neues.
- > Wir leben Vielfalt.
- > Wir sind stolz auf die Ergebnisse unserer Arbeit.
- > Wir statt ich.
- > Wir halten Wort.

Konzernweite Aktivitäten wie der Teamdialog und das Role-Model-Programm sollen die Auseinandersetzung mit unseren Konzerngrundsätzen und deren Integration in alle Arbeitsprozesse fördern. Mit dem Role-Model-Programm (Vorbild-Programm) streben Führungskräfte aller Marken gemeinsam mit ihren Mitarbeitern eine Verbesserung der Unternehmenskultur an.

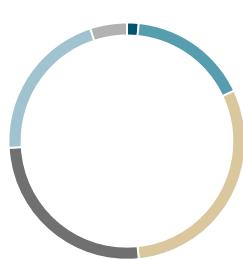
Qualifizierung und Weiterbildung

Die Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit von Volkswagen hängt, gerade während der Transformation, maßgeblich vom Engagement und Wissen der Mitarbeiter ab.

Die Qualifizierung der Mitarbeiter wird bei Volkswagen an den sogenannten Berufsfamilien ausgerichtet. Hierzu gehören alle Mitarbeiter, die ihre Tätigkeit auf Basis einer gemeinsamen Fachlichkeit ausüben und dafür verwandte Kompeten-

ALTERSSTRUKTUR DER BELEGSCHAFT

Anteil zum 31. Dezember 2021 in Prozent



< 20 Jahre	2%
20–29 Jahre	16%
30–39 Jahre	30%
40–49 Jahre	26%
50–59 Jahre	21%
ab 60 Jahre	5%

zen benötigen. Die fachlichen und überfachlichen Kompetenzen für die jeweilige Tätigkeit sind in Kompetenzprofilen festgeschrieben, an denen sich die Qualifizierungsmaßnahmen ausrichten.

Mitarbeitern im Volkswagen Konzern steht ein breites Spektrum von Qualifizierungsmaßnahmen zur Verfügung – von der Weiterbildung zu allgemein unternehmensrelevanten Themen über spezifische Qualifizierungen bis hin zu Personalentwicklungsprogrammen. Dank dieser Angebote können sich Volkswagen Mitarbeiter ihr ganzes Berufsleben lang weiterentwickeln und ihr Wissen stetig vertiefen. Dabei lernen sie unter anderem von erfahrenen Kollegen, die als Experten in den Berufsfamilienakademien ihr Wissen an andere weitergeben. Qualifizierungsmaßnahmen sind am dualen Prinzip orientiert, das theoretische Inhalte mit dem praktischen Lernen im Beruf anhand der konkreten Aufgabe verknüpft.

Das Lernangebot wird dabei kontinuierlich erweitert. Die Volkswagen Group Academy geht Kooperationen mit renommierten externen Trainingsportalen ein, um Online-Lernen beispielsweise zu IT-Themen auszubauen. Für die personelle Transformation im Zuge der Digitalisierung stellt das Unternehmen ein zusätzliches Budget zur Verfügung. Es wird für besondere Qualifizierungen genutzt, die sich an von der Transformation betroffene Beschäftigtengruppen und Abteilungen richten. Außerdem geht Volkswagen mit dem Programm „Fakultät 73“ neue Wege und bildet für die digitale Transformation benötigte Softwareentwickler selbst aus. 2021 konnten alle 94 Absolventen der ersten Programmphase innerhalb der Volkswagen AG vermittelt werden. Im März 2021 starteten 100 Studenten als nun mehr dritter Jahrgang in das Qualifizierungsprogramm. Das Programm richtet sich sowohl an Mitarbeiter als auch an externe Bewerber mit IT-Affinität und Interesse an Softwareentwicklung.

Die Volkswagen AG und CARIAD haben den Aufbau innovativer Programmierschulen in Wolfsburg und Berlin in

Kooperation mit der gemeinnützigen École 42 gefördert. Das Ausbildungsinstitut in Wolfsburg startete seinen Betrieb im Mai 2021 mit zunächst 170 Studierenden aus 30 Nationen. Bis Ende 2022 sollen jeweils 600 Studierende in Wolfsburg und in Berlin aufgenommen werden und nach einem innovativen Ausbildungskonzept von- und miteinander lernen.

Berufsausbildung und duales Studium

Herzstück der Qualifizierung bei Volkswagen ist die Berufsausbildung beziehungsweise für junge Menschen mit Hochschulzugangsberechtigung das duale Studium. Zum Jahresende 2021 bildete der Volkswagen Konzern 17.151 junge Menschen aus. Das duale Prinzip der Berufsausbildung haben wir in den vergangenen Jahren an vielen internationalen Konzernstandorten eingeführt und verbessern es kontinuierlich. Einmal jährlich zeichnet Volkswagen die besten Ausgebildeten im Konzern mit dem „Best Apprentice Award“ aus.

Auch nach ihrer Ausbildung sollen sich Berufsanfänger bei uns weiterentwickeln können.

Entwicklung von Hochschulabsolventen

Volkswagen bietet Hochschulabsolventen und Young Professionals zwei strukturierte Einstiegs- und Entwicklungsprogramme an. Beim Traineeprogramm StartUp Direct erhalten die Trainees zwei Jahre lang – neben der Arbeit im eigenen Fachbereich – einen Überblick über das Unternehmen und nehmen an ergänzenden Qualifizierungsmaßnahmen teil. Hochschulabsolventen mit internationaler Ausrichtung können das 18-monatige Programm StartUp Cross durchlaufen. Ziel ist hier, das Unternehmen in seiner ganzen Vielfalt kennenzulernen und sich ein breites Netzwerk aufzubauen. Während der Teilnahme an dem Programm lernen die Nachwuchskräfte bei Einsätzen in verschiedenen Fachbereichen mehrere in- und ausländische Standorte kennen. Beide Programme umfassen auch einen mehrwöchigen Einsatz in der Produktion. 2021 hat die Volkswagen AG im Rahmen der Programme 82 Trainees eingestellt, davon waren 31,7% Frauen.

Auch in den anderen Konzerngesellschaften sowie an den internationalen Konzernstandorten, etwa bei ŠKODA in Tschechien, bei SEAT in Spanien oder bei Scania in Schweden, können junge Menschen an Traineeprogrammen teilnehmen.

Steigerung der Arbeitgeberattraktivität und zielgruppenspezifische Entwicklungsprogramme

Eine Personalpolitik, die die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben fördert, ist für Volkswagen ein wesentliches Merkmal der Arbeitgeberattraktivität; insbesondere trägt sie dazu bei, mehr Geschlechtergerechtigkeit herzustellen. Wir arbeiten kontinuierlich daran, familienfreundliche Arbeitszeitmodelle zu entwickeln und mehr Frauen in Führungspositionen zu bringen. Für die Volkswagen AG haben wir gemäß deutscher Rechtslage Ziele im Hinblick auf Frauenanteile im Management formuliert. Im Einklang mit dem Gesetz

zur gleichberechtigten Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen und § 76 Absatz 4 des Aktiengesetzes hat die Volkswagen AG die gesetzten Ziele erreicht. Zum 31. Dezember 2021 lag der Frauenanteil in der aktiven Belegschaft in der ersten Führungsebene (Oberer Managementkreis, Top-Managementkreis und Markenvorstand) bei 13,5% (Ziel: 13,0%) und in der zweiten Führungsebene (Managementkreis) bei 18,3% (Ziel: 16,9%). Die genutzten Zeitguthaben aus Entgeltumwandlung (Zeitwertpapiere) werden nicht berücksichtigt. Für den neuen Zeitraum bis zum Jahresende 2025 hat sich die Volkswagen AG einen Frauenanteil von 16,5% für die erste Führungsebene und von 23,4% für die zweite Führungsebene innerhalb der aktiven Belegschaft zum Ziel gesetzt. Über die erreichten Ist-Stände sowie die aktuellen Zielpfade werden Konzernvorstand und Aufsichtsrat regelmäßig unterrichtet.

Um die Entwicklung von Potenzialträgerinnen im Unternehmen zu fördern, haben wir für jeden Vorstandsbereich der Volkswagen AG Zielgrößen für die Entwicklung des Frauenanteils im Management festgelegt. Diesen Ansatz unterstützen vielfältige Maßnahmen, die von markenübergreifenden Mentoring Programmen bis hin zu einer Quotierung der Personalentwicklung ins Management und Zielen für den Frauenanteil bei externen Einstellungen reichen.

Es bestehen außerdem zahlreiche kollektive Regelungen im Konzern, die es Beschäftigten erleichtern sollen, berufliche und private Anforderungen und Bedürfnisse miteinander zu vereinbaren und das eigene Arbeitsmodell individuell zu gestalten. Hierzu gehören neben Arbeitszeitflexibilität und dem Einsatz von Arbeitszeitkonten und Gleitzeit, auch variable Teilzeit- und Schichtmodelle, Programme zur Freistellung für die Pflege von Angehörigen, die Möglichkeit zur Umwandlung von Entgeltbestandteilen in die bezahlte Freistellung und betriebsnahe und betriebseigene Kinderbetreuungsangebote sowie mobile Arbeit. Zu den konkreten Instrumenten zählen „Meine AusZeit“, ein neues Instrument der Volkswagen AG, mit dem Beschäftigte eine selbstfinanzierte Freistellung mit Vorleistung des Unternehmens in Anspruch nehmen können.

Die Covid-19-Pandemie hat grundlegende Veränderungen in der Art wie wir arbeiten und miteinander kollaborieren mit sich gebracht. Zu den Konsequenzen aus der Pandemie gehört es, dass das hybride Arbeiten als Kombination aus mobilen Tätigkeiten und Präsenz im Büro immer mehr zum Standard wird. Dies forderte auch vom Volkswagen Konzern ein Umdenken bei der Arbeitsorganisation und der Gestaltung der Zusammenarbeit. Dafür hat das Unternehmen im Berichtsjahr mehrere Initiativen ergriffen: So wurde mit dem Projekt „Office 2025“ ein holistisches Konzept entlang der Dimensionen Mensch, Raum und Technik entworfen, das die Themen modulare Arbeitsumgebungen, Desksharing oder die technische Infrastruktur einschließlich Hard- und Software in den Blick nimmt. Die Volkswagen AG, die ihre Betriebsvereinbarung zur mobilen Arbeit bereits 2016

FRAUENANTEIL Stand 31. Dezember

%	2021	2020
Beschäftigte	17,9	17,0
Auszubildende ¹	20,1	20,5
Einstellung Hochschulabsolventen ²	31,7	32,5
Management gesamt	15,9	14,9 ³
Managementkreis	17,9	17,1 ³
Oberer Managementkreis	12,5	11,4 ³
Top-Managementkreis	8,3	7,0

¹ ohne Scania und Navistar

² Volkswagen AG

³ Vorjahr angepasst

abgeschlossen hatte, nutzte im Geschäftsjahr 2021, welches von der globalen Pandemie geprägt war, diese Vereinbarung, um ihren Beschäftigten maximale mobile Arbeit zu ermöglichen und damit ein höchstmögliches Maß an Sicherheit vor Infektionen zu bieten. Bestehende Regelungen wurden beispielsweise bei der Volkswagen AG und Porsche im Berichtsjahr aktualisiert, um weitere Flexibilität bei der Arbeitszeitgestaltung zu ermöglichen.

Im Juli 2021 hat Volkswagen am Standort Wolfsburg eine „Digitale Woche“ zur hybriden Arbeitswelt mit zahlreichen interaktiven Veranstaltungen, rund 40 Vortragenden und über 20.000 Teilnehmern durchgeführt.

Wie in anderen Unternehmen auch wirkte die Pandemie bei Volkswagen vor allem als Katalysator für den Durchbruch der Digitalisierung in der Wissensarbeit: virtuelle Kommunikation und Kollaboration, neue Formate der Wissensvermittlung und Qualifizierung, zum Beispiel durch Podcasts oder Online Tutorials, wurden kurzfristig auf- und ausgebaut.

Gesundheitsvorsorge und Arbeitsschutz

Gesundheitsvorsorge und Arbeitsschutz sind im Volkswagen Konzern zentrale personalpolitische Themen. Im Geschäftsjahr 2019 haben wir dies durch eine entsprechende Konzernrichtlinie unterstrichen. Diese definiert grundlegende Anforderungen und Ziele zum Gesundheits- und Arbeitsschutz und regelt hierfür den organisatorischen Aufbau sowie die Verantwortung zwischen Konzern, Marken und Gesellschaften.

Das Gesundheitswesen von Volkswagen setzt neben der Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen in hohem Maße auf präventive Ansätze zu den Themen Gesundheit, Fitness und Leistungsfähigkeit. So erhalten Mitarbeiter das Angebot zur Durchführung regelmäßiger Vorsorgeuntersuchungen (Checkup) und im Anschluss in einem Gespräch Angebote zur individuellen Gesundheitsförderung, in die aktuelle wissenschaftliche Erkenntnisse einfließen. Seit dem Geschäftsjahr 2020 stand unser Gesundheitswesen aufgrund der Ausbreitung der Covid-19-Pandemie und den einzuleitenden

Maßnahmen vor besonderen Herausforderungen. Dabei galt als oberste Priorität, die Produktion im Unternehmen zu sichern und gleichermaßen den Schutz und die Gesundheit der Mitarbeiter nicht zu gefährden. Dazu wurden vielfältige Maßnahmen erarbeitet und umgesetzt, wie beispielsweise Hygienemaßnahmen, der Aufbau eigener Test- und Impfzentren an den Volkswagen Standorten sowie die Beiträge und Hinweise des Gesundheitswesens zur Safe-Production-Initiative, die eine gesundheitlich sichere Fertigung unter Pandemie-Bedingungen unterstützt.

Beteiligung der Mitarbeiter

Mitsprache und Beteiligung der Mitarbeiter sind wichtige Pfeiler unserer Personalstrategie. Volkswagen setzt auf hohe Fachkompetenz und starken Teamgeist. Dazu gehört auch, dass Meinungen, Einschätzungen und kritische Einwände von Mitarbeitern Gehör finden.

Wir informieren unsere Mitarbeiter umfassend über anstehende Veränderungen, um sie möglichst früh in strategische Entscheidungen einzubeziehen. Bei der Ausgestaltung kooperativer und von sozialem Frieden geprägter Arbeitsbeziehungen leiten uns die universell gültigen Menschenrechte und die Normen der International Labour Organization (ILO). Darauf aufbauend haben wir mit dem Europäischen und Welt-Konzernbetriebsrat verschiedene Chartas und Erklärungen vereinbart, die Grundsätze der Arbeitspolitik im Volkswagen Konzern sowie Arbeitnehmerrechte festschreiben.

Eine Beteiligung der Belegschaft am Erfolg des Unternehmens über die Ausgabe eigener Aktien in Form eines Mitarbeiteraktienprogramms wird derzeit nicht angeboten.

Mit dem Stimmungsbarometer, einer Mitarbeiterbefragung, erhebt das Unternehmen regelmäßig die Zufriedenheit der Beschäftigten, fragt darüber hinaus auch nach der Ausprägung unserer Unternehmenskultur. Auf Grundlage der Ergebnisse werden Folgeprozesse eingeleitet, in denen Maßnahmen erarbeitet und umgesetzt werden. Die Befragung des Stimmungsbarometers 2021 erfasste 165 Gesellschaften in 40 Ländern. Von den 596.905 Mitarbeitern in den erfassten Gesellschaften beteiligten sich 466.021. Das entsprach einer Beteiligungsquote von 78%. Der Stimmungsindex, der sich aus 22 Fragen errechnet, ist die Hauptkenngröße des Stimmungsbarometers und fließt unter anderem in die Berechnung der Vorstandsvergütung mit ein. Er wird aus der Summe aller diesbezüglich abgegebenen Antworten der Befragung gewonnen und lag 2021 bei 82,3 von 100 möglichen Indexpunkten. Damit liegt der im Jahr 2021 erreichte Wert knapp über dem Wert des Vorjahres, der sich auf 82,2 Punkte belief.

Darüber hinaus fördern wir das Engagement unserer Mitarbeiter auch mithilfe des Ideenmanagements: Die Mitarbeiter können ihre Kreativität und ihr Wissen in Form von Verbesserungsideen einbringen und tragen so dazu bei, Arbeitsabläufe schlanker zu gestalten, die Ergonomie am

Arbeitsplatz weiter zu verbessern, Kosten zu senken und somit die Effizienz kontinuierlich zu steigern. Darüber hinaus liefert das System mit einer Prämienstruktur monetäre Anreize.

INFORMATIONSTECHNOLOGIE (IT)

Volkswagen arbeitet engagiert an der Stärkung seiner digitalen Kompetenzen, um die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens zu gestalten und sicherzustellen. Dafür modernisieren wir unsere IT-Systeme kontinuierlich, sodass sie langfristig tragfähig sind, und überführen unsere Systeme und Anwendungen schrittweise in neue Cloud-Plattformen. Unser zentrales Anliegen ist, die Effizienz der IT-Systeme im gesamten Unternehmen weiter zu steigern und sie so weit wie möglich zu standardisieren. Darüber hinaus konzentrieren wir uns auf den Ausbau von Know-how und IT-Spezialwissen, insbesondere in wichtigen digitalen Schlüsseltechnologien wie der künstlichen Intelligenz sowie den Einsatz neuer IT-Technologien in Produkten, Services und Unternehmensprozessen.

Um die Entwicklung von Kernkompetenzen in den Bereichen Technologie, Digitalisierung und autonomes Fahren in unserem Unternehmen zu sichern, bauen wir IT-Ressourcen auf, die die digitale Transformation des Unternehmens mitgestalten und vorantreiben.

Wie bereits im Vorjahr haben wir aufgrund der weltweiten Ausbreitung der Covid-19-Pandemie erweiterte Maßnahmen zum Schutz der Belegschaft getroffen, wie beispielsweise den Einsatz mobiler Arbeit. Damit verbunden hatte die Sicherstellung der Zugriffe auf die IT-Infrastruktur in allen Marken und Gesellschaften auch im Geschäftsjahr 2021 hohe Priorität. Der Einsatz digitaler Anwendungen für effizientere Formen und Möglichkeiten der digitalen Zusammenarbeit im Unternehmen ist im Vergleich zum Vorjahr noch einmal gestiegen. Den Wissenstransfer und die Vernetzung aller Mitarbeiter fördert beispielsweise das unternehmensinterne Netzwerk Group Wiki. Die Plattform bringt Anwender markenübergreifend und international miteinander in Kontakt. Die Bereitstellung von modernen IT-Anwendungen zur digitalen Zusammenarbeit sowie die Ausweitung der Möglichkeiten zur Erledigung dienstlicher Tätigkeiten über mobile Endgeräte sollen die Produktivität nachhaltig verbessern. Aufbauend auf der Einführung von Microsoft 365 sind 2021 die ersten Schritte zur Implementierung der Microsoft Power Platform erfolgt. Die Software-Umgebung versetzt Mitarbeiter ohne Programmierkenntnisse in die Lage im Office-Kontext, wie beispielsweise die Ablage von Email-Anhängen, individuelle Arbeitsprozesse zu automatisieren.

Nutzung von IT-Lösungen und Digitalisierung

Durch den in 2019 gegründeten Konzern-IT-Steuerkreis sollen Synergien gehoben, das Konzern-IT-Projektportfolio gesteuert und der Austausch mit Fachabteilungen zu IT-Projekten gefördert werden. Das konzernweite Planen und

Steuern des IT-Projektpfolios sorgt für den abgestimmten Einsatz von Ressourcen bei der Entwicklung, Implementierung und Nutzung von IT-Lösungen. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf den IT-Projekten, die eine fachbereichsübergreifende Digitalisierung von Unternehmensprozessen anstreben.

Die Digitalisierung im Unternehmen greift Volkswagen unter anderem in seinen konzerneigenen Software Innovation Centern (SIC, ehemals IT-Labs) auf. Sie sind als Innovations- und Kompetenzzentren zu verstehen, die Forschung betreiben, neue Technologien pilotieren, diese in unternehmensrelevanten Anwendungsfällen entwickeln und für die Organisation produktiv nutzbar machen. Hierbei arbeiten Konzern-IT, Forschungseinrichtungen, Bildungseinrichtungen (wie beispielsweise Universitäten), Technologiepartner und Politik eng zusammen an Zukunftsthemen der Informationstechnologie. Die SIC sind gleichzeitig Verbindungsbüros zu Start-ups. So lassen sich die Erfahrung und die strategische Kompetenz eines großen Unternehmens wie Volkswagen mit dem Pragmatismus, den Ideen für neue Geschäftsfelder und der Schnelligkeit von jungen Gründerfirmen verbinden. Hochspezialisierte Experten in den SIC in München – und verstärkt auch in Wolfsburg – arbeiten beispielsweise daran, das Potenzial der Quantencomputer für unternehmerisch sinnvolle Anwendungsbereiche zu erschließen. Im Mittelpunkt stehen die Verkehrsflussoptimierung, die datengetriebene Steuerung, Bepreisung und Optimierung von Ersatzteilen im After-Sales-Geschäft sowie die intelligente Steuerung des Energieeinsatzes zur Generierung nachhaltiger Einsparungen unter Einsatz von Methoden aus der künstlichen Intelligenz (zum Beispiel in der Druckluftsteuerung im Werk Wolfsburg zur CO₂-Reduktion). Erste experimentelle Projekte befassen sich zudem mit Möglichkeiten, das Potenzial der Quantencomputer mit selbstlernenden Systemen zu verbinden (Quantum Machine Learning).

Zudem werden die SIC genutzt, um den Wissenstransfer zu Themen wie Data Analytics (Prozess zur systematischen Analyse von Daten in elektronischer Form) und dezentrale Datenbanken, die Teilnehmern eines Netzwerks das gemeinsame Verarbeiten und Speichern von Daten erlauben (Distributed-Ledger-Technologien), im gesamten Unternehmen umzusetzen und neue Technologien für das Unternehmen nutzbar zu machen. So werden zum Beispiel zahlreiche Bot-Projekte umgesetzt, die Geschäftsabläufe automatisiert durchführen (Robotic Process Automation).

Potenziale eröffnen sich auch durch das weitere Zusammenwachsen unterschiedlicher Geschäftsbereiche und der IT. Big-Data-Verfahren helfen uns zum Beispiel in der Produktion dabei, Maschinenstörungen zu analysieren und frühzeitig einzutreten. Big Data steht für Datenmengen, die zu groß und komplex sind, um sie mittels manueller oder herkömmlicher Verfahren zu analysieren und auszuwerten. Des Weiteren werden Produktionsabläufe durch künstliche Intelligenz und Kamerasysteme abgesichert (Computer Vision). Die

Systeme und Anlagen in den Fabriken werden zu einem integrierten Gesamtsystem verbunden. So lassen sich Effizienzsteigerungen realisieren und digitale Pilotprojekte deutlich einfacher in die bestehende Architektur integrieren. Im Hinblick auf Forschung und Entwicklung bringt die Konzern-IT gemeinsam mit den Fachbereichen ebenfalls ihr Know-how ein. Beispielsweise machen digitalisierte Arbeitsinstrumente wie das „virtuelle Konzeptfahrzeug“ den Produktentwicklungsprozess schneller und effizienter. Die Wertschöpfung im Vertrieb wird mit Hilfe von Advanced Analytics (Prozess zur systematischen Analyse von zukünftigen Ereignissen und Verhaltensweisen) unter anderem durch die Optimierung der Nutzung von Parkflächen sowie von Abholvorgängen von Fahrzeugen erhöht.

Software-Entwicklung

In den sogenannten Software Development Centern entwickeln wir markenübergreifend Software für die digitalen Ökosysteme, für neue und bestehende Unternehmensprozesse im Konzern. Im Software Development Center in Dresden werden zukunftsweisende Technologien im Bereich industrielles Internet der Dinge entwickelt. Durch die Kooperation mit Amazon Web Services, einem der führenden Cloud-Anbieter, entwickeln wir die bereits genutzte digitale Produktionsplattform weiter, die es Volkswagen auch in Zukunft erlauben soll, Einsparungen im Bereich der Produktion zu erzielen.

IT-Sicherheit

Die globale Absicherung der Daten und Informationen im Volkswagen Konzern ist eine zentrale Aufgabe der IT, die im Geschäftsjahr 2021 mit dem Group-Information-Security-Programm fortgesetzt wurde. Das Programm hat zum Ziel, konzernübergreifende, einheitliche Prozesse und Lösungen zur weiteren Verbesserung der Informationssicherheit zu schaffen. Dabei werden insbesondere Themen in den Fokus genommen, die perspektivisch Informationssicherheitsrisiken für den Konzern darstellen können und die im Rahmen der digitalen Transformationsstrategie des Unternehmens besonders abgesichert werden müssen, unter anderem die Themen Cloud Security und Secure Software Development. Inhalt und Ausrichtung des Programms werden jährlich auf Aktualität überprüft und im Bedarfsfall angepasst.

Als einer der ersten Fahrzeughersteller fordert Volkswagen die bestandene TISAX (Trusted Information Security Assessment Exchange)-Bewertung seiner Lieferanten ein und setzt damit ein starkes Zeichen zur unternehmensübergreifenden Informations- und Datensicherheit. TISAX ist ein Zertifikat, dessen Bewertungsverfahren aus der internationalen Industrienorm und den Anforderungen der Automobilwelt vom deutschen Verband der Automobilindustrie abgeleitet wurde. Ziel ist eine sichere Verarbeitung sensibler Daten und Informationen bei unseren Lieferanten.

Eine Funktion zum Schutz unserer Kunden wie beispielsweise die Warnung vor Verkehrsgefahren bietet die Car2X-Technologie, die eine drahtlose Verbindung von Fahrzeugen untereinander und mit der Verkehrsinfrastruktur ermöglicht. Diese TÜV-IT-zertifizierte und nach europäischen Standards implementierte Technologie bildet einen technischen Meilenstein in unserem Car2X-Programm.

Aufgabe der Automotive Cyber Security ist die Abwehr von Cyber-Angriffen auf unsere Fahrzeuge im gesamten Produktlebenszyklus sowie in den Lieferketten und die Sicherung personenbezogener Daten unserer Kunden in unseren Fahrzeugen. Basierend auf den gesetzlichen Anforderungen aus der UNECE-Regulierung wurden die Konzernrichtlinien im Volkswagen Konzern implementiert. Auf deren Grundlage werden markenübergreifende Organisationsrichtlinien unter Berücksichtigung der organisatorischen Gegebenheiten spezifiziert und umgesetzt.

Im Programm „Protected Customer“ haben wir die Anforderungen aus der UNECE-Regulierung adressiert. Um den Schutz unserer Kunden gegen Cyberangriffe gewährleisten zu können und die Rechtskonformität unserer Lösungen in Bezug auf nationale und internationale Vorschriften umzusetzen, etablieren wir integrierte marken- und regionsübergreifende Sicherheits-Managementsysteme für Informations- und Cybersicherheit. Diese wurden im Jahr 2021 mit der UNECE-CSMS-Zertifizierung bestätigt. Die Absicherung des kompletten Lebenszyklus unserer Fahrzeuge und der digitalen Mobilitätsdienste wurde mit dem Programmende im Jahr 2021 in die zuständigen Linienorganisationen überführt und wird dort weiter verfolgt.

Wichtige zentrale Prozesse der Informationssicherheit wurden auf Basis der internationalen Norm ISO 27001 auditiert und 2021 erneut zertifiziert. Sie ist die wichtigste Norm für Informationssicherheit und erstreckt sich außerhalb der IT auch auf Themen wie Personalsicherheit, Compliance, physische Sicherheit und rechtliche Anforderungen.

Wesentliche Meilensteine des Geschäftsjahrs 2021 waren zudem der erfolgreiche Abschluss des DSGVO (Datenschutzgrundverordnung)-Zentralprojekts und die damit einhergehende Überführung in den Regelbetrieb. Die daraus erzielten Ergebnisse sind einheitliche Prozesse und Vorgehensweisen zur Einhaltung der DSGVO-Konformität. Mit Einführung des Datenschutzmanagementsystems und der Datenschutzmanagementorganisation wurde somit die Infrastruktur für die Umsetzung und Einhaltung datenschutzrechtlicher Anforderungen in der Volkswagen AG etabliert. Die zunehmende Digitalisierung und Vernetzung der Geschäftsprozesse, neue Gesetzgebungsvorhaben mit Datenschutzrelevanz sowie die starke Erhöhung der Regelungsdichte internationaler Datenschutzgesetzgebung erfordern weiterhin eine hohe Aufmerksamkeit, um eine nachhaltige Einhaltung der Datenschutzanforderungen sicherstellen zu können. Die kontinuierliche Sensibilisierung der Mitarbeiter sowie die weitere Standardisierung und Automatisierung der Prozesse

bleiben dabei im Fokus. Zudem werden Compliance-Erfordernisse zukünftig bereits in die Konzeption von IT-Lösungen und Infrastrukturentscheidungen integriert.

UMWELTSTRATEGIE

Als einer der größten Automobilhersteller übernimmt Volkswagen Verantwortung für die Umwelt. Abgeleitet aus der neuen Konzernstrategie NEW AUTO haben wir unsere ambitionierten Umweltziele weiter in den Fokus gesetzt. Mit unserem Umweltleitbild goTOzero streben wir danach, Umweltauswirkungen entlang des gesamten Lebenszyklus – von der Rohstoffgewinnung bis zum Lebensende – für alle unsere Produkte und Mobilitätslösungen zu minimieren, um Ökosysteme intakt zu halten und einen positiven Einfluss auf die Gesellschaft zu haben. Dabei ist Compliance mit Umweltregulierungen, Standards und freiwilligen Selbstverpflichtungen eine Grundvoraussetzung für unser Handeln.

Unser Fokus liegt auf vier priorisierten Handlungsfeldern:

- > Klimawandel. Wir bekennen uns zum Pariser Klimaschutzabkommen, nach dem der globale Temperaturanstieg bis 2050 auf deutlich unter zwei Grad Celsius begrenzt werden soll. Wir planen, unsere Treibhausgas-Emissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen über den gesamten Lebenszyklus bis 2025 im Vergleich zu 2015 um 30% zu reduzieren. Zusätzlich hat das Unternehmen ein von der Science-Based-Target-Initiative bestätigtes Dekarbonisierungsziel aufgestellt, das eine Reduktion um 30% bis 2030 im Vergleich zu 2018 ohne Kompensationen vorsieht. Unseren Fortschritt messen wir mit dem Dekarbonisierungsindex. Bis 2050 beabsichtigen wir, ein bilanziell CO₂-neutrales Unternehmen zu werden.
 - > Ressourcen. Wir wollen produktionsbezogene Umweltbelastungen reduzieren, unsere Ressourceneffizienz maximieren und fördern Kreislaufwirtschaftsansätze in den Bereichen Werkstoffe, Energie und Wasser.
 - > Luftqualität. Wir treiben die Elektromobilität voran und wollen so die lokale Luftqualität verbessern.
 - > Umwelt Compliance. Wir wollen in puncto Integrität zum Vorbild für ein modernes, transparentes und erfolgreiches Unternehmen werden, indem wir die Umweltauswirkungen unserer Mobilitätslösungen über alle Lebenszyklusphasen hinweg berücksichtigen. Hierzu nutzen wir effektive Managementsysteme, deren Wirksamkeit regelmäßig kontrolliert wird.
- Gemäß bisheriger und zukünftiger Strategieausrichtung haben wir eine strategische Messgröße definiert:
- > Dekarbonisierungsindex (DKI). Der DKI bemisst sich nach den Emissionen von CO₂ und CO₂-Äquivalenten (gemeinsam CO₂e) der Pkw- und leichten Nutzfahrzeuge produzierenden Marken der Regionen Europa (EU27, Vereinigtes Königreich, Norwegen und Island), China und USA während des gesamten Lebenszyklus. Die Nutzungsphase wird hierbei über 200.000 km und unter Bezugnahme auf regionspezifische Flottenwerte ohne gesetzliche Flexibilitäten

berechnet. Die CO₂e-Intensität des Ladestroms der elektrifizierten Fahrzeuge wird ebenfalls auf Basis von regionspezifischen Strommixen berechnet. Unsere Fahrzeug-Ökobilanzen, die als Datengrundlage für die Berechnung der Lieferketten- und Recycling-Emissionen genutzt werden, sind von externer und unabhängiger Seite nach der Norm ISO 14040 verifiziert worden. Mit dem DKI verfügen wir über ein aussagekräftiges Messinstrument, das unsere Fortschritte und Zwischenergebnisse öffentlich und nachvollziehbar macht. Die DKI-Berechnungsmethodik wird abhängig von internen und externen Anforderungen wie etwa neuen Prüfzyklen für Flottenemissionen regelmäßig angepasst. Für die Darstellung einer methodisch konsistenten Zeitreihe können daher auch bereits veröffentlichte DKI-Werte auf die neue Methodik angepasst und somit geändert werden. Im Jahr 2021 wurde die Methodik auf den WLTP-Prüfzyklus für Flottenemissionen angepasst. Der DKI soll bis zum Jahr 2030 um 30% im Vergleich zum Basisjahr 2018 (NEFZ) gesenkt werden, ohne Kompensationen für den Emissionsausgleich anzurechnen. Im Berichtsjahr betrug der DKI-Wert im Durchschnitt 45,9 t CO₂e/Fahrzeug. Im Vergleich zu dem für 2020 auf WLTP angepassten Wert bedeutet dies eine Reduktion um 1,7 t CO₂e/Fahrzeug.

Organisation des Umweltschutzes

Volkswagen hat für seine umweltbezogenen Entscheidungen, für die Steuerung von Projekten und sein Verhalten im Umweltschutz eine Umweltpolitik formuliert. Damit werden Leitplanken für das Verhalten und die Arbeitsweise von Führungskräften sowie Mitarbeitern zu fünf Themen gesetzt: Führungsverhalten, Compliance, Umweltschutz, Zusammenarbeit mit Interessengruppen und kontinuierliche Verbesserung.

Die höchste interne Entscheidungsebene für Umweltbelange ist der Vorstand der Volkswagen AG. Sowohl er als auch die Vorstände der Marken berücksichtigen bei wichtigen Unternehmensentscheidungen nicht nur betriebswirtschaftliche, sondern auch soziale und umweltbezogene Kriterien. Die konzernweite Steuerung des Umweltschutzes erfolgt durch den Konzern-Steuerkreis Umwelt und Energie. Weitere Gremien übernehmen die Steuerung wichtiger Einzelaspekte. Dazu zählen der Konzern-Steuerkreis CO₂, der Konzern-Steuerkreis Flotten-Compliance und Abgas sowie der Konzern-Steuerkreis Nachhaltigkeit.

Der Volkswagen Konzern koordiniert die Aktivitäten der Marken, die ihrerseits die Maßnahmen in den Regionen steuern. Organisatorisch sind die Marken und Gesellschaften im Umweltbereich eigenständig verantwortlich. Sie leiten ihre Umweltschutzaktivitäten aus den konzernweit geltenden Zielen, Leitlinien und Grundsätzen ab.

Unser Anspruch ist es, gesetzliche und rechtliche Anforderungen einzuhalten. Darüber hinaus richten wir uns nach unseren Unternehmensstandards und -zielen. Unsere Umwelt-Compliance-Managementsysteme sollen sicherstellen, dass ökologische Aspekte und Pflichten in unserer Geschäftstätigkeit erkannt und angemessen berücksichtigt werden. Missachtung, Täuschung oder Fehlverhalten werten wir als schwerwiegende Compliance-Verstöße. Die Übereinstimmung unseres Handelns mit den Vorgaben unserer Umweltpolitik und anderen umweltbezogenen Konzernvorgaben werden jährlich evaluiert und an den Vorstand der Volkswagen AG, an die jeweiligen Vorstände der Marken beziehungsweise an die Geschäftsführer der Gesellschaften berichtet.

GESONDERTER NICHTFINANZIELLER BERICHT

Der zusammengefasste gesonderte nichtfinanzielle Bericht der Volkswagen AG und des Volkswagen Konzerns nach §§ 289 b und 315 b HGB für das Geschäftsjahr 2021 ist unter der Internetseite https://www.volkswagenag.com/presence/nachhaltigkeit/documents/sustainability-report/2021/Nicht-finanzialer_Bericht_2021_d.pdf in deutscher Sprache und unter https://www.volkswagenag.com/presence/nachhaltigkeit/documents/sustainability-report/2021/Nonfinancial_Report_2021_e.pdf in englischer Sprache spätestens ab dem 30. April 2022 abrufbar.

NACHTRAGSBERICHT

Ausführungen zum Russland-Ukraine-Konflikt befinden sich in den Kapiteln „Prognosebericht“ sowie „Risiko- und Chancenbericht“.

Die Kündigung der Hybridanleihe beschreiben wir im Kapitel „Aktie und Anleihen“.

Zur Prüfung des möglichen Börsengangs der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG verweisen wir auf die Ausführungen im Kapitel „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“ im Anhang zum Konzernabschluss.

EU-Taxonomie

Ökologisch nachhaltig wirtschaften – das ist eine der zentralen Herausforderungen unserer Zeit. Die EU hat Kriterien definiert, um den Grad der ökologischen Nachhaltigkeit von Unternehmen zu bestimmen: Mit unseren taxonomiekonformen Investitionen in Entwicklungsleistungen und Sachanlagen gestalten wir bereits heute unsere Zukunft im Sinne der EU-Taxonomie ökologisch nachhaltig.

HINTERGRÜNDE UND ZIELE

Im Rahmen des European Green Deal hat die Europäische Union (EU) die Themen Klimaschutz, Ökologie und Nachhaltigkeit in das Zentrum ihrer politischen Agenda gerückt, um bis zum Jahr 2050 Klimaneutralität zu erreichen. Hierzu wurde der EU-Aktionsplan zur Finanzierung nachhaltigen Wachstums entwickelt, der darauf abzielt, Kapitalströme in nachhaltige Investitionen umzulenken, Nachhaltigkeit in das Risikomanagement einzubeziehen sowie Transparenz und Langfristigkeit in der Finanz- und Wirtschaftstätigkeit zu fördern. Der Aktionsplan umfasst zehn Maßnahmen und enthält als zentralen Bestandteil die EU-Taxonomie (Verordnung (EU) 2020/852 und zugehörende erlassene delegierte Rechtsakte).

Die EU-Taxonomie ist ein Klassifizierungssystem für nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten. Eine Wirtschaftstätigkeit gilt als taxonomiefähig (eligible), wenn sie in der EU-Taxonomie aufgeführt ist und potenziell zur Verwirklichung mindestens eines der folgenden sechs Umweltziele betragen kann:

- > Klimaschutz
- > Anpassung an den Klimawandel
- > Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen
- > Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft
- > Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung
- > Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme.

Sie ist erst dann als ökologisch nachhaltig, also als taxonomiekonform (aligned), einzustufen, wenn alle der folgenden drei Bedingungen erfüllt sind:

- > Erbringung eines substantiellen Beitrags zu einem der Umweltziele durch Einhaltung der für die jeweilige Wirtschaftstätigkeit definierten Bewertungskriterien, zum Beispiel Höhe der CO₂-Emissionen für das Umweltziel Klimaschutz.
- > Einhaltung der für die jeweilige Wirtschaftstätigkeit definierten Do-No-Significant-Harm (DNSH)-Kriterien, die verhindern, dass es zu einer erheblichen Beeinträchtigung eines oder mehrerer anderer Umweltziele kommt, zum Beispiel durch die Produktion oder das Produkt.
- > Einhaltung von Rahmenwerken zum Mindestschutz (Minimum Safeguards), die für alle Wirtschaftstätigkeiten gelten und sich vor allem auf Menschenrechte, Sozial- und Arbeitsstandards beziehen.

ERSTMALIGE BERICHTERSTATTUNG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2021

Der Volkswagen Konzern hat gemäß EU-Taxonomie für das Geschäftsjahr 2021 erstmals über die beiden Umweltziele „Klimaschutz“ und „Anpassung an den Klimawandel“ zu berichten; die Angabepflichten umfassen den Anteil der taxonomiefähigen und nicht taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten an den Umsatzerlösen, den Investitionsausgaben und den Betriebsausgaben. Die Angaben beziehen sich auf die vollkonsolidiert in den Abschluss des Volkswagen Konzerns einbezogenen Gesellschaften. Dementsprechend sind Volumina und Finanzdaten unserer chinesischen Joint Ventures

nicht berücksichtigt. Im Rahmen der erstmaligen Berichterstattung entfallen Angaben zum Vorjahr.

Die in der EU-Taxonomie enthaltenen Formulierungen und Begriffe unterliegen noch Auslegungsunsicherheiten. Unsere Interpretation ist nachstehend dargestellt.

Über die bestehenden Angabepflichten hinaus haben wir unsere Wirtschaftstätigkeiten freiwillig auf Taxonomiekonformität überprüft und berichten dazu bereits die entsprechenden Kennzahlen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie für unsere Wasserstoff-Aktivitäten im Bereich Power Engineering.

WIRTSCHAFTSAKTIVITÄTEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Mit der Konzernstrategie „NEW AUTO“ – Mobility for Generations to come treibt der Volkswagen Konzern die Transformation in Richtung eines weltweit führenden Anbieters nachhaltiger Mobilität voran. Ressourceneinsatz und Emissionen unseres Produktpportfolios sowie unserer Standorte und Werke haben dabei unsere besondere Aufmerksamkeit.

Die Aktivitäten des Volkswagen Konzerns im fahrzeugbezogenen Geschäft mit Pkw, leichten Nutzfahrzeugen, Lkw und Bussen sowie Motorrädern beinhalten die Entwicklung,

die Produktion und den Vertrieb von Fahrzeugen. Dazu zählen wir auch unsere Finanzdienstleistungen und weitere fahrzeugbezogene Dienste und Leistungen. Aktivitäten in diesen Bereichen sind im Sinne der EU-Taxonomie geeignet, einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz durch den Ausbau sauberer oder klimaneutraler Mobilität zu erbringen.

Die Aktivitäten des Volkswagen Konzerns im Bereich Power Engineering umfassen die Entwicklung, Konstruktion und Fertigung sowie den Vertrieb und Service von Maschinen und Apparaten. Auch diese Aktivitäten sind dem Umweltziel Klimaschutz zuzuordnen.

Aus der Analyse der Wirtschaftstätigkeiten im Rahmen der EU-Taxonomie ergeben sich für uns keine Aktivitäten, die eigens dem Umweltziel Anpassung an den Klimawandel Rechnung tragen.

Die Zuordnung unserer Aktivitäten des fahrzeugbezogenen Geschäfts sowie von Power Engineering zu den in der EU-Taxonomie im Umweltziel Klimaschutz aufgeführten Wirtschaftstätigkeiten ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt. Die dynamische Entwicklung der Regularien zur EU-Taxonomie kann in Zukunft zu Anpassungen der Wirtschaftstätigkeiten führen.

Wirtschaftstätigkeit gemäß EU-Taxonomie	Beschreibung der Wirtschaftstätigkeit	Zuordnung im Volkswagen Konzern
Umweltziel: Klimaschutz		
3. Verarbeitendes Gewerbe/Herstellung von Waren		
3.2 Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff	Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff.	Power Engineering
3.3 Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	Herstellung, Reparatur, Wartung, Nachrüstung, Umnutzung und Aufrüstung von CO ₂ -armen Fahrzeugen, Schienenfahrzeugen und Schiffen.	Fahrzeugbezogenes Geschäft
3.6 Herstellung anderer CO ₂ -armer Technologien	Herstellung von Technologien, die auf eine erhebliche Verringerung der Treibhausgasemissionen in anderen Wirtschaftssektoren abzielen, sofern diese Technologien nicht unter die anderen Wirtschaftstätigkeiten des verarbeitenden Gewerbes/der Herstellung von Waren fallen.	Power Engineering
9. Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen		
9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation	Forschung, angewandte Forschung und experimentelle Entwicklung im Bereich von Lösungen, Prozessen, Technologien, Geschäftsmodellen und anderen Produkten für die Verringerung oder Vermeidung oder den Abbau von Treibhausgasemissionen, bei denen die Eignung zur Verringerung oder Vermeidung oder zum Abbau von Treibhausgasemissionen bei den Wirtschaftstätigkeiten, auf die abgezielt wird, wenigstens in einem einschlägigen Umfeld im Einklang mit mindestens dem Technologie-Reifegrad 6 nachgewiesen wurde.	Power Engineering

Wirtschaftstätigkeiten fahrzeugbezogenes Geschäft

Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“

Wir ordnen alle Aktivitäten des fahrzeugbezogenen Geschäfts, die im Zusammenhang mit der Entwicklung, der Produktion, dem Vertrieb einschließlich der Finanzdienstleistungen sowie dem Betrieb und Service von Fahrzeugen stehen, dieser Wirtschaftstätigkeit zu. Dies bezieht sich unabhängig von der jeweiligen Antriebstechnologie auf alle von uns hergestellten Pkw, leichten Nutzfahrzeuge, Lkw und Busse sowie Motorräder und schließt auch die Originalteile ein.

Im fahrzeugbezogenen Geschäft haben wir die von uns hergestellten Fahrzeuge nach Modellen und Antriebstechnologien differenziert und die mit diesen verbundenen CO₂-Emissionen gemäß WLTP analysiert. So haben wir aus der Gesamtheit der taxonomiefähigen Fahrzeuge diejenigen identifiziert, die die Bewertungskriterien einhalten und anhand derer der substanziale Beitrag zum Klimaschutz bemessen wird. Hierzu gehören alle vollelektrischen Fahrzeuge des Volkswagen Konzerns. Bis zum 31. Dezember 2025 gilt dies darüber hinaus für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge mit CO₂-Emissionen von weniger als 50 g/km – darunter fällt der größte Teil unserer Plug-in-Hybride. Dazu zählen bis zum 31. Dezember 2022 auch Busse, die den Anforderungen der EURO-VI-Norm Stufe E entsprechen.

Weitere Aktivitäten, die mit dem originären fahrzeugbezogenen Geschäft unmittelbar zusammenhängen und unseres Erachtens ebenfalls dieser Wirtschaftstätigkeit zuzuordnen sind, berücksichtigen wir zunächst nicht beziehungsweise interpretieren diese zunächst als nicht taxonomiefähig, da zum heutigen Stand der Regelungen der EU-Taxonomie noch unklar ist, wo sie gemäß EU-Taxonomie zu erfassen wären. Darunter fallen insbesondere der Verkauf von Motoren und Aggregaten sowie Teilelieferungen, der Handelsverkauf konzernfremder Produkte und die lizenzierte Fertigung durch Dritte. Sicherungsgeschäfte und einzelne Tätigkeiten, die wir im Konzernabschluss vor allem unter „Sonstige Umsatzerlöse“ abbilden, entsprechen nicht den Beschreibungen für Wirtschaftstätigkeiten der EU-Taxonomie und wurden von uns daher zunächst als nicht taxonomiefähig eingestuft.

Wirtschaftstätigkeiten Power Engineering

Im Bereich Power Engineering haben wir unsere Aktivitäten hinsichtlich der Klassifizierung gemäß EU-Taxonomie analysiert und diese mit Ausnahme des Neubaugeschäfts mit Schwerölmotoren sowie einzelner Komponenten zur Förderung und Verarbeitung fossiler Energieträger als taxonomiefähig identifiziert:

Wirtschaftstätigkeit 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff“

Taxonomiefähig sind unsere Aktivitäten in Bezug auf die Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff, die unter Einhaltung der Bewertungskriterien, zum Beispiel dem Einsatz von grünem Wasserstoff, einen substanzialen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Hierzu zählen bei uns die Power-to-X-Technologie zur Erzeugung CO₂-reduzierter oder -neutraler, synthetischer Kraftstoffe sowie Komponenten zur Speicherung von Wasserstoff.

Wirtschaftstätigkeit 3.6 „Herstellung anderer CO₂-armer Technologien“

Die Beschreibung dieser Wirtschaftstätigkeit führt dazu, dass nur die hergestellten Technologien taxonomiefähig sind, die auf eine erhebliche Verringerung der Treibhausgasemissionen in anderen Wirtschaftssektoren abzielen. Wir ordnen hierunter alle Neubauaktivitäten, die den Einsatz von Gas und klimaneutralen, synthetischen Kraftstoffen ermöglichen wie beispielsweise die Herstellung von Gas- und Dual-Fuel-Motoren, alle Industrielösungen zur Energiespeicherung und Sektorkopplung, zum Beispiel Wärmepumpen, sowie alle Lösungen für die Abscheidung, anschließende Speicherung oder erneute Nutzung von CO₂ (Carbon Capture Storage and Usage) ein; hinzu zählt auch die Subsea Compression (bohrlochnahe Unterwasserverdichtung zur Erdgasförderung). Diese Aktivitäten werden durch das Service- und Aftersales-Geschäft komplettiert, das die Ertüchtigung und Modernisierung bestehender Anlagen umfasst. Zum Beispiel rüsten wir durch sogenannte „Retrofits“ die maritime Bestandsflotte technisch so um, dass Einsparungen von CO₂-Emissionen ermöglicht werden.

Wirtschaftstätigkeit 9.1 „Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation“

Hierunter fällt gemäß Beschreibung der Wirtschaftstätigkeit unter anderem die angewandte Forschung im Bereich von Technologien für die Verringerung oder Vermeidung von Treibhausgasemissionen. Wir ordnen hier unser Lizenzgeschäft ein, über das wir unsere Entwicklungsleistungen in Form von Fertigungsunterlagen zur Verfügung stellen, auf Basis derer unsere Lizenznehmer berechtigt sind, entsprechende Gas- und/oder Dual-Fuel-Motoren zu fertigen.

Für die Wirtschaftstätigkeit 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff“ halten wir die Bewertungskriterien als Anforderung an den substanzialen Beitrag zum Klimaschutz ein. Aufgrund der geringen Zeitspanne seit Einführung der neuen Berichtspflichten und der darin vorgegebenen Anforderungen konnte eine entsprechende Nachweisführung für die Wirtschaftstätigkeiten 3.6 „Herstellung anderer CO₂-armer Technologien“ sowie 9.1 „Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation“ noch nicht erbracht werden.

DO NO SIGNIFICANT HARM (DNSH)

Im Berichtsjahr wurden die DNSH-Kriterien für die Wirtschaftstätigkeiten 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ sowie 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff“ analysiert.

Im fahrzeugbezogenen Geschäft wurde die jeweilige Analyse auf Ebene der Fahrzeugproduktionsstandorte durchgeführt, an denen heute oder zukünftig Pkw, leichte Nutzfahrzeuge, Lkw und Busse gefertigt werden, die die Bewertungskriterien für den substanzialen Beitrag der Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ erfüllen beziehungsweise gemäß unserer Fünfjahresplanung künftig erfüllen sollen. Von den rund 30 einbezogenen Standorten liegt der Großteil in der EU sowie einzelne in Großbritannien, der Türkei, den USA, Mexiko, Brasilien und China.

Für den Bereich Power Engineering wurde die jeweilige Analyse auf Ebene der Standorte durchgeführt, an denen entsprechende Komponenten für die Systeme gefertigt beziehungsweise die Versorgungskette verantwortet wird, welche die Bewertungskriterien für den substanzialen Beitrag der Wirtschaftstätigkeit 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff“ erfüllen beziehungsweise gemäß unserer Fünfjahresplanung künftig erfüllen sollen. Dies sind zwei Standorte in Deutschland und Schweden.

Im Folgenden stellen wir unsere Interpretation und die wesentlichen Analysen dar, mit denen wir untersucht haben, ob eine erhebliche Beeinträchtigung der anderen Umweltziele vorlag. Ergebnis unserer Bewertungen ist, dass wir die Anforderungen der DNSH-Kriterien im Berichtsjahr für die Pkw und leichte Nutzfahrzeuge produzierenden Standorte erfüllen. Auch die Prüfung an den beiden Standorten des Bereichs Power Engineering verlief positiv.

Anpassung an den Klimawandel

Wir haben eine Klimarisiko- und Vulnerabilitätsbewertung durchgeführt, bei der identifiziert wurde, welche Produktionsstandorte durch physische Klimarisiken beeinträchtigt werden können. Die Bewertung der identifizierten phy-

sischen Klimarisiken wurde entsprechend der Lebensdauer des relevanten Anlagevermögens durchgeführt.

Die klimabasierte DNSH-Abschätzung von Volkswagen basiert auf dem Representative-Concentration-Pathway (RCP)-8.5 Szenario bis zum Jahr 2050 und geht damit von der höchst anzunehmenden CO₂-Konzentration gemäß Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) aus. Identifizierte Bedrohungen wurden im lokalen Umfeld auf Relevanz geprüft und gegebenenfalls notwendige Maßnahmen zur Reduzierung des Risikos erarbeitet.

Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen

Unsere Wirtschaftsaktivitäten haben wir bezüglich einer nachhaltigen Nutzung und des Schutzes von Wasser- und Meeresressourcen hinsichtlich der drei folgenden Kriterien bewertet: Erhaltung der Wasserqualität, Vermeidung von Wasserstress und Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) unter Beurteilung der Auswirkungen auf Gewässer oder vergleichbares Verfahren. Für die Analyse haben wir im Wesentlichen ISO 14001-Zertifikate, Ergebnisse aus behördlichen Genehmigungsverfahren und weitere externe Datenquellen in Bezug auf Regionen mit erhöhter Risikoexposition zugrunde gelegt.

Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft

Ein wesentlicher Bestandteil des Umweltmanagementsystems von Volkswagen ist eine umweltgerechte Abfallwirtschaft in der Produktion, eine Wiederverwendung und Verwendung von Sekundärrohstoffen und eine lange Lebensdauer der Produkte. In seinen Umweltgrundsätzen, im Weißbuch Gesamtfabrik sowie in der goTOZero-Strategie definiert Volkswagen klare und eindeutige Vorgaben zur Kreislaufwirtschaft.

Die Anforderungen im Produktbereich für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge werden durch die Umsetzung der gesetzlichen End-of-Life-Vehicle-Anforderungen in Verbindung mit der Typprüfung der Fahrzeugmodelle berücksichtigt. Darüber hinaus hat jede Marke Ziele und Maßnahmen zum Einsatz von Rezyklaten, die in den Neufahrzeugen wieder eingesetzt werden.

Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung

Die DNSH-Kriterien dieses Umweltziels fordern, dass die jeweilige Wirtschaftstätigkeit nicht zur Herstellung, zum Inverkehrbringen oder zur Verwendung von gelisteten Chemikalien aus einer Reihe von EU-Chemikalienverordnungen und -richtlinien führt. Durch implementierte Freigabe- und Kontrollprozesse soll die Einhaltung der in den DNSH-Kriterien genannten Gesetze sichergestellt werden.

Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme

Zur Überprüfung der Einhaltung der Anforderungen zu Biodiversität und Ökosystemen sind die relevanten Gebiete identifiziert worden. Soweit biodiversitätssensible Gebiete in der Nähe eines Standorts liegen, wurde überprüft, ob eine naturschutzfachliche Prüfung durchgeführt wurde und ob aus umweltrechtlichen Genehmigungen naturschutzfachliche Maßnahmen auferlegt und umgesetzt worden sind.

MINDESTSCHUTZ (MINIMUM SAFEGUARDS)

Zu den Rahmenwerken zum Mindestschutz zählen die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen, die Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, die Kernarbeitsnormen der International Labour Organisation (ILO) sowie die Internationale Charta der Menschenrechte. Im Folgenden werden die wesentlichen Analysen beschrieben, mit denen wir untersucht haben, ob die Rahmenwerke eingehalten werden.

Der Volkswagen Konzern hat inklusive der chinesischen Joint-Venture-Produktionsstätten 120 Produktionsstandorte in 83 Ländern. Wir haben für weltweit 782 kontrollierte Konzerngesellschaften Risikobewertungen für den Bereich Menschenrechte durchgeführt; dies schließt alle auch im Rahmen der DNSH-Kriterien überprüften Standorte mit ein.

Für die im Rahmen der Analyse identifizierten Risiken erhielten die Gesellschaften risikospezifische Maßnahmen, die bis Ende 2021 umzusetzen waren.

LEISTUNGSDINDIKATOREN GEMÄß EU-TAXONOMIE-VERORDNUNG

Die EU-Taxonomie definiert die berichtspflichtigen Leistungsindikatoren Umsatzerlöse, Investitionsausgaben und Betriebsausgaben. Für das Geschäftsjahr 2021 sind verpflichtende Angaben zur Taxonomiefähigkeit zu machen. Darüber hinaus haben wir unsere Wirtschaftstätigkeiten freiwillig auf Taxonomiekonformität überprüft und berichten dazu bereits die entsprechenden Kennzahlen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie für unsere Wasserstoff-Aktivitäten im Bereich Power Engineering.

Die für den Volkswagen Konzern relevanten Finanzdaten ergeben sich aus dem Konzernabschluss gemäß IFRS für das Geschäftsjahr 2021. Soweit möglich wurden die Daten einer Wirtschaftstätigkeit unmittelbar zugeordnet. Im fahrzeugbezogenen Geschäft haben wir beispielsweise die Erhebung der Finanzdaten anhand des Fahrzeugmodells und der Antriebstechnologie vorgenommen. Dies gilt sowohl für die Fahrzeuge selbst als auch für die damit verbundenen Finanzdienstleistungen sowie weiteren Dienste und Leistungen. Nur für den Fall, dass dies bei den Investitions- und Betriebsausgaben nicht möglich war, wurden Schlüsselungen vorgenommen. Im fahrzeugbezogenen Geschäft haben wir Verteilungsschlüssel auf Basis des langfristigen Absatzplans sowie der Kapazitäts- und Auslastungsplanung der einzelnen Standorte abgeleitet. Im Bereich Power Engineering wurden die verwendeten Schlüssel auf Basis der geplanten Umsatzerlöse ermittelt. Diese Daten und Planungen sind Teil der finanziellen Mittelfristplanung, die die nächsten fünf Jahre umfasst und zu der Vorstand und Aufsichtsrat Beschluss gefasst haben.

Umsatzerlöse

Die Definition der Umsatzerlöse gemäß EU-Taxonomie entspricht den im IFRS-Konzernabschluss ausgewiesenen Umsatzerlösen, die sich für das Geschäftsjahr 2021 auf 250,2 Mrd.€ beliefen (siehe hierzu auch Anhang zum Konzernabschluss Note 1 „Umsatzerlöse“).

Auf die Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ entfielen davon 225,4 Mrd.€ beziehungsweise 90,1% vom Konzernumsatz, die als taxonomiefähig klassifiziert wurden. Hierin enthalten sind die Umsatzerlöse nach Erlösschmälerungen aus Neu- und Gebrauchtfahrzeugen einschließlich der Motorräder, aus Originalteilen, aus dem Vermiet- und Leasinggeschäft, aus Zinsen und ähnlichen Erträgen sowie Umsatzerlöse, die unmittelbar mit den Fahrzeugen in Zusammenhang stehen wie zum Beispiel Werkstattleistungen und Services.

Von den taxonomiefähigen Umsatzerlösen hielten 21,3 Mrd.€ die Bewertungskriterien ein, anhand derer der substanzelle Beitrag zum Klimaschutz bemessen wird. Hierzu zählen alle unsere vollelektrischen Fahrzeuge, ein Großteil der Plug-in-Hybride sowie die Busse, die den Anforderungen der EURO-VI-Norm Stufe E entsprechen.

Unter Berücksichtigung der DNSH-Kriterien und des Mindestschutzes erfüllten mit 21,1 Mrd.€, das sind 8,5% vom

Konzernumsatz, unsere Pkw und leichten Nutzfahrzeuge die Taxonomiekonformität. Auf unsere vollelektrischen Modelle (BEV) entfielen davon 14,6 Mrd.€ beziehungsweise 5,8% vom Konzernumsatz.

Im Bereich Power Engineering war der Großteil der taxonomiefähigen Umsatzerlöse der Wirtschaftstätigkeit 3.6 „Herstellung anderer CO₂-armer Technologien“ zuzuordnen (2,4 Mrd.€). Weitere 13 Mio.€ trug die Wirtschaftstätigkeit 9.1 „Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation“ bei. Unsere Aktivitäten im Rahmen der Wirtschaftstätigkeit 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff“ verzeichneten Umsatzerlöse in Höhe von 5 Mio.€, die unter Berücksichtigung der DNSH-Kriterien sowie des Mindestschutzes taxonomiekonform sind.

An den gesamten Umsatzerlösen des Volkswagen Konzerns waren im Geschäftsjahr 2021

- > taxonomiefähige Umsatzerlöse: 227,8 Mrd.€, das entspricht einem Anteil von 91,0%
- > taxonomiekonforme Umsatzerlöse: 21,2 Mrd.€, das entspricht einem Anteil von 8,5%.

UMSATZERLÖSE

Wirtschaftstätigkeiten	UMSATZERLÖSE		SUBSTANZIELLER BEITRAG ZUM KLIMASCHUTZ		EIN- HALTUNG DNSH- KRITERIEN	EIN- HALTUNG MINDEST- SCHUTZ	TAXONOMIEKONFORME UMSATZERLÖSE	
	Mio. €	% ¹	Mio. €	% ¹			Mio. €	% ¹
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten	227.787	91,0	21.268	8,5	J/N	J	21.152	8,5
Fahrzeugbezogenes Geschäft								
3.3 Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	225.380	90,1	21.264	8,5	J/N	J	21.147	8,5
davon taxonomiekonforme BEV (Pkw und leichte Nutzfahrzeuge)	–	–	–	–	J	J	14.579	5,8
Power Engineering								
3.2 Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff	5	0,0	5	0,0	J	J	5	0,0
3.6 Herstellung anderer CO ₂ -armer Technologien	2.390	1,0	–	–	–	–	–	–
9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation	13	0,0	–	–	–	–	–	–
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten	22.413	9,0						
Gesamt (A + B)	250.200							

1 Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Umsatzerlöse des Konzerns.

Investitionsausgaben

Die Investitionsausgaben gemäß EU-Taxonomie beziehen sich auf nachstehende Positionen des IFRS-Konzernabschlusses: Dazu zählen die Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen sowie vermieteten Vermögenswerten und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien. Diese werden im Anhang zum Konzernabschluss 2021 in den Notes 12 „Immaterielle Vermögenswerte“, 13 „Sachanlagen“ und 14 „Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ ausgewiesen. Zudem sind die Zugänge aus Unternehmenszusammenschlüssen, die dort jeweils in der Position „Änderungen Konsolidierungskreis“ enthalten sind, hinzuzurechnen. Zugänge zum Goodwill sind dagegen nicht in die Berechnung einzubeziehen.

Im Geschäftsjahr 2021 beliefen sich im Volkswagen Konzern die so definierten Zugänge auf

- > 9,1 Mrd.€ aus immateriellen Vermögenswerten
- > 10,7 Mrd.€ aus Sachanlagen
- > 29,1 Mrd.€ aus vermieteten Vermögenswerten (im Wesentlichen Fahrzeug-Leasing-Geschäft) und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien.

Hinzuzuzählen sind die Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen, die im Geschäftsjahr 2021 bei 5,1 Mrd.€ lagen und zum größten Teil auf Navistar entfielen. Somit ergaben sich insgesamt gemäß EU-Taxonomie zu berücksichtigende Investitionsausgaben in Höhe von 54,0 Mrd.€.

Alle dem fahrzeugbezogenen Geschäft zuzurechnenden Investitionsausgaben stehen in Zusammenhang mit der Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“. Die taxonomiefähigen Investitionsausgaben des fahrzeugbezogenen Geschäfts lagen bei 53,5 Mrd.€ beziehungsweise 99,1% der Investitionsausgaben des Konzerns.

Im fahrzeugbezogenen Geschäft haben wir zur Ermittlung des substanzielles Beitrags gleichläufig mit den Umsatzerlösen die Finanzdaten anhand des Fahrzeugmodells und der Antriebstechnologie erhoben. Investitionsausgaben wurden soweit möglich unmittelbar Fahrzeugen zugeordnet. Sofern diese einen substanzielles Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz leisten, wurden sie berücksichtigt. Alle Investitionsausgaben mit unmittelbarem Bezug zu Fahrzeugen, die diese Bewertungskriterien nicht einhalten, haben wir nicht einbezogen. Die Investitionsausgaben, die nicht eindeutig zuzuordnen waren, haben wir anteilig über Verteilungsschlüssel berücksichtigt. Im fahrzeugbezogenen Geschäft haben wir modell- und markenbezogene Verteilungsschlüssel auf Basis des langfristigen Absatzplans sowie der Kapazitäts- und Auslastungsplanung für die Konzerngesellschaften abgeleitet. Je nach ihrer hauptsächlichen Geschäftstätigkeit wurden beispielsweise für Vertriebsgesellschaften Verteilungsschlüssel aus dem langfristigen Absatzplan angewendet, für Produktionsgesellschaften Verteilungsschlüssel auf Basis der Kapazitäts- und Auslastungsplanung. Das bedeutet, dass Investitionen an Standorten, die gemäß der zugrunde gelegten Mittelfristplanung innerhalb der nächsten fünf Jahre ausschließlich Fahrzeuge fertigen werden, die die Bewertungskriterien für den substanzielles Beitrag erfüllen, über den Verteilungsschlüssel komplett berücksichtigt wurden. Dahingegen wurden Investitionen an Standorten, die nur Fahrzeuge fertigen, die den Bewertungskriterien nicht entsprechen, über den Verteilungsschlüssel nicht berücksichtigt. Die so ermittelten Investitionsausgaben im Zusammenhang mit Fahrzeugen, die die Bewertungskriterien für den substanzielles Beitrag einhalten, beliefen sich auf 14,4 Mrd.€.

Taxonomiekonform waren unter Berücksichtigung der DNSH-Kriterien und des Mindestschutzes die auf unsere Pkw und leichten Nutzfahrzeuge entfallenden Investitionsausgaben in Höhe von 14,2 Mrd. €, das sind 26,2% der gesamten Investitionsausgaben des Konzerns. Darin enthalten sind Zugänge in aktivierte Entwicklungskosten von 3,5 Mrd. € und Zugänge in Sachanlagen von 3,8 Mrd. € für unsere vollelektrischen Pkw und leichten Nutzfahrzeuge (BEV).

Die taxonomiefähigen Investitionsausgaben im Bereich Power Engineering sind der Wirtschaftstätigkeit 3.6 „Herstellung anderer CO₂-armer Technologien“ zuzurechnen. Dafür

wurde eine Schlüsselung auf Grundlage des geplanten Umsatzes herangezogen. Taxonomiefähige Investitionsausgaben ergaben sich in Höhe von 65 Mio. €.

An den gesamten Investitionsausgaben des Volkswagen Konzerns waren im Geschäftsjahr 2021

- > taxonomiefähige Investitionsausgaben: 53,6 Mrd. €, das entspricht einem Anteil von 99,2%
- > taxonomiekonforme Investitionsausgaben: 14,2 Mrd. €, das entspricht einem Anteil von 26,2%.

INVESTITIONSAUSGABEN

Wirtschaftstätigkeiten	INVESTITIONSAUSGABEN		SUBSTANZIELLER BEITRAG ZUM KLIMASCHUTZ		EIN-HALTUNG DNSH-KRITERIEN J/N	EIN-HALTUNG MINDEST-SCHUTZ J/N	TAXONOMIEKONFORME INVESTITIONSAUSGABEN	
	Mio. €	% ¹	Mio. €	% ¹			Mio. €	% ¹
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten	53.596	99,2	14.437	26,7	J/N	J	14.165	26,2
Fahrzeugbezogenes Geschäft								
3.3 Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	53.531	99,1	14.437	26,7	J/N	J	14.165	26,2
davon Zugänge aktivierte Entwicklungskosten BEV (Pkw und leichte Nutzfahrzeuge)	–	–	–	–	J	J	3.504	6,5
davon Zugänge Sachanlagen BEV (Pkw und leichte Nutzfahrzeuge)	–	–	–	–	J	J	3.760	7,0
Power Engineering								
3.2 Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff	–	–	–	–	–	–	–	–
3.6 Herstellung anderer CO ₂ -armer Technologien	65	0,1	–	–	–	–	–	–
9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation	–	–	–	–	–	–	–	–
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten	443	0,8						
Gesamt (A + B)	54.039							

1 Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Investitionsausgaben des Konzerns.

Betriebsausgaben

Die von uns für die Zwecke der EU-Taxonomie berichteten Betriebsausgaben umfassen zum einen die nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten, die sich aus Note 12 „Immaterielle Vermögenswerte“ ableiten lassen. Zum anderen berücksichtigen wir die im Rahmen unseres Konzernabschlusses erfassten Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse, die sich aus Note 33 „IFRS 16 (Leasingverhältnisse)“ ergeben, sowie Aufwendungen für Instandhaltung und Reparaturen.

Die Zuordnung der Betriebsausgaben zu den Wirtschaftstätigkeiten erfolgte entsprechend der beschriebenen Logik bei den Investitionsausgaben.

Alle dem fahrzeugbezogenen Geschäft zuzurechnenden Betriebsausgaben stehen in Zusammenhang mit der Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ und klassifizieren wir als taxonomiefähig.

Nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten wurden soweit möglich unmittelbar Fahrzeugen zugeordnet. Sofern diese einen substanzuellen Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz leisten, wurden sie berücksichtigt. Alle nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten mit unmittelbarem Bezug zu Fahrzeugen, die diese Bewertungskriterien nicht einhalten, haben wir nicht einbezogen. Die nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten, die nicht eindeutig zuzuordnen waren, haben wir anteilig über Verteilungsschlüssel berücksichtigt. Für diese und die weiteren Betriebsausgaben wurden die gleichen Verteilungsschlüssel wie bei den Investitionsausgaben verwendet.

Die taxonomiefähigen Betriebsausgaben im Bereich Power Engineering zählen zur Wirtschaftstätigkeit 3.6 „Herstellung anderer CO₂-armer Technologien“. Dafür wurde eine Schlüsselung entsprechend der Investitionsausgaben auf Grundlage des geplanten Umsatzes herangezogen.

BETRIEBSAUSGABEN

Wirtschaftstätigkeiten	BETRIEBSAUSGABEN		SUBSTANZIELLER BEITRAG ZUM KLIMASCHUTZ		EIN-HALTUNG DNSH-KRITERIEN J/N	EIN-HALTUNG MINDEST-SCHUTZ J/N	TAXONOMIEKONFORME BETRIEBSAUSGABEN	
	Mio. €	% ¹	Mio. €	% ¹			Mio. €	% ¹
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten	9.911	99,2	3.463	34,7	J/N	J	3.265	32,7
Fahrzeugbezogenes Geschäft								
3.3 Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	9.702	97,1	3.463	34,7	J/N	J	3.265	32,7
Power Engineering								
3.2 Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff	-	-	-	-	-	-	-	-
3.6 Herstellung anderer CO ₂ -armer Technologien	209	2,1	-	-	-	-	-	-
9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation	-	-	-	-	-	-	-	-
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten	81	0,8						
Gesamt (A + B)	9.992							

¹ Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Betriebsausgaben des Konzerns.

Prognosebericht

Die Weltwirtschaft wird im Jahr 2022 voraussichtlich auf insgesamt etwas geringerem Niveau weiter wachsen. Die weltweite Pkw-Nachfrage sollte sich regional uneinheitlich entwickeln und moderat über dem Vorjahresniveau liegen. Mit unserer Markenvielfalt, unserer breiten Produktpalette, unseren Technologien und unseren Dienstleistungen sehen wir uns gut auf die künftigen Herausforderungen im Mobilitätsgeschäft vorbereitet.

Im Folgenden beschreiben wir die voraussichtliche Entwicklung des Volkswagen Konzerns und der Rahmenbedingungen seiner Geschäftstätigkeit. Risiken und Chancen, die eine Abweichung von den prognostizierten Entwicklungen bewirken könnten, stellen wir im Risiko- und Chancenbericht dar.

Unsere Annahmen basieren auf aktuellen Einschätzungen externer Institutionen; dazu zählen Wirtschaftsforschungsinstitute, Banken, multinationale Organisationen und Beratungsunternehmen.

ENTWICKLUNG DER WELTWIRTSCHAFT

Unseren Planungen liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung nach der Erholung im vergangenen Geschäftsjahr im Jahr 2022 auf insgesamt etwas geringerem Niveau weiter wachsen wird – vorbehaltlich einer sich nicht wieder verschärfenden Covid-19-Pandemie sowie einer abnehmenden Intensität von Engpässen bei Vorprodukten und Rohstoffen. Risiken sehen wir weiterhin in protektionistischen Tendenzen, Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Zudem werden die Wachstumsaussichten von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet – insbesondere ergeben sich Risiken aus dem Russland-Ukraine-Konflikt. Wir gehen davon aus, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer eine positive Dynamik verzeichnen werden.

Wir rechnen außerdem damit, dass sich das Wachstum der Weltwirtschaft auch in den Jahren 2023 bis 2026 fortsetzen wird.

Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa erwarten wir ein vergleichsweise robustes Wirtschaftswachstum und damit ein Überschreiten des Vorkrisenniveaus von 2019. Große Herausforderungen stellen grundsätzlich die umfassenden Folgewirkungen der Covid-19-

Pandemie dar sowie die ungewissen Konsequenzen des Austritts Großbritanniens aus der EU.

In Zentraleuropa erwarten wir für das Jahr 2022 ebenfalls eine verhältnismäßig robuste Wachstumsrate. Auch die wirtschaftliche Leistung Osteuropas sollte – vorbehaltlich der weiteren Entwicklung des Russland-Ukraine-Konflikts – weiter wachsen, allerdings mit einer etwas geringeren Dynamik.

Für die Türkei erwarten wir ein deutlich positives, wenn gleich geringeres Wachstum im Vergleich zum Berichtsjahr bei hoher Inflation und einer schwachen inländischen Währung. Die südafrikanische Wirtschaft dürfte im Jahr 2022 weiterhin von politischen Unsicherheiten und sozialen Spannungen geprägt sein, die sich auch aus der hohen Arbeitslosigkeit ergeben. Das Wachstum wird voraussichtlich nur moderat ausfallen.

Deutschland

Wir erwarten, dass das Bruttoinlandsprodukt (BIP) in Deutschland im Jahr 2022 mit einer vergleichsweise deutlich positiven Rate wachsen wird, die das Vorkrisenniveau von 2019 überschreitet. Die Lage auf dem Arbeitsmarkt wird sich im Jahr 2022 voraussichtlich weiter verbessern.

Nordamerika

Wir gehen davon aus, dass das Wirtschaftswachstum in den USA im Jahr 2022 vergleichsweise hoch sein wird und dass sich der Arbeitsmarkt ebenfalls weiter erholt. Die US-Notenbank erwartet im Jahresverlauf einen Zinsanstieg, wenngleich auf einem relativ niedrigen Niveau. Als ausschlaggebender Faktor für mögliche Anpassungen des Leitzinses spielt die weitere Inflationsentwicklung und die Entwicklung des Arbeitsmarktes eine wesentliche Rolle. Das Wirtschaftswachstum in Kanada wird vermutlich ebenfalls vergleichsweise deutlich positiv sein, während wir in Mexiko von einer moderaten Wachstumsrate ausgehen.

Südamerika

Die brasilianische Wirtschaft wird aller Voraussicht nach im Jahr 2022 eine moderat positive Veränderungsrate aufweisen. In Argentinien dürfte sich die wirtschaftliche Lage leicht verbessern bei weiterhin sehr hoher Inflation und abwertender heimischer Währung.

Asien-Pazifik

Die chinesische Wirtschaft wird im Jahr 2022 voraussichtlich auf relativ hohem Niveau weiter wachsen. Für Indien erwarten wir in 2022 ebenfalls eine relativ hohe Expansionsrate. In Japan wird die Wirtschaftsleistung voraussichtlich robust ansteigen.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR PKW UND LEICHE NUTZFAHRZEUGE

Wir erwarten, dass sich die Märkte für Pkw im Jahr 2022 in den einzelnen Regionen uneinheitlich entwickeln werden. Insgesamt wird das weltweite Verkaufsvolumen von Neufahrzeugen – vorbehaltlich einer sich nicht wieder verschärfenden Covid-19-Pandemie sowie einer abnehmenden Intensität von Engpässen bei Vorprodukten, insbesondere Halbleitern, und Rohstoffen – voraussichtlich moderat über dem des Vorjahres liegen, jedoch das Niveau vor der Pandemie nicht erreichen. Für die Jahre 2023 bis 2026 rechnen wir weltweit mit einer wachsenden Nachfrage nach Pkw.

Auch die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden sich in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln; insgesamt rechnen wir für 2022 – vorbehaltlich einer sich nicht wieder verschärfenden Covid-19-Pandemie sowie einer abnehmenden Intensität von Engpässen bei Vorprodukten, insbesondere Halbleitern, und Rohstoffen – mit einem leicht steigenden Verkaufsvolumen. Für die Jahre 2023 bis 2026 gehen wir von einer weltweit wachsenden Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen aus.

Wir sehen uns auf die künftigen Herausforderungen im Geschäft rund um die Automobilität und die heterogene Entwicklung der regionalen Automobilmärkte insgesamt gut vorbereitet. Unsere Markenvielfalt, unsere Präsenz auf allen wichtigen Märkten der Welt, die breite und gezielt ergänzte Produktpalette sowie unsere Technologien und unsere Dienstleistungen verschaffen uns weltweit eine gute Position im Wettbewerb. Mit dem elektrischen Antrieb, der digitalen Vernetzung und dem autonomen Fahren wollen wir das Automobil sauberer, leiser, intelligenter und sicherer machen. Wir haben uns zum Ziel gesetzt, auch in Zukunft unsere Kunden zu begeistern und deren vielfältige Bedürfnisse zu erfüllen – mit einem ansprechenden Produktportfolio aus faszinierenden Fahrzeugen und fortschrittenen, passgenauen Mobilitätslösungen.

Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa rechnen wir für 2022 mit einem Neuzulassungsvolumen von Pkw, das merklich über dem Niveau

des Berichtsjahres liegt. Gleichzeitig dürften mögliche Folgewirkungen der Pandemie sowie die weiterhin ungewissen Konsequenzen des Austritts Großbritanniens aus der EU jedoch zu anhaltender Verunsicherung der Konsumenten beitragen und die Nachfrage dämpfen. Versorgungsengpässe bei Halbleitern und die daraus resultierende eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit können das Neuzulassungsvolumen ebenfalls weiter belasten. Dennoch rechnen wir für Großbritannien und Spanien in 2022 mit einem deutlichen Anstieg. In Frankreich und Italien werden die Märkte das Niveau des Berichtsjahres voraussichtlich leicht beziehungsweise moderat übertreffen.

Bei den leichten Nutzfahrzeugen gehen wir in Westeuropa für das Jahr 2022 trotz möglicher Folgewirkungen der Pandemie, anhaltenden Versorgungsengpässen bei Halbleitern sowie der weiterhin ungewissen Konsequenzen des Austritts Großbritanniens aus der EU von einem Neuzulassungsvolumen moderat über dem Vorjahresniveau aus. In Großbritannien, Spanien und Frankreich rechnen wir mit einem moderaten bis spürbaren Anstieg; in Italien erwarten wir einen leichten Rückgang.

Auf den Pkw-Märkten in Zentral- und Osteuropa wird die Zahl der Verkäufe 2022 den Vorjahreswert voraussichtlich merklich übertreffen – vorbehaltlich der weiteren Entwicklung des Russland-Ukraine-Konflikts. In den übrigen Märkten dieser Region sollte die Zahl der Neuzulassungen leicht bis deutlich steigen.

Die Zulassungen von leichten Nutzfahrzeugen auf den Märkten in Zentral- und Osteuropa werden 2022 den Vorjahreswert voraussichtlich leicht übertreffen – vorbehaltlich der weiteren Entwicklung des Russland-Ukraine-Konflikts.

Das Pkw-Neuzulassungsvolumen in der Türkei wird 2022 das Vorjahresniveau voraussichtlich deutlich übersteigen. In Südafrika dürfte das Marktvolumen 2022 moderat höher als im Vorjahr sein.

Die Zahl der Neuzulassungen von leichten Nutzfahrzeugen wird 2022 in der Türkei voraussichtlich deutlich und in Südafrika moderat über dem jeweiligen Wert des Berichtsjahrs liegen.

Deutschland

Für den deutschen Pkw-Markt gehen wir für 2022 davon aus, dass das Volumen der Neuzulassungen das Vorjahresniveau merklich übertrifft.

Bei den leichten Nutzfahrzeugen erwarten wir, dass die Zahl der Zulassungen moderat über denen des Vorjahrs liegen wird.

Nordamerika

Auf den Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (bis 6,35 t) in Nordamerika insgesamt sowie in den USA rechnen wir für 2022 mit einem Verkaufsvolumen leicht über dem Niveau des Vorjahrs. Dabei dürften weiterhin überwiegend Modelle aus den SUV- und Pickup-Segmenten gefragt sein.

In Kanada wird die Zahl der Neuzulassungen voraussichtlich moderat über dem Niveau des Vorjahreswertes liegen. Auch für Mexiko erwarten wir einen im Vergleich zum Berichtsjahr moderaten Anstieg der Neuzulassungen.

Südamerika

Die südamerikanischen Märkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge werden wegen ihrer Abhängigkeit von der globalen Rohstoffnachfrage stark von der Entwicklung der Weltwirtschaft beeinflusst. Wir gehen davon aus, dass die Neuzulassungen auf den südamerikanischen Märkten 2022 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt merklich steigen werden. In Brasilien wird das Marktvolumen gegenüber 2021 voraussichtlich ebenfalls merklich zunehmen. Auch in Argentinien erwarten wir ein Neuzulassungsvolumen, das merklich über dem Vorjahreswert liegt.

Asien-Pazifik

Die Märkte für Pkw in der Region Asien-Pazifik werden 2022 voraussichtlich leicht über dem Vorjahresniveau liegen. Wir rechnen damit, dass sich das Marktvolumen in China ebenfalls leicht über dem Vergleichswert des Jahres 2021 bewegen wird. Dabei dürften weiterhin vor allem günstige Einstiegsmodelle im SUV-Segment sehr gefragt sein. Der Handelskonflikt zwischen China und den USA dürfte – sofern sich keine Lösung abzeichnetet – das Geschäfts- und Verbrauchertrauen weiter belasten. Für den indischen Markt erwarten wir gegenüber dem Vorjahr eine Entwicklung auf Vorjahresniveau. In Japan sollte das Marktvolumen 2022 merklich steigen.

Bei den leichten Nutzfahrzeugen wird das Neuzulassungsvolumen 2022 voraussichtlich leicht über dem Vorjahr liegen. Für den chinesischen Markt rechnen wir mit einer Entwicklung auf dem Vorjahresniveau. In Indien erwarten wir für 2022 ein Volumen merklich über dem des Berichtsjahrs. Für den japanischen Markt gehen wir von einem Volumen leicht über dem Wert des Vorjahrs aus.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Seit dem 1. Juli 2021 zählt Navistar zu den Marken der TRATON GROUP und ist somit Teil des Bereichs Nutzfahrzeuge des Volkswagen Konzerns. Dadurch erweitern sich die relevanten Märkte im Nutzfahrzeugsbereich sowohl für Lkw als auch im Segment der Schulbusse um Nordamerika, bestehend aus den USA, Kanada und Mexiko.

Wir erwarten für 2022, dass sich die Neuzulassungen von mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten im Vorjahresvergleich deutlich positiv entwickeln, mit regional unterschiedlichen Ausprägungen.

Für die 27 EU-Staaten ohne Malta, aber zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27+3) wird ein spürbarer Marktanstieg erwartet, da die hohe Lkw-Nachfrage aufgrund der bestehenden Lieferengpässe bisher nicht voll-

ständig bedient werden konnte. In der Türkei rechnen wir mit einer merklichen Erholung der Nachfrage. In Südafrika gehen wir von einem moderaten Nachfrageanstieg aus. In Nordamerika wird der Lkw-Markt in die Gewichtsklassen 1 bis 8 unterteilt. In den für Volkswagen relevanten Segmenten Class 6 bis 8 (ab 8,85 t) erwarten wir einen signifikanten Anstieg an Neuzulassungen. Für Brasilien gehen wir davon aus, dass die Nachfrage spürbar über dem Vorjahresniveau liegen wird.

Für die Jahre 2023 bis 2026 rechnen wir im Durchschnitt mit einem leichten Wachstum auf den relevanten Lkw-Märkten.

Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten rechnen wir für das Jahr 2022 mit einer insgesamt signifikant steigenden Nachfrage mit unterschiedlichen regionalen Entwicklungen. In der Region EU27+3 erwarten wir einen leichten Marktanstieg im Vergleich zum Vorjahr. Hierbei gehen wir von einer beginnenden Erholung im Reisebussegment sowie von Aufträgen im Rahmen von staatlich geförderten Programmen aus. Für Nordamerika gehen wir von einem deutlichen Anstieg aus. In Brasilien werden die Neuzulassungen voraussichtlich erheblich über dem Vorjahreswert liegen.

Für die Jahre 2023 bis 2026 erwarten wir auf den relevanten Märkten insgesamt einen moderaten Anstieg der Nachfrage nach Bussen.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR POWER ENGINEERING

Für 2022 rechnen wir im Bereich Power Engineering mit einem weiterhin schwierigen Marktumfeld. Der bisherige Verlauf und die Folgen der Covid-19-Pandemie führen zu einer anhaltenden Verunsicherung.

Das Marktvolumen für die Handelsschifffahrt dürfte 2022 ein niedrigeres Niveau erreichen als im Berichtsjahr. Trotz eines erwarteten höheren Seehandelsvolumens, verbunden mit Forderungen nach hoher Energieeffizienz und geringem Schadstoffausstoß, wird sich der Markt aufgrund der hohen Bestellzahlen im Jahr 2021 und der damit verbundenen Werftenauslastung voraussichtlich leicht unter dem Vorjahresniveau bewegen. Dagegen dürften die Marktbereiche außerhalb der Handelsschifffahrt auf einem im Vergleich zum Jahr 2021 leicht höheren Niveau liegen. Im Bereich der Kreuzfahrtschiffe ist aufgrund der wieder angelaufenen Reisetätigkeit eine leichte Verbesserung im Vergleich zum niedrigen Niveau des Berichtsjahrs zu erwarten. Der Markt für Passagierfähren wird ebenfalls auf einem leicht höheren Niveau gesehen. Bei Behördenschiffen rechnen wir mit einer stabilen Nachfrage. Im Offshore-Sektor zeichnen sich aufgrund der weiterhin vorhandenen Überkapazitäten nur wenige Neubestellungen von Spezialanwendungen wie zum Beispiel für den Bereich Offshore Wind ab. Insgesamt erwarten wir den Marinemarkt auf einem etwas niedrigeren Niveau als im Berichtsjahr bei weiterhin anhaltendem Wettbewerbsdruck.

Die weltweite Ausbreitung der Covid-19-Pandemie und die in der Folge eingeleiteten Maßnahmen zu deren Ein-

dämmung haben die Energienachfrage verringert und die Kapitalbeschaffung für Anlagen zur Energieerzeugung erschwert. Es ist zudem eine Verunsicherung hinsichtlich der klimaneutralen Energieerzeugung und dem Weg dorthin zu erkennen. Letztendlich soll in zukunftsfähige Energieerzeugungsanlagen investiert werden. Trotz dieser Auswirkungen und der Verunsicherung auf den Märkten für die Energieerzeugung rechnen wir damit, dass sich der Trend zu dezentralen, zukunftsfähigen Kraftwerken und gasbasierten Anwendungen weiter verstärken wird. Zudem sollten zukünftig weiterhin vermehrt neue und CO₂-neutrale Technologien nachgefragt werden.

Bei der Marktentwicklung für Anlagen zur traditionellen Energieerzeugung erwarten wir eine langsame Erholung der mehrjährigen, sehr schwachen Auftragslage mit zunehmenden Investitionen für die Stromerzeugung mit Biomasse und Erdgas als Transitionsergieträger. Entsprechend ist auch von einer leicht steigenden Nachfrage nach Dampf- und Gasturbinen auszugehen. Das Wachstum in der Energieerzeugung wird vor allem durch erneuerbare Energien getrieben, deren unregelmäßige Stromproduktion eine Erhöhung der Speicherkapazität erfordert und zu einem entsprechenden Wachstum des Marktes für Turbokompressoren und Entspannungsturbinen führt.

Im Turbomaschinenbereich erwarten wir im Jahr 2022 eine gute Nachfrage, die sowohl auf einen Nachholbedarf der Investitionen als auch auf einen hohen Grundstoffbedarf mit steigenden Grundstoffpreisen zurückzuführen ist. Es ist mit einer guten Auslastung der Produktionsanlagen der Marktteilnehmer zu rechnen, die zu einer Entspannung des pandemiebedingt starken Wettbewerbs führen sollte.

Sowohl im After-Sales-Markt für Dieselmotoren als auch im After-Sales-Markt für Turbomaschinen erwarten wir für das Jahr 2022 eine leichte Erholung. Es kann zu einem kurzzeitigen Nachholeffekt im Auftragseingang aufgrund der Projektverschiebungen der letzten beiden Jahre kommen.

In den Jahren 2023 bis 2026 gehen wir auf den Märkten für Power Engineering von einer wachsenden Nachfrage aus. Deren Höhe und zeitliche Ausprägung wird in den einzelnen Geschäftsfeldern jedoch variieren. Hierbei ist zudem abzuwarten, wie lange der Markt pandemiebedingt beeinträchtigt bleibt.

ENTWICKLUNG DER MÄRKE FÜR FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Unserer Einschätzung nach werden automobilbezogene Finanzdienstleistungen im Jahr 2022, insbesondere vor dem Hintergrund der anhaltenden Herausforderungen aus der Covid-19-Pandemie sowie der eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit infolge des Halbleitermangels, eine hohe Bedeutung für den weltweiten Fahrzeugabsatz haben. Wir gehen davon aus, dass in Schwellenmärkten mit bisher niedriger Marktdurchdringung die Nachfrage steigen wird. In Regionen mit bereits entwickelten automobilen Finanzdienstleistungsmärkten wird sich der Trend voraussichtlich fortset-

zen, Mobilität zu möglichst geringen Gesamtkosten zu erwerben. Dabei dürften integrierte Gesamtlösungen, die mobilitätsnahe Dienstleistungsmodulen wie Versicherungen und innovative Servicepakete einschließen, an Bedeutung gewinnen. Zusätzlich rechnen wir damit, dass die Nachfrage nach neuen Mobilitätsformen, etwa nach Vermiet- oder Auto-Abo-Modellen, sowie nach integrierten Mobilitätsdienstleistungen, zum Beispiel Parken, Tanken und Laden, zunehmen wird und dass sich die im europäischen Finanzdienstleistungsgeschäft mit Einzelkunden begonnene Verschiebung von Finanzierung zu Leasing weiter fortsetzen wird. Insbesondere im Markt China erwarten wir, dass die Bedeutung des Direktgeschäfts zwischen Herstellern und Kunden zunehmen wird. Zur Förderung dieses Geschäfts wird die nahtlose Integration von Finanzdienstleistungen in das Online-Fahrzeugangebot zunehmend wichtiger. Auch in den Jahren 2023 bis 2026 wird dieser Trend unserer Einschätzung nach anhalten.

Im Bereich der mittleren und schweren Nutzfahrzeuge sehen wir in den Schwellenländern eine steigende Nachfrage nach Finanzdienstleistungsprodukten. Insbesondere in diesen Ländern unterstützen Finanzierungslösungen den Fahrzeugabsatz und sind daher ein wesentlicher Bestandteil des Verkaufsprozesses. Auf den entwickelten Märkten erwarten wir 2022 einen erhöhten Bedarf an Telematikdiensten und Serviceleistungen, mit denen sich die Gesamtbetriebskosten senken lassen. Diese Entwicklung wird sich voraussichtlich auch in den Jahren 2023 bis 2026 fortsetzen.

WECHSELKURSENTWICKLUNG

Im Jahr 2021 wertete der Euro im Jahresdurchschnitt gegenüber dem US-Dollar leicht auf, während er gegenüber dem britischen Pfund leicht abwertete. Dabei sorgte das neue Handels- und Kooperationsabkommen zwischen Großbritannien und der Europäischen Union (EU) unverändert für Unsicherheit. Gegenüber den Währungen einiger Schwellenländer legte der Euro teils deutlich zu: Vor allem der argentinische Peso, die türkische Lira, der brasilianische Real und der russische Rubel verloren gegenüber der europäischen Gemeinschaftswährung an Wert. Der südafrikanische Rand, der chinesische Renminbi und der mexikanische Peso werteten gegenüber dem Euro im Jahresvergleich auf. Das Wechselkursverhältnis einiger asiatischer Schwellenländerwährungen zum Euro war im Jahresdurchschnitt schwächer. Für 2022 planen wir mit einem etwas stärkeren Euro im Verhältnis zum US-Dollar, zum britischen Pfund und zum chinesischen Renminbi. Der argentinische Peso, der brasilianische Real, der mexikanische Peso, der südafrikanische Rand, der russische Rubel und die türkische Lira werden annahmegemäß weiter abwerten. Infolge des Russland-Ukraine-Konflikts erwarten wir zusätzlichen Druck auf die russische Währung. Für die Jahre 2023 bis 2026 gehen wir von einem stabilen Euro im Verhältnis zu den wesentlichen Währungen aus, während sich die relative Währungsschwäche in den

oben erwähnten Schwellenländern vermutlich fortsetzen wird. Das sogenannte Eventrisiko – das Risiko nicht vorhersehbarer Marktentwicklungen – bleibt dabei jedoch grundsätzlich bestehen.

ZINSENTWICKLUNG

Die herausfordernden gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen – insbesondere infolge der anhaltenden Covid-19-Pandemie – führten dazu, dass das weltweite Zinsniveau im Geschäftsjahr 2021 weiterhin verhältnismäßig sehr niedrig blieb. In den großen westlichen Industrieländern nahmen die nationalen Notenbanken kaum Anpassungen bei ihren Leitzinsen vor, wohingegen in mehreren Schwellenländern Erhöhungen zu verzeichnen waren. Die US-Notenbank und die Europäische Zentralbank beließen ihre jeweiligen Leitzinsen auf einem niedrigen Niveau. Während die Bank of England eine erste Zinserhöhung bereits Ende des Jahres 2021 vornahm, erwartet die US-Notenbank Anhebungen für 2022. Bei einer weiterhin relativ expansiven Geldpolitik gehen wir von einer schrittweisen Abkehr von den bisherigen Maßnahmen im Jahr 2022 aus. Die Veränderung der Leitzinsen wird wesentlich von der weiteren Inflationsentwicklung in den jeweiligen Ländern abhängen. Dabei wird es eine wichtige Rolle spielen, ob die derzeit beobachtbaren höheren Inflationsraten in vielen Ländern als temporär, oder als nachhaltig eingestuft werden. Gründe für die Annahme, dass es sich um ein temporäreres Phänomen handelt, könnten in den Basiseffekten als Folge der Covid-19-Pandemie oder in den Störungen von Lieferketten zu sehen sein. Für die Jahre 2023 bis 2026 erwarten wir, dass die Zinssätze leicht steigen.

ENTWICKLUNG DER ROHSTOFFPREISE

Auch auf den Rohstoffmärkten wirkte sich die globale Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 aus. Infolge der Ungleichgewichte zwischen Angebot und Nachfrage im Zuge der Pandemie und der wirtschaftlichen Erholung war der Preisanstieg vieler Roh- und Einsatzstoffe im Jahresverlauf 2021 verhältnismäßig sehr hoch. Im Gesamtjahresvergleich erhöhten sich die durchschnittlichen Preise für die Rohstoffe Kokskohle, Lithium, Rohöl, Kobalt, Kupfer, Eisenerz, Naturkautschuk, Aluminium, Nickel und Blei. Auch das Preisniveau der Edelmetalle Platin und Palladium, insbesondere aber von Rhodium, verzeichnete im Gesamtjahresdurchschnitt einen Zuwachs. Für 2022 erwarten wir auf Basis von Analysen der Einflussfaktoren und der Entwicklungen auf den Rohstoffmärkten bei den meisten Rohstoffen eine Fortsetzung des Preisanstiegs. Infolge des Russland-Ukraine-Konflikts besteht das Risiko, dass dieser stärker ausfallen wird. Für die Jahre 2023 bis 2026 rechnen wir mit einer weiterhin volatilen Entwicklung auf den Rohstoffmärkten und sowohl steigenden als auch fallenden Preisen.

MODELLNEUHEITEN IM JAHR 2022

Die Marke Volkswagen Pkw ergänzt im Jahr 2022 die ID.-Familie um das Crossover-Derivat ID.5. In Nordamerika wird eine auf den Markt angepasste und lokal produzierte Version dieses Modells erhältlich sein. Für die erfolgreiche T-Roc-Baureihe wird es umfangreiche Updates geben. In China wird die nächsten Generation des Lamando an den Start gehen. Das Portfolio an Fahrzeugen mit klassischem Antrieb – von den Limousinen Bora, Lavida und Sagitar bis hin zu den SUVs Tayron, Teramont und Viloran – wird umfangreich überarbeitet. Auch in Südamerika sind Produktaufwertungen vorgesehen, und zwar in den Baureihen Polo, Jetta und Virtus. Letzterer wird erstmalig auch in Indien in einer lokalisierter Variante auf den Markt gebracht.

Bei der Marke Audi erhält das Flaggschiff A8 im Jahr 2022 ein Update, die R8-Baureihe wird um ein Derivat mit Heckantrieb ergänzt. Die Elektrifizierungsoffensive wird fortgesetzt; in China bringt Audi ein neues Fahrzeug auf Basis des Modularen E-Antriebs-Baukastens (MEB) heraus. Darüber hinaus gehen die Modelle Q4 e-tron und e-tron GT in China an den Start. Mit dem A7L bringt Audi das erste Fahrzeug mit dem neuen Joint-Venture-Partner SAIC auf den Markt.

Die Marke ŠKODA erweitert die Enyaq-Baureihe sowohl um ein sportliches Topmodell als auch ein komplett neues Crossover-Derivat. Der Karoq bekommt ein Update. ŠKODA wird auch seiner Rolle als wichtige Marke in Wachstumsmärkten gerecht und bringt in Indien mit dem Slavia eine neue Stufenheck-Limousine auf den Markt.

Porsche ergänzt 2022 die Modellreihe Taycan um eine neue Karosserieform. Die Baureihe 718 Cayman wird um ein sportliches Derivat nach oben abgerundet. Auch in der 911-Familie gehen neue Derivate an den Start.

Bei Bentley ist ab 2022 die Plug-in-Hybridvariante des neuen Flying Spur erhältlich. Darüber hinaus wird die Baureihe Bentayga erweitert.

Lamborghini krönt die Baureihe Aventador mit dem Ultimae und erweitert auch die Angebotspalette des erfolgreichen Urus.

Volkswagen Nutzfahrzeuge wird 2022 mit dem lang ersehnten ID. Buzz ein hochmodernes, reines Elektrofahrzeug auf den Markt bringen. Er wird sowohl in einer Passagier- als auch einer Cargoversion erhältlich sein. Zudem geht der Amarok als Ergebnis aus der Kooperation mit Ford in die nächste Generation.

Als erste Marke der TRATON GROUP führt Scania 2022 den gruppenweiten 13-Liter-Antriebsstrang in zahlreichen Modellen ein.

MAN strebt an, sein Portfolio an batterieelektrischen Lkw um schwere Modelle für den Langstreckeneinsatz zu erweitern. Die Auslieferungen des im Geschäftsjahr 2021 vorgestellten batterieelektrischen Modells e-Delivery sollen ausgebaut werden.

Auch Navistar wird 2022 an der Elektrifizierung der Modellvarianten arbeiten und seine Modelle konsequent an den Kundenbedürfnissen orientieren.

Im Jahr 2022 bringt Ducati unter anderen die neue Multistrada V2 sowie die Multistrada V4 Pikes Peak auf den Markt. Die Ducati Streetfighter Familie wird durch die neuen Modelle Streetfighter V2 und Streetfighter V4 SP bereichert. Zudem gehen die Scrambler 1100 Tribute PRO und die Scrambler Urban Motard an den Start. Mit der Ducati Desert X bringt der italienische Motorradhersteller darüber hinaus ein komplett neues Modell auf den Markt.

INVESTITIONS- UND FINANZPLANUNG

Um den Bedürfnissen der Menschen nach individueller, nachhaltiger und vollvernetzter Mobilität gerecht werden zu können und so die Zukunftsfähigkeit des Volkswagen Konzerns zu stärken, mobilisieren wir weiter unsere starken Innovations- und Technologiekräfte und treiben die Transformation von Volkswagen zu einem softwarezentrierten Mobilitätsanbieter voran. Dabei wollen wir unsere Skalenvorteile nutzen und größtmögliche Synergien heben.

In unserer aktuellen Planung für das Jahr 2022 entfällt der Großteil der Sachinvestitionen (Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Immaterielle Vermögenswerte ohne aktivierte Entwicklungskosten) auf neue Produkte und die Elektrifizierung unseres Modellportfolios sowie die Weiterentwicklung der modularen Baukästen, wie die rein elektrische Plattform für unsere Volumenmarken – der Modulare E-Antriebs-Baukasten (MEB) und jene für unsere Premium- und Sportmarken – die Premium Plattform Elektrik (PPE) –, die aktuell konzernweit ausgerollt werden. Darüber hinaus beginnt mit der Scalable Systems Platform (SSP) die Entwicklung einer Nachfolgerplattform, die die Anforderungen der Volumen-, Premium- und Luxusmarken zukünftig hoch synergetisch bündelt. Zudem legen wir einen Schwerpunkt auf die zunehmende Digitalisierung unserer Fahrzeuge und Standorte und erhöhen hier unsere Investitionen. Außerdem investieren wir in die sukzessive Umstellung unserer Standorte auf die Produktion von Elektrofahrzeugen und in den Aufbau von Batteriefertigungen mit dem Ziel, eine selbst kontrollierte Batterielieferkette zu etablieren. Die Sachinvestitionsquote im Konzernbereich Automobile (Sachinvestitionen in Prozent der Umsatzerlöse) wird sich voraussichtlich auf einem Niveau von rund 5,5% bewegen.

Neben den Sachinvestitionen umfasst die Investtions-tätigkeit auch die Zugänge aktivierter Entwicklungskosten. Sie spiegeln unter anderem die Vorleistungen im Zusammenhang mit der Erneuerung der Modellpalette, der Elektrifizierung und Digitalisierung wider. Darin enthalten sind auch die Leistungen der CARIAD, die unter anderem ein standardisiertes Betriebssystem für die Fahrzeuge der Konzernmarken entwickelt.

Mit den Investitionen in unsere Werke und Modelle sowie in die Entwicklung elektrifizierter Antriebe und modularer

Baukästen sowie in die Digitalisierung schaffen wir die Voraussetzung für profitables, nachhaltiges Wachstum bei Volkswagen. In den Investitionen enthalten sind auch verpflichtende Umfänge, die auf Entscheidungen aus abgeschlossenen Geschäftsjahren beruhen.

Wir wollen die Investitionen im Automobilbereich aus eigener Kraft finanzieren und gehen davon aus, dass der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft den Investitionsbedarf des Konzernbereichs Automobile übertreffen wird. Wir rechnen für das Jahr 2022 mit steigenden Liquiditätsabflüssen aus der Dieselthematik und mit Mergers & Acquisitions-Aktivitäten auf Vorjahresniveau. Einschließlich etwaiger Mittelabflüsse im Zusammenhang mit dem EU-Kartellverfahren gegen Scania erwarten wir den Netto-Cash-flow in der Größenordnung des Vorjahrs.

Die Netto-Liquidität im Konzernbereich Automobile wird 2022 voraussichtlich um bis zu 15% über dem Vorjahreswert liegen.

Diese Planung beruht auf den derzeitigen Strukturen des Volkswagen Konzerns.

Unsere at Equity einbezogenen Joint Ventures in China sind nicht in den oben genannten Zahlen enthalten. Für 2022 planen diese Gemeinschaftsunternehmen in die Elektromobilität, die weitere Optimierung des Modellportfolios, die Entwicklung neuer Mobilitätslösungen sowie in Digitalisierung zu investieren. Die Sachinvestitionen werden dabei voraussichtlich über dem Niveau von 2021 liegen und aus eigenen Mitteln finanziert werden.

Im Konzernbereich Finanzdienstleistungen planen wir für 2022 Investitionen, die über dem Wert des Vorjahres liegen. Im Working Capital gehen wir davon aus, dass die Entwicklung des Vermietvermögens und der Forderungen aus Leasing-, Kunden- und Händlerfinanzierungen zu einer Mittelbindung führen wird, die zur Hälfte aus dem Brutto-Cash-flow finanziert werden soll. Wie in der Branche üblich, soll der verbleibende Mittelbedarf vor allem durch unbesicherte Anleihen am Geld- und Kapitalmarkt, die Ausgabe von Asset Backed Securities, Kundeneinlagen aus dem Direktbankgeschäft sowie durch die Nutzung internationaler Kreditlinien gedeckt werden.

ZIELGRÖSSE DER WERTORIENTIERTEN STEUERUNG

Basierend auf den vom Kapitalmarkt abgeleiteten langfristigen Zinssätzen und der Zielkapitalstruktur (Marktwert des Eigenkapitals zu Fremdkapital = 2:1) liegt der für den Konzernbereich Automobile definierte Mindestverzinsungsanspruch an das investierte Vermögen unverändert bei 9%.

Im Berichtsjahr 2021 war das Geschäft des Volkswagen Konzerns weiterhin von der Covid-19-Pandemie und insbesondere durch die Versorgungsgengpässe mit Halbleitern beeinträchtigt. Im Vergleich zum Vorjahr ist der RoI im Berichtszeitraum ergebnisbedingt gestiegen und lag mit 10,4 (6,5)% über dem Vorjahreswert als auch über unserem Mindestverzinsungsanspruch von 9% (weiterführende Infor-

mationen finden Sie im Kapitel „Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage“ unter der Überschrift Kapitalrendite und Wertbeitrag im Berichtsjahr). Die Kapitalrendite (RoI) im Konzernbereich Automobile erwarten wir für das Jahr 2022 zwischen 12 und 15 %.

GESAMTAUSSAGE ZUR VORAUSSICHTLICHEN ENTWICKLUNG

Unseren Planungen liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung nach der Erholung im vergangenen Geschäftsjahr im Jahr 2022 auf insgesamt etwas geringerem Niveau weiter wachsen wird – vorbehaltlich einer sich nicht wieder verschärfenden Covid-19-Pandemie sowie einer abnehmenden Intensität von Engpässen bei Vorprodukten und Rohstoffen. Risiken sehen wir weiterhin in protektionistischen Tendenzen, Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Zudem werden die Wachstumsaussichten von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet – insbesondere ergeben sich Risiken aus dem Russland-Ukraine-Konflikt. Wir gehen davon aus, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer eine positive Dynamik verzeichnen werden.

Die Entwicklung der Automobilbranche ist eng an den Verlauf der Weltwirtschaft gekoppelt. Wir rechnen auf den internationalen Automobilmärkten mit einer weiter zunehmenden Wettbewerbsintensität.

Wir erwarten, dass sich die Märkte für Pkw im Jahr 2022 in den einzelnen Regionen uneinheitlich entwickeln werden. Insgesamt wird das weltweite Verkaufsvolumen von Neufahrzeugen – vorbehaltlich einer sich nicht wieder verschärfenden Covid-19-Pandemie sowie einer abnehmenden Intensität von Engpässen bei Vorprodukten, insbesondere Halbleitern, und Rohstoffen – voraussichtlich moderat über dem des Vorjahrs liegen, jedoch das Niveau vor der Pandemie nicht erreichen. In Westeuropa rechnen wir für 2022 mit einem Neuzulassungsvolumen von Pkw, das merklich über dem Niveau des Berichtsjahrs liegt. Für den deutschen Pkw-Markt gehen wir für 2022 davon aus, dass das Volumen der Neuzulassungen das Vorjahresniveau ebenfalls merklich übertrifft. Auf den Pkw-Märkten in Zentral- und Osteuropa wird die Zahl der Verkäufe 2022 den Vorjahreswert voraussichtlich moderat übertreffen – vorbehaltlich der weiteren Entwicklung des Russland-Ukraine-Konflikts. Auf den Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (bis 6,35 t) in Nordamerika rechnen wir für 2022 mit einem Verkaufsvolumen leicht über dem Niveau des Vorjahrs. Wir gehen davon aus, dass die Neuzulassungen auf den südamerikanischen Märkten 2022 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt moderat steigen werden. Die Märkte für Pkw in der Region Asien-Pazifik werden 2022 voraussichtlich leicht über dem Vorjahresniveau liegen.

Auch die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden sich in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln; insgesamt rechnen wir für 2022 – vorbehaltlich einer sich nicht wieder verschärfenden Covid-19-Pandemie sowie einer

abnehmenden Intensität von Engpässen bei Vorprodukten, insbesondere Halbleitern, und Rohstoffen – mit einem leicht steigenden Verkaufsvolumen.

Wir erwarten für 2022, dass sich die Neuzulassungen von mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten im Vorjahresvergleich deutlich positiv entwickeln, mit regional unterschiedlichen Ausprägungen. Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten rechnen wir für das Jahr 2022 mit einer insgesamt signifikant steigenden Nachfrage mit unterschiedlichen regionalen Entwicklungen.

Unserer Einschätzung nach werden automobilbezogene Finanzdienstleistungen im Jahr 2022 weiterhin eine hohe Bedeutung für den weltweiten Fahrzeugabsatz haben.

Wir sehen uns auf die künftigen Herausforderungen im Geschäft rund um die Automobilität und die heterogene Entwicklung der regionalen Automobilmärkte insgesamt gut vorbereitet. Unsere Markenvielfalt, unsere Präsenz auf allen wichtigen Märkten der Welt, die breite und gezielt ergänzte Produktpalette sowie unsere Technologien und unsere Dienstleistungen verschaffen uns weltweit eine gute Position im Wettbewerb. Im Zuge der Transformation unseres Kerngeschäfts positionieren wir die Konzernmarken noch trennschräfer und optimieren unser Fahrzeug- und Antriebsportfolio. Im Fokus stehen dabei vor allem die CO₂-Bilanz unserer Fahrzeugflotte und die Konzentration auf die attraktivsten und wachstumsstärksten Marktsegmente. Zusätzlich arbeiten wir mit der fortlaufenden Entwicklung neuer Technologien und unserer Baukästen daran, die Vorteile unseres Mehrmarkenkonzerns noch gezielter zu nutzen. Mit dem elektrischen Antrieb, der digitalen Vernetzung und dem autonomen Fahren wollen wir das Automobil sauberer, leiser, intelligenter und sicherer machen. Wir haben uns zum Ziel gesetzt, auch in Zukunft unsere Kunden zu begeistern und deren vielfältige Bedürfnisse zu erfüllen – mit einem ansprechenden Produktpotfolio aus faszinierenden Fahrzeugen und fortschrittlichen, passgenauen Mobilitätslösungen.

Wir gehen davon aus, dass die Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im Jahr 2022 unter weiterhin herausfordernden Marktbedingungen um 5 bis 10 % über dem Vorjahr liegen werden – unter der Annahme einer sich nicht wieder verschärfenden Covid-19-Pandemie sowie einer abnehmenden Intensität von Engpässen bei Vorprodukten und Rohstoffen. Infolge der strukturellen Unterversorgung mit Halbleitern wird das Geschäftsjahr 2022 weiterhin durch Lieferengpässe belastet sein. Wir rechnen damit, dass sich die Versorgung mit Halbleitern im zweiten Halbjahr im Vergleich zum ersten Halbjahr verbessern wird.

Herausforderungen ergeben sich insbesondere aus dem konjunkturellen Umfeld, der steigenden Wettbewerbsintensität, volatilen Rohstoff- und Devisenmärkten, der Absicherung der Lieferketten sowie aus verschärften emissionsbezogenen Anforderungen.

Wir erwarten, dass die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns und des Bereichs Pkw im Jahr 2022 um 8 bis 13% über dem Vorjahreswert liegen werden. Für das Operative Ergebnis des Konzerns und des Bereichs Pkw rechnen wir im Jahr 2022 mit einer operativen Umsatzrendite zwischen 7,0 und 8,5%. Für den Bereich Nutzfahrzeuge gehen wir bei stark über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen inklusive Navistar von einer operativen Umsatzrendite zwischen 5,0 und 7,0% aus. Im Bereich Power Engineering erwarten wir die Umsatzerlöse moderat über denen des Vorjahrs und für das Operative Ergebnis einen niedrigen positiven dreistelligen Millionen-Euro-Betrag. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen rechnen wir bei spürbar über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen mit einem Operativen Ergebnis in der Größenordnung von 4,5 Mrd. €.

Im Konzernbereich Automobile gehen wir für 2022 davon aus, dass die F&E-Quote bei rund 7% und die Sachinvestitionsquote bei rund 5,5% liegt. Wir rechnen für das Jahr 2022 mit steigenden Liquiditätsabflüssen aus der Dieselthematik und mit Mergers & Acquisitions-Aktivitäten

auf Vorjahresniveau. Einschließlich etwaiger Mittelabflüsse im Zusammenhang mit dem EU-Kartellverfahren gegen Scania erwarten wir den Netto-Cash-flow in der Größenordnung des Vorjahres. Die Netto-Liquidität im Konzernbereich Automobile wird 2022 voraussichtlich um bis zu 15% über dem Vorjahreswert liegen. Die Kapitalrendite (RoI) erwarten wir zwischen 12 und 15%. Es ist unverändert unser erklärtes Ziel, unsere solide Liquiditätspolitik fortzusetzen.

Die Basis unseres Erfolgs sind kompetente und engagierte Mitarbeiter. Ihre Zufriedenheit und Motivation wollen wir durch Chancengleichheit, ein attraktives und modernes Arbeitsumfeld sowie eine zukunftsfähige Arbeitsorganisation und zielgerichtete Weiterbildungsprogramme fördern. Wir streben nach operativer Exzellenz in allen Geschäftsprozessen und richten unser Handeln daran aus, täglich Verantwortung in puncto Umwelt, Sicherheit und Gesellschaft zu übernehmen. Volkswagen will bei der Integrität zum Vorbild für ein modernes, transparentes und erfolgreiches Unternehmen werden.

Risiko- und Chancenbericht

(ENTHÄLT DEN BERICHT NACH § 289 ABS. 4 HGB)

Für den nachhaltigen Erfolg unseres Unternehmens ist es entscheidend, dass wir die Risiken und Chancen, die sich aus unserer operativen Tätigkeit ergeben, frühzeitig erkennen und vorausschauend steuern. Der verantwortungsvolle Umgang mit den Risiken wird im Volkswagen Konzern durch ein umfassendes Risikomanagement- und ein Internes Kontrollsysteem unterstützt.

In diesem Kapitel erläutern wir zunächst die Zielsetzung und den Aufbau des Risikomanagementsystems (RMS) sowie des Internen Kontrollsysteins (IKS) des Volkswagen Konzerns und beschreiben diese Systeme mit Blick auf den Rechnungslegungsprozess. Im Anschluss stellen wir die wesentlichen Risiken und Chancen dar, die sich im Rahmen unserer Geschäftstätigkeit ergeben.

ZIELSETZUNG DES RISIKOMANAGEMENTSYSTEMS UND DES INTERNEN KONTROLLSYSTEMS BEI VOLKSWAGEN

Den nachhaltigen Erfolg des Volkswagen Konzerns können wir nur sicherstellen, indem wir die Risiken und Chancen aus unserer Geschäftstätigkeit frühzeitig identifizieren, zutreffend bewerten sowie effektiv und effizient steuern. Mit Hilfe des RMS/IKS sollen potenzielle Risiken frühzeitig erkannt werden, um mit geeigneten Maßnahmen gegenzusteuern und so drohenden Schaden für das Unternehmen abwenden und eine Bestandsgefährdung ausschließen zu können.

Die Einschätzung der Eintrittswahrscheinlichkeit und des Ausmaßes zukünftiger Ereignisse und Entwicklungen unterliegt naturgemäß Unsicherheiten. Wir sind uns daher bewusst, dass selbst das beste RMS nicht alle potenziellen Risiken vorhersehen kann und auch das beste IKS regelwidrige Handlungen niemals vollständig verhindern kann.

AUFBAU DES RISIKOMANAGEMENTSYSTEMS UND DES INTERNEN KONTROLLSYSTEMS BEI VOLKSWAGEN

Die organisatorische Ausgestaltung des RMS/IKS des Volkswagen Konzerns basiert auf dem international anerkannten COSO-Enterprise-Risk-Management-Rahmenwerk (COSO: Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission). Der Aufbau des RMS/IKS gemäß dem COSO-Enterprise-Risk-Management-Rahmenwerk bezweckt eine umfassende

DAS VOLKSWAGEN DREI-LINIEN-MODELL



Abdeckung möglicher Risikobereiche. Konzernweit einheitliche Grundsätze bilden die Basis für den standardisierten Umgang mit Risiken. Chancen werden in den RMS/IKS-Prozessen nicht erfasst.

Ein weiteres zentrales Element des RMS/IKS bei Volkswagen ist das Drei-Liniens-Modell, das unter anderem der Dachverband der europäischen Revisionsinstitute (ECIIA) als Grundelement fordert. Diesem Modell folgend verfügt das RMS/IKS des Volkswagen Konzerns über drei Linien, die das Unternehmen vor dem Eintritt wesentlicher Risiken schützen sollen.

Die Mindestanforderungen an das RMS/IKS einschließlich des Drei-Liniens-Modells sind konzernweit in einer Richtlinie festgelegt.

Nach Abschluss der Implementierung des Risikomanagement-IT-Systems Riskradar im Jahr 2020 und der Standardisierung des IKS für risikobehaftete Geschäftsprozesse in wesentlichen Gesellschaften wird das RMS/IKS auch zukünftig weiterentwickelt.

Erste Linie: Operatives Risikomanagement

Die operativen Risikomanagement- und Internen Kontrollsysteme der einzelnen Konzerngesellschaften und -bereiche bilden die vorderste Linie. Das RMS/IKS ist integraler Bestandteil der Aufbau- und Ablauforganisation des Volkswagen Konzerns. Ereignisse, die ein Risiko begründen können, werden dezentral in den Geschäftsbereichen und in den Beteiligungsgesellschaften identifiziert und beurteilt. Gegenmaßnahmen werden eingeleitet, die verbleibenden potenziellen Auswirkungen bewertet und zeitnah in die Planungen eingearbeitet. Wesentliche Risiken werden anlassbezogen an die relevanten Gremien gemeldet. Die Ergebnisse des operativen Risikomanagements fließen kontinuierlich in die Planungs- und Kontrollrechnungen ein. Zielvorgaben, die in den Planungsrunden vereinbart wurden, unterliegen einer permanenten Überprüfung innerhalb revolvierender Planungsüberarbeitungen. Parallel dazu fließen die Ergebnisse der Maßnahmen zur Bewältigung der Risiken zeitnah in die monatlichen Vorausschätzungen zur weiteren Geschäftsentwicklung ein. Somit liegt dem Vorstand über die dokumentierten Berichtswägen auch unterjährig ein Gesamtbild der aktuellen Risikolage vor.

Zweite Linie: Konzernweit quartalsweise Risikoerfassung und -berichterstattung

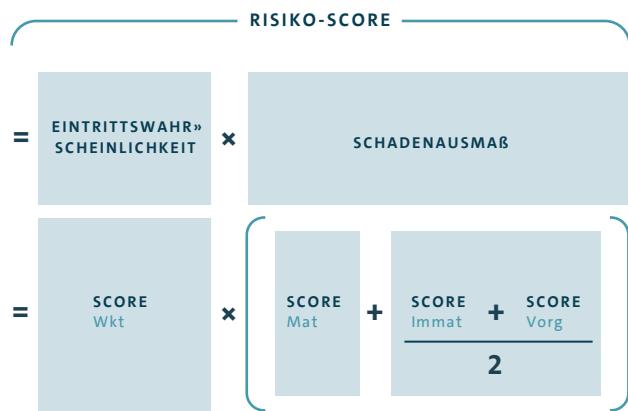
Ergänzend zum laufenden operativen Risikomanagement richtet die Abteilung Konzern-Risikomanagement vierteljährlich standardisierte Abfragen zur Risikosituation und zur Umsetzung der Gegenmaßnahmen an alle Konzernmarken, wesentliche Konzerngesellschaften sowie die Volkswagen Financial Services AG und die Volkswagen Bank GmbH.

In dieser Abfrage zur Risikosituation – dem Risiko-Quartalsprozess (RQP) – werden akute Risiken des Volkswagen Konzerns gemeldet. Anhand dieser Rückmeldungen wird das Bild der potenziellen Risikolage aktualisiert. Die Bewertung der Risiken aus dem RQP erfolgt im IT-System Riskradar.

In 2021 wurde die Methodik zur Aggregation von Risiken und Betrachtung der Risikotragfähigkeit für den Volkswagen Konzern weiterentwickelt. Halbjährlich erfolgt ein Abgleich zwischen der aggregierten Risikolage und der Risikotragfähigkeit. Im Geschäftsjahr 2021 haben sich keine Hinweise auf eine unzureichende Risikotragfähigkeit des Volkswagen Konzerns ergeben.

Für jedes Risiko wird ein Score-Wert ermittelt, der sich aus der Multiplikation des Kriteriums Eintrittswahrscheinlichkeit (Wkt) mit dem potenziellen Schadenausmaß ergibt und die Risiken vergleichbar macht. Das Schadenausmaß ergibt sich aus den Kriterien finanzieller Schaden (Mat) sowie Reputations-

ERMITTLUNG DES RISIKO-SCORE



schaden (Immat) und der potenziellen Gefährdung der Einhaltung von externen rechtlichen Vorgaben (Vorg). Für jedes dieser Kriterien wird die getroffene Bewertung einem Score-Wert zwischen 0 und 10 zugeordnet. Dabei werden die Maßnahmen, die zur Risikosteuerung und -kontrolle getroffen wurden, bei der Risikobewertung berücksichtigt (Nettobetrachtung).

Der Score-Wert für die Eintrittswahrscheinlichkeit von über 50% im Betrachtungszeitraum wird als hoch bezeichnet, bei einer mittleren Einstufung liegt die Eintrittswahrscheinlichkeit mindestens bei 25%. Für das Kriterium finanzieller Schaden steigt der Score-Wert mit zunehmendem Ausmaß an und erreicht ab 1 Mrd. € den höchsten Score-Wert von 10. Das Kriterium Reputationsschaden kann Ausprägungen von lokaler Vertrauensstörung über den lokalen Vertrauensverlust bis hin zum regionalen oder internationalen Reputationsverlust annehmen. Die potenzielle Gefährdung der Einhaltung von externen rechtlichen Vorgaben wird anhand des Einflusses auf die lokale Gesellschaft, die Marke oder den Konzern eingestuft.

Risiken aus potenziellen Regelverletzungen (Compliance-Risiken) sind in diesen Prozess ebenso integriert wie strategische, betriebliche und Berichterstattungsrisiken.

Die Risikoberichterstattung an die Gremien der Volkswagen AG erfolgt abhängig von Wesentlichkeitsschwellen. Akute Risiken werden ab einem Risiko-Score von 40 beziehungsweise ab einem potenziellen finanziellen Schaden von 1 Mrd. € dem Vorstand und dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der Volkswagen AG regelmäßig berichtet. Die Berichterstattung berücksichtigt zusätzlich die Risiken aus dem RQP ab einem Risiko-Score von 20.

Darüber hinaus werden bedeutende Änderungen der Risikolage, die kurzfristig beispielsweise durch unerwartete externe Ereignisse entstehen können, anlassbezogen an den Vorstand berichtet. Dieses ist dann erforderlich, wenn das

Risiko einen potenziellen finanziellen Schaden ab 1 Mrd. € annehmen kann und die Eintrittswahrscheinlichkeit größer als 50% eingeschätzt wird.

In den vergangenen Jahren wurde ein standardisiertes IKS entwickelt, dass deutlich über die Anforderungen an das IKS der Finanzberichterstattung hinausgeht. In 22 Kontrollkatalogen werden den Gesellschaften im Betrachtungsumfang Vorgaben im Hinblick auf abzudeckende Prozessrisiken und Kontrollziele gemacht, um die Wertschöpfungskette standardisiert abzusichern. Inhaltlich sind neben den Themen zur Finanzberichterstattung beispielsweise Prozessrisiken in der Entwicklung, der Produktion oder im Bereich Compliance adressiert.

Wesentliche Kontrollen zur Abdeckung der Prozessrisiken und Kontrollziele werden zudem auf ihre Wirksamkeit hin getestet; hierbei identifizierte Schwachstellen werden an die zuständigen Gremien der Volkswagen AG berichtet und in den Fachbereichen behoben. Wie der Risiko-Quartalsprozess wird auch das standardisierte IKS vollständig durch das IT-System Riskradar unterstützt.

Das standardisierte IKS bietet sowohl inhaltlich als auch organisatorisch eine breitere Absicherung als der bisher genutzte Governance, Risk & Compliance (GRC)-Regelprozess. Mit der Einführung in weiteren Gesellschaften in 2021 erfolgt eine sukzessive Abschaltung des GRC-Regelprozesses.

In einem gesonderten Vorstandsausschuss Risikomanagement werden vierteljährlich die wesentlichen Aspekte des RMS/IKS behandelt, um so

- > die Transparenz über die wesentlichen Risiken des Konzerns und deren Steuerung weiter zu erhöhen,
- > Einzelsachverhalte zu erörtern, sofern diese ein wesentliches Risiko für den Konzern darstellen,
- > Empfehlungen zur Weiterentwicklung des RMS/IKS auszusprechen,
- > den offenen Umgang mit Risiken zu unterstützen und eine offene Risikokultur zu fördern.

Dritte Linie: Prüfung durch die Konzern-Revision

Die Konzern-Revision unterstützt den Vorstand dabei, die verschiedenen Geschäftsbereiche und Unternehmenseinheiten im Konzern zu überwachen. Sie überprüft das Risikofrüherkennungssystem sowie den Aufbau und die Umsetzung des RMS/IKS und des Compliance-Managementsystems (CMS) regelmäßig im Rahmen ihrer unabhängigen Prüfungshandlungen. Der vom Vorstand verabschiedete Prüfungsplan umfasst die erste und zweite Linie, also neben den operativen Einheiten auch die risikomitigierenden Funktionen.

RISIKOFRÜHERKENNUNGSSYSTEM

Die Risikolage des Unternehmens wird gemäß den gesetzlichen Anforderungen erfasst, bewertet und dokumentiert. Durch die zuvor beschriebenen Elemente des RMS/IKS (erste und zweite Linie) werden die Anforderungen an ein Risikofrüherkennungssystem erfüllt. Unabhängig davon überprüft

der Abschlussprüfer jährlich die hierfür implementierten Verfahren und Prozesse sowie die Angemessenheit der Dokumentation. Die Risikomeldungen werden dabei stichprobenartig in vertiefenden Interviews mit den betreffenden Bereichen und Gesellschaften unter Einbeziehung des Abschlussprüfers auf ihre Plausibilität und Angemessenheit hin geprüft. Der Abschlussprüfer prüft das in das Risikomanagementsystem integrierte Risikofrüherkennungssystem auf seine grundsätzliche Eignung, bestandsgefährdende Risiken frühzeitig erkennen zu können und beurteilt gemäß § 317 Abs. 4 HGB die Funktionsfähigkeit des Risikofrüherkennungs- und Überwachungssystems.

Darüber hinaus werden in den Unternehmen des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen turnusmäßige Kontrollen im Rahmen der Jahresabschlussprüfung durchgeführt. Als Kreditinstitut unterliegt die Volkswagen Bank GmbH mit ihren Tochterunternehmen der Aufsicht der Europäischen Zentralbank und die Volkswagen Leasing GmbH als Finanzdienstleistungsinstitut sowie die Volkswagen Versicherung AG als Versicherungsunternehmen der jeweiligen Fachaufsicht der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin). Im Rahmen des turnusmäßigen aufsichtsrechtlichen Überprüfungsprozesses sowie im Rahmen unregelmäßiger Prüfungen beurteilt die zuständige Aufsichtsbehörde, ob die Regelungen, Strategien, Verfahren und Mechanismen ein solides Risikomanagement und eine solide Risikoabdeckung gewährleisten. Daneben prüft der Prüfungsverband deutscher Banken die Volkswagen Bank GmbH in unregelmäßigen Abständen.

Die Volkswagen Financial Services AG betreibt ein System zur Risikofrüherkennung und -steuerung. Damit soll gewährleistet werden, dass die jeweils lokal geltenden regulatorischen Anforderungen eingehalten werden. Es ermöglicht zugleich eine angemessene und wirksame Risikosteuerung auf Gruppenebene. Wesentliche Bestandteile davon werden regelmäßig im Rahmen der Jahresabschlussprüfung überprüft.

Überwachung der Wirksamkeit des Risikomanagementsystems und des Internen Kontrollsyste

Um die Wirksamkeit des RMS/IKS sicherzustellen, optimieren wir es im Rahmen unserer kontinuierlichen Überwachungs- und Verbesserungsprozesse regelmäßig. Dabei tragen wir internen und externen Anforderungen gleichermaßen Rechnung. Fallweise begleiten externe Experten die kontinuierliche Weiterentwicklung unseres RMS/IKS. Die Ergebnisse münden in die zyklische Berichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG.

RISIKOMANAGEMENT- UND INTEGRIERTES INTERNES KONTROLL-SYSTEM IM HINBLICK AUF DEN RECHNUNGSLEGUNGSPROZESS

Der für die Abschlüsse der Volkswagen AG und des Volkswagen Konzerns sowie seiner Tochtergesellschaften maßgebliche rechnungslegungsbezogene Teil des RMS/IKS umfasst

Maßnahmen, die gewährleisten sollen, dass die Informationen, die für die Aufstellung des Abschlusses der Volkswagen AG und des Konzernabschlusses sowie des zusammengefassten Lageberichts des Volkswagen Konzerns und der Volkswagen AG notwendig sind, vollständig, richtig und zeitgerecht übermittelt werden. Diese Maßnahmen sollen das Risiko einer materiellen Falschaussage in der Buchführung und der externen Berichterstattung minimieren.

Wesentliche Merkmale des Risikomanagement- und integrierten Internen Kontrollsysteins im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess

Das Rechnungswesen des Volkswagen Konzerns ist grundsätzlich dezentral organisiert. Die Aufgaben des Rechnungswesens nehmen überwiegend die konsolidierten Gesellschaften eigenverantwortlich wahr, oder sie werden an Shared Service Center des Konzerns übertragen. Die in Übereinstimmung mit den IFRS und dem Volkswagen IFRS Bilanzierungshandbuch aufgestellten Finanzabschlüsse der Volkswagen AG und ihrer Tochtergesellschaften werden grundsätzlich verschlüsselt an den Konzern übermittelt. Für die Verschlüsselung wird ein marktgängiges Produkt verwendet.

Das Volkswagen IFRS Bilanzierungshandbuch, bei dessen Erstellung auch Meinungen externer Experten herangezogen wurden, soll eine einheitliche Bilanzierung und Bewertung auf Grundlage der Vorschriften gewährleisten, die für das Mutterunternehmen anzuwenden sind. Es umfasst insbesondere Konkretisierungen der Anwendung gesetzlicher Vorschriften und branchenspezifischer Sachverhalte. Auch die Bestandteile der Berichtspakete, die die Konzerngesellschaften zu erstellen haben, sind dort im Detail aufgeführt, ebenso wie Vorgaben für die Abbildung und Abwicklung konzerninterner Geschäftsvorfälle sowie für die darauf aufbauende Saldenabstimmung.

Kontrollaktivitäten auf Konzernebene umfassen die Analyse und gegebenenfalls die Anpassung der Meldedaten der von Tochtergesellschaften vorgelegten Finanzabschlüsse. Dabei werden auch die Berichte, die der Abschlussprüfer vorgelegt hat, und die Ergebnisse der Abschlussbesprechungen mit Vertretern der Einzelgesellschaften berücksichtigt. In den Gesprächen werden sowohl die Plausibilität der Einzel-

abschlüsse als auch wesentliche Einzelsachverhalte bei den Tochtergesellschaften diskutiert. Eine klare Abgrenzung der Verantwortungsbereiche sowie die Anwendung des Vier-Augen-Prinzips sind weitere Kontrollelemente, die – ebenso wie Plausibilitätskontrollen – bei der Erstellung des Einzel- und des Konzernabschlusses der Volkswagen AG angewendet werden.

Die Wirksamkeit des internen Kontrollsysteins im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess wird im Rahmen des standardisierten IKS in wesentlichen Gesellschaften systematisch bewertet. Am Beginn stehen eine Risikoanalyse und eine Kontrolldefinition mit dem Ziel, bedeutende Risiken für die Rechnungslegungsprozesse zu identifizieren. Um die Wirksamkeit der Kontrollen zu beurteilen, werden regelmäßig Tests auf Basis von Stichproben durchgeführt. Diese bilden die Grundlage für eine Selbsteinschätzung, ob die Kontrollen angemessen ausgestaltet und wirksam sind.

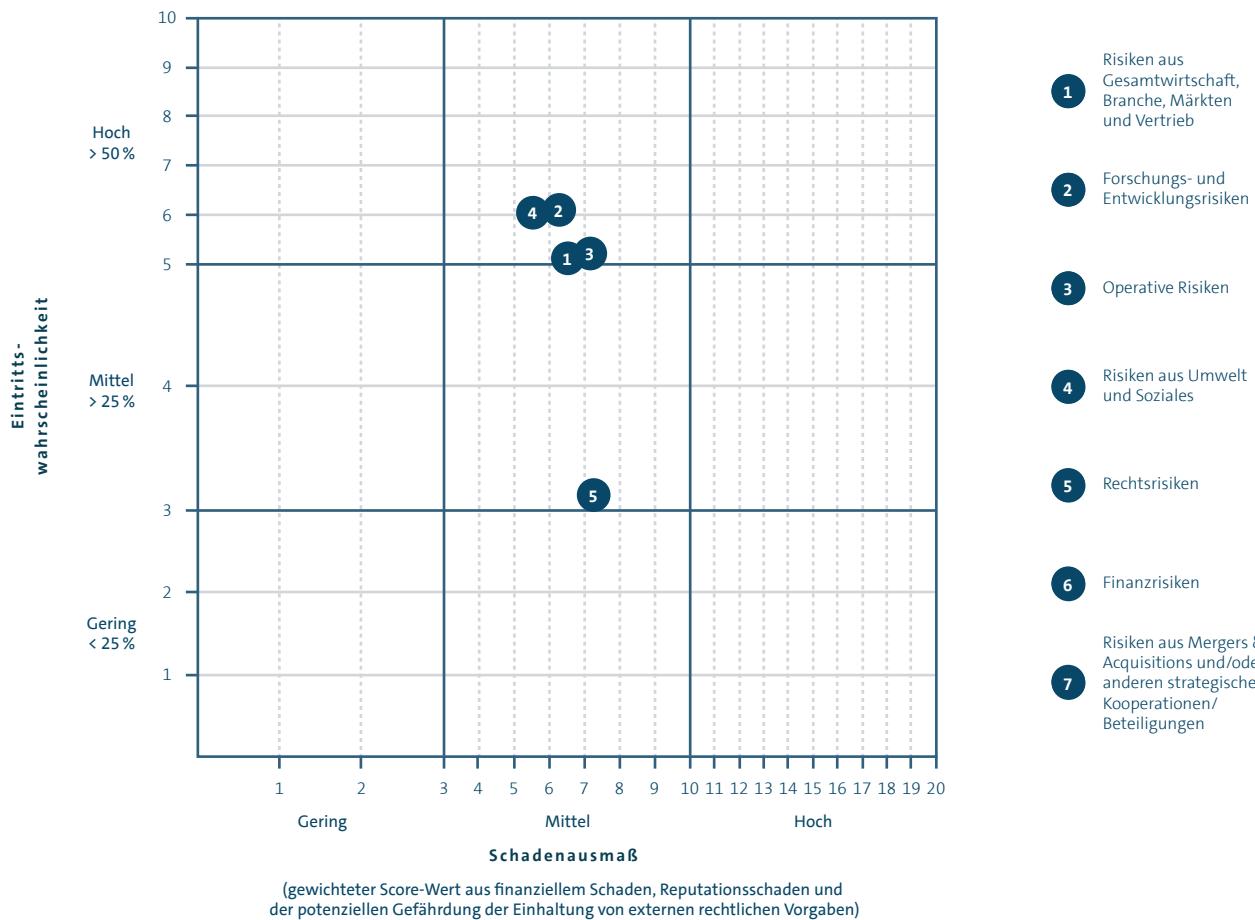
Der zusammengefasste Lagebericht des Volkswagen Konzerns und der Volkswagen AG wird – unter Beachtung der geltenden Vorschriften und Regelungen – zentral unter Einbeziehung der und in Abstimmung mit den Konzern-einheiten und -gesellschaften erstellt.

Das rechnungslegungsbezogene Interne Kontrollsysteem wird zudem von der Konzern-Revision im In- und Ausland unabhängig geprüft.

Integriertes Konsolidierungs- und Planungssystem

Mit dem Volkswagen Konsolidierungs- und Unternehmenssteuerungssystem (VoKUs) lassen sich im Volkswagen Konzern sowohl die vergangenheitsorientierten Daten des Rechnungswesens als auch Plandaten des Controllings konsolidieren und analysieren. VoKUs bietet eine zentrale Stammdatenpflege, ein einheitliches Berichtswesen, ein Berechtigungskonzept und erforderliche Flexibilität im Hinblick auf Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen; es ist somit eine technische Plattform, von der das Konzern-Rechnungswesen und das Konzern-Controlling gleichermaßen profitieren. Für die Überprüfung der Datenkonsistenz verfügt VoKUs über ein mehrstufiges Validierungssystem, das im Wesentlichen die inhaltliche Plausibilität zwischen Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung und Anhang prüft.

DURCHSCHNITTLICHE SCORE-WERTE DER RISIKOKATEGORIEN



RISIKEN UND CHANCEN

In diesem Abschnitt stellen wir die wesentlichen Risiken und Chancen dar, die sich im Rahmen unserer Geschäftstätigkeit ergeben. Zur besseren Übersicht haben wir die Risiken und Chancen in Kategorien zusammengefasst. Zu Beginn einer jeden Risikokategorie nennen wir die anhand der Risiko-Score-Bewertung aus dem RQP ermittelten größten Risiken ihrer Bedeutung nach. Im Anschluss daran erfolgt die Beschreibung der Einzelrisiken, deren Reihenfolge keiner Bewertung unterliegt. Sofern nicht explizit erwähnt, ergaben sich hinsichtlich der Einzelrisiken und Chancen im Vergleich zum Vorjahr keine wesentlichen Änderungen, wenngleich sich das Gewicht einzelner Risiken verändert hat.

In die Bewertung der Risikokategorien des Volkswagen Konzerns sowie in die Berichterstattung an den Vorstand fließen unter anderem alle an das Konzern-Risikomanagement berichteten Risiken der einbezogenen Einheiten aus dem RQP ab einem Risiko-Score von 20 ein. Die grafische Darstellung der Risikokategorien erfolgt anhand der durch-

schnittlichen Score-Werte. Für die Risikokategorien „Finanzrisiken“ und „Risiken aus Mergers & Acquisitions und/oder anderen strategischen Kooperationen/Beteiligungen“ wurden im Berichtsjahr keine Risiken mit entsprechenden Werten gemeldet.

Mit Hilfe von Wettbewerbs- und Umfeldanalysen sowie Marktbeobachtungen erfassen wir nicht nur Risiken, sondern auch Chancen, die sich positiv auf die Gestaltung unserer Produkte, die Effizienz ihrer Produktion, ihren Erfolg am Markt und unsere Kostenstruktur auswirken. Risiken und Chancen, von denen wir erwarten, dass sie eintreten, haben wir – soweit einschätzbar – in unserer Mittelfristplanung und unserer Prognose bereits berücksichtigt. Im Folgenden berichten wir daher über interne und externe Entwicklungen als Risiken und Chancen, die nach derzeitigem Kenntnisstand zu einer negativen beziehungsweise positiven Abweichung von unserer Prognose beziehungsweise von unseren Zielen führen können.

Risiken und Chancen aus Gesamtwirtschaft,

Branche, Märkten und Vertrieb

Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit hoch (Vorjahr: hoch) und das Schadenausmaß mit mittel (Vorjahr: mittel) bewertet.

Die größten Risiken aus dem RQP liegen in Handelsbeschränkungen und zunehmendem Protektionismus mit negativen Auswirkungen auf die Markt- und Absatzentwicklung.

Gesamtwirtschaftliche Risiken und Chancen

Risiken, die ein positives Wachstum der globalen Wirtschaftsleistung verhindern könnten, ergeben sich aus unserer Sicht vor allem aus einer nicht nachhaltig erfolgreichen Eindämmung der Covid-19-Pandemie sowie Turbulenzen an den Finanz- und Rohstoffmärkten, Versorgungsengpässen im Zusammenhang mit Ungleichgewichten zwischen Angebot und Nachfrage, zunehmend protektionistischen Tendenzen sowie strukturellen Defiziten, die die Entwicklung einzelner fortgeschrittenen Volkswirtschaften und Schwellenländer gefährden. Hinzu kommen verstärkt ökologische Herausforderungen, die in unterschiedlicher Intensität belastend auf einzelne Länder und Regionen wirken. Auch der mögliche weltweite Übergang von einer expansiven zu einer restriktiveren Geldpolitik in Verbindung mit anhaltenden inflatorischen Tendenzen birgt Risiken im gesamtwirtschaftlichen Umfeld. Die vielerorts hohe Verschuldung im privaten und öffentlichen Sektor trübt die Wachstumserspektiven und kann ebenfalls zu negativen Marktreaktionen führen. Zudem kann der demografische Wandel eine wachstumshemmende Wirkung haben. Wachstumsrückgänge in wichtigen Ländern und Regionen wirken sich oft unmittelbar auf die Weltkonjunktur aus und sind somit ein zentrales Risiko. Risiken ergeben sich auch aus den weiterhin ungewissen Konsequenzen des Austritts Großbritanniens aus der EU.

Die wirtschaftliche Entwicklung einiger Schwellenländer wird vor allem durch die Abhängigkeit von Energie- und Rohstoffpreisen sowie von Kapitalimporten, aber auch durch sozio-politische Spannungen gehemmt. Darüber hinaus können sich Risiken aus Korruption, mangelhaften staatlichen Strukturen und fehlender Rechtssicherheit ergeben.

Geopolitische Spannungen und Konflikte sowie Anzeichen einer Fragmentierung der Weltwirtschaft sind ein weiterer wesentlicher Risikofaktor für die Entwicklung einzelner Länder und Regionen. Angesichts der bestehenden, starken globalen Verflechtungen können auch lokale Entwicklungen die Weltkonjunktur belasten. Beispielsweise kann eine Eskalation der Konflikte im Nahen Osten oder in Afrika sowie aktuell insbesondere zwischen Russland und der Ukraine Verwerfungen auf den weltweiten Energie- und Rohstoffmärkten auslösen sowie Migrationstendenzen verstärken. Belastungen können sich auch aus einer Verschärfung der Situation in Ostasien ergeben. Gleichermaßen gilt für gewaltsame Auseinandersetzungen, terroristische Aktivitäten, Cyber-

Attacken oder die Verbreitung von Infektionskrankheiten, die kurzfristig zu unerwarteten Marktreaktionen führen können.

Insgesamt rechnen wir für 2022 mit einer positiven Entwicklung der Weltwirtschaft. Aufgrund der genannten Risikofaktoren sowie von zyklischen und strukturellen Aspekten ist jedoch auch ein weiterer Einbruch der Weltwirtschaft oder eine Phase mit unterdurchschnittlichen Zuwachsralten möglich.

Aus dem gesamtwirtschaftlichen Umfeld können sich für den Volkswagen Konzern auch Chancen ergeben, falls die tatsächliche Entwicklung positiv von der erwarteten abweicht.

Branchenrisiken und Marktchancen/-potenziale

Westeuropa, insbesondere Deutschland, und China sind unsere Hauptabsatzmärkte. Ein konjunkturbedingter Nachfragerückgang in diesen Regionen würde das Ergebnis des Unternehmens, inklusive der Finanzdienstleistungen, in besonderem Maße belasten. Mit einer klaren, kundenorientierten und innovativen Produkt- und Preispolitik treten wir diesem Risiko entgegen.

Außerhalb von Westeuropa und China ist das Auslieferungsvolumen über die wesentlichen Regionen Zentral- und Osteuropa, Nordamerika und Südamerika breit gestreut. Darüber hinaus sind wir in zahlreichen bestehenden und sich entwickelnden Märkten entweder bereits stark vertreten oder arbeiten zielstrebig darauf hin. Vor allem in kleineren Märkten mit Wachstumspotenzial erhöhen wir mit Hilfe strategischer Partnerschaften unsere Präsenz, um den dortigen Anforderungen gerecht zu werden.

Die Wachstumsmärkte in Zentral- und Osteuropa, Südamerika sowie in Asien sind für den Volkswagen Konzern von besonderer Bedeutung. Diese Märkte haben ein großes Potenzial, allerdings erschweren die Rahmenbedingungen in einigen Ländern dieser Regionen eine Steigerung der dortigen Absatzzahlen. Beispiele hierfür sind Zollbestimmungen und Mindestanforderungen hinsichtlich des Anteils der lokalen Fertigung. Gleichzeitig bestehen über die aktuelle Planung hinaus Chancen aus einem schnelleren Wachstum der aufstrebenden Märkte mit aktuell noch niedrigen Fahrzeugdichten, sofern die wirtschaftlichen und regulatorischen Rahmenbedingungen dies zulassen.

Für den Volkswagen Konzern als Anbieter von Volumen- und Premiummodellen stellt der Preisdruck auf den etablierten Automobilmärkten für Neu- und Gebrauchtwagen infolge der hohen Marktdeckung ein weiteres Risiko dar. Es ist auch künftig mit einem hohen Wettbewerbsdruck zu rechnen. Einzelne Hersteller könnten mit Verkaufsförderungsmaßnahmen reagieren, um ihre Absatzziele zu erreichen und damit die gesamte Branche weiter unter Druck setzen.

Es besteht das Risiko, dass Überkapazitäten bei der weltweiten Automobilproduktion zur Ausdehnung der Lagerbestände führen und dadurch die Kapitalbindung erhöhen. Zusammen mit einem Rückgang der Nachfrage nach Fahr-

zeugen und Originalteilen kann es dazu kommen, dass die Automobilhersteller ihre Kapazitäten anpassen oder Verkaufsförderungsmaßnahmen intensivieren. Dies würde zu zusätzlichen Kosten und einem erhöhten Preisdruck führen.

Durch Störungen der Lieferketten kann das Risiko entstehen, dass es zu Unterauslastungen bei der weltweiten Automobilproduktion kommt und die bestehende Nachfrage nur teilweise bedient werden kann.

Die in Krisenzeiten aufgestaute Nachfrage in einzelnen etablierten Märkten könnte eine deutliche Erholung bringen, wenn sich das wirtschaftliche Umfeld rascher entspannt als erwartet.

In Europa besteht das Risiko, dass weitere Kommunen und Städte ein Fahrverbot für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor aussprechen, um so die Emissionsgrenzwerte einzuhalten. In China gilt seit 2019 eine sogenannte New-Energy-Vehicle-Quote, nach der batterieelektrische Fahrzeuge, Plug-in-Hybride und Brennstoffzellenfahrzeuge einen bestimmten Anteil an der Pkw-Neuwagenflotte der Hersteller ausmachen müssen. Um die Einhaltung emissionsbezogener Vorgaben sicherzustellen, passen wir unser Angebot an Modell- und Motorvarianten kontinuierlich an die jeweiligen Marktgegebenheiten an. Diese Anforderungen können zu Kostensteigerungen und in der Folge zu Preiserhöhungen und Volumenrückgängen führen.

Die wirtschaftliche Entwicklung kann in einzelnen Regionen unterschiedlich verlaufen. Die Risiken, die sich daraus ergeben – beispielsweise hinsichtlich eines effizienten Lagermanagements oder eines wirtschaftlichen Händlernetzes –, sind für unsere Handels- und Vertriebsgesellschaften erheblich. Diese begegnen den Herausforderungen mit entsprechenden Maßnahmen. Die Finanzierung der Geschäftstätigkeit über Bankkredite bleibt jedoch schwierig. Über unsere Finanzdienstleistungsgesellschaften bieten wir den Händlern attraktive Finanzierungsmöglichkeiten an, um ihre Geschäftsmodelle zu stärken und das Betriebsrisiko zu reduzieren. Wir haben ein umfassendes Liquiditätsrisikomanagement installiert, um aufseiten der Händler Liquiditätsengpässen, die den Geschäftsablauf behindern könnten, rechtzeitig entgegenzuwirken.

Kredite zur Fahrzeugfinanzierung vergeben wir unverändert nach den bisher angewandten vorsichtigen Grundsätzen, wie zum Beispiel unter Berücksichtigung bankenaufsichtsrechtlicher Vorschriften im Sinne des § 25a Abs. 1 KWG.

Volkswagen unterhält ein selektives Vertriebssystem. Innerhalb der Europäischen Union werden Händler und Servicepartner unter Beachtung der Regelungen der EU-Verordnungen 330/2010 und 461/2010 – soweit zulässig – anhand von qualitativen beziehungsweise quantitativen-qualitativen Kriterien ausgewählt. Die Verordnung 330/2010 wird derzeit von Seiten der Europäischen Kommission überarbeitet, die neue Fassung soll am 1. Juni 2022 in Kraft treten. Die EU-Kommission hat im Juli 2021 einen ersten Entwurf veröffentlicht. Dieser enthält neue Vorgaben zur Ausgestal-

tung eines selektiven Vertriebssystems, insbesondere im Hinblick auf duale Vertriebssysteme. Ob und in welchem Umfang das Vertriebssystem der Volkswagen AG von den gesetzlichen Änderungen konkret betroffen sein wird, kann erst nach Erlass der neuen Verordnung abschließend bewertet werden.

In Anschlussmärkten kann die Volkswagen AG einem erhöhten Wettbewerb ausgesetzt sein: aufgrund der Regelungen der Gruppenfreistellungsverordnungen, die für den Bereich After Sales seit Juni 2010 gelten, der EU-Verordnung Nr. 566/2011 vom 8. Juni 2011 sowie aufgrund des Interpretationsspielraums hinsichtlich der in der seit 1. September 2020 gültigen EU-Verordnung 858/2018 enthaltenen Erweiterungen bezüglich des Zugangs unabhängiger Marktteilnehmer zu technischen Informationen.

In Deutschland ist am 2. Dezember 2020 ein Gesetz in Kraft getreten, das eine Einschränkung beziehungsweise Aufhebung des Designschutzes bei Reparaturersatzteilen durch Einführung einer sogenannten Reparaturklausel zum Gegenstand hat. Zudem evaluiert die Europäische Kommission den Markt im Hinblick auf den bestehenden Designschutz. Eine mögliche Einschränkung oder Aufhebung des Designschutzes für sichtbare Ersatzteile könnte sich negativ auf das Originalteilegeschäft des Volkswagen Konzerns auswirken.

Die Automobilindustrie steht vor einem Transformationsprozess mit tiefgreifenden Veränderungen. Elektrifizierte Antriebe, vernetzte Automobile sowie das autonome Fahren sind für unseren Fahrzeugabsatz, unser After-Sales-Geschäft und unsere Handelsbetriebe sowohl mit Chancen als auch mit Risiken verbunden. Insbesondere die sich schneller ändernden Kundenanforderungen, kurzfristige Gesetzgebungsinitiativen auch in Verbindung mit der Erreichung der Klimaschutzziele sowie der Markteintritt neuer und bisher branchenfremder Wettbewerber werden veränderte Produkte mit einer erhöhten Innovationsgeschwindigkeit und angepassten Geschäftsmodellen erfordern. Der breite Einsatz von Elektrofahrzeugen und die Verfügbarkeit der notwendigen Ladeinfrastruktur ist mit Unsicherheiten verbunden.

Zudem besteht das Risiko, dass weltweit Gütertransporte vom Lkw auf andere Verkehrsmittel verlagert werden und dass in der Folge die Nachfrage nach Nutzfahrzeugen des Konzerns sinkt.

Nachfolgend gehen wir auf die Regionen und Märkte mit den größten Wachstumspotenzialen für den Volkswagen Konzern ein.

> China

Die Nachfrage nach Fahrzeugen wird wegen des Bedarfs an individueller Mobilität voraussichtlich in den nächsten Jahren steigen. Zudem wird erwartet, dass sich die Nachfrage von den großen Metropolen an der Küste ins Landesinnere verlagert und dass der Wettbewerbsdruck durch lokale Hersteller zunimmt. Wir erweitern laufend unsere Produktpalette mit speziell für die chinesischen Kunden entwickel-

ten Modellen, um an den erheblichen Chancen dieses Marktes – auch im Hinblick auf die Elektromobilität – teilhaben und unsere starke Marktposition in China dauerhaft verteidigen zu können. In diesem wachsenden Markt bauen wir unsere Produktionskapazitäten weiter aus.

> Indien

In diesem strategisch wichtigen Zukunftsmarkt hat der Volkswagen Konzern seine Aktivitäten konsolidiert und mit den neuen, auf die Bedürfnisse der Kunden zugeschnittenen Modellen Taigun der Marke Volkswagen Pkw sowie ŠKODA Kushaq eine Modelloffensive gestartet.

> USA

In den USA verfolgt die Volkswagen Group of America konsequent die Strategie, zu einem vollwertigen Volumenanbieter aufzusteigen und Marktanteile auszubauen. Durch den Ausbau lokaler Produktionskapazitäten – ab 2022 auch mit einer Fertigung für Elektrofahrzeuge – kann der Konzern in der Region Nordamerika den Markt besser bedienen. Daneben arbeiten wir intensiv daran, in den USA weitere, speziell für diesen Markt entwickelte Produkte anbieten zu können.

> Brasilien

Mit der wachsenden Zahl lokal produzierender Automobilhersteller haben Preisdruck und Wettbewerbsintensität stark zugenommen. Für den Volkswagen Konzern spielt der brasilianische Markt eine wichtige Rolle. Um unsere Wettbewerbsposition hier zu festigen, bieten wir speziell für diesen Markt Fahrzeuge an, die lokal produziert werden, etwa den Gol oder den Nivus.

> Nahost

In der Region belasten politische und wirtschaftliche Unsicherheiten die Pkw-Märkte. Trotz des instabilen Umfelds birgt die Region Nahost kurz- und langfristiges Wachstumspotenzial. Mit einem Fahrzeugangebot, das auf diesen Markt zugeschnitten ist, wollen wir unsere Chance nutzen, dort zu wachsen, ohne eigene Produktionsstätten zu betreiben.

Power Engineering

Weltwirtschaftliche Trends wie die Digitalisierung sowie das mit der Dekarbonisierung verbundene zunehmende Interesse an Technologien zur Reduktion von Emissionen werden sich voraussichtlich fortsetzen. Der global wachsende Energiebedarf erfordert Innovationskraft von der Industrie und wachsende Investitionsbereitschaft der Staaten im Hinblick auf die globale Klimapolitik.

Im Marinemarkt zeigen sich, trotz eines verbesserten Marktniveaus, weiterhin die Folgen der Covid-19-Pandemie und der anhaltenden Verunsicherung hinsichtlich zukünftiger Emissionsregulierungen. Es besteht das Risiko, dass Investitionen verschoben werden und sich die Projektaktivität merklich verlangsamt.

Im Turbomaschinenbereich besteht das Risiko, dass durch eine negative Entwicklung der Absatzmärkte oder ein-

zelner Anwendungsbereiche geplante Projekte beziehungsweise Aufträge nicht im erwarteten Umfang oder erst später realisiert werden können.

Diesen Risiken begegnen wir mit einer stetigen Beobachtung der Märkte, einer Fokussierung auf die weniger stark betroffenen Marktsegmente, einer intensiven Zusammenarbeit mit allen Geschäftspartnern wie beispielsweise Kunden und Lizenznehmern und der Einführung neuer und verbesselter Technologien.

Wir arbeiten kontinuierlich daran, Marktchancen weltweit zu realisieren, beispielsweise durch die Positionierung als Lösungsanbieter für CO₂-reduzierte Antriebs- und Energieerzeugungs- sowie Speichertechnologien. Durch die Einführung neuer, digitaler Produkte und den Ausbau unseres Servicenetzes liegen darüber hinaus mittelfristig wesentliche Potenziale in der Intensivierung des After-Sales-Geschäfts. Die auch in Zukunft steigenden Anforderungen an die Betriebssicherheit, die Verfügbarkeit der bereits in Betrieb genommenen Anlagen, die Erhöhung der Umweltverträglichkeit und den effizienten Betrieb bilden in Kombination mit der großen Anzahl an Motoren und Anlagen die Basis für Wachstum. Digitale Servicelösungen, etwa zur Fernüberwachung von Anlagen, bieten auch unter Pandemiebedingungen Wachstumspotenziale.

Als Teil der Investitionsgüterindustrie unterliegt Power Engineering den Schwankungen des Investitionsklimas. Bereits kleine Änderungen der Wachstumsraten oder der Wachstumserwartungen, die beispielsweise aus geopolitischen Unsicherheiten oder volatilen Rohstoff- und Devisenmärkten resultieren, bergen das Risiko von signifikanten Nachfrageveränderungen oder Stornierungen bereits eingebuchter Aufträge.

Wir begegnen den erheblichen konjunkturellen und außerordentlichen Risiken unter anderem mit flexiblen Produktionskonzepten und mit Kostenflexibilität mittels Leiharbeit, Arbeitszeitkonten und Kurzarbeit sowie mit notwendigen Strukturangepassungen.

Vertriebsrisiken

Für den Volkswagen Konzern besteht das Risiko, dass es – möglicherweise verstärkt durch Medienberichte oder unzureichende Kommunikation – zu Nachfragerückgängen kommen könnte. Weitere mögliche Folgen sind geringere Margen im Neu- und Gebrauchtwagengeschäft sowie eine temporär höhere Mittelbindung im Working Capital.

Die Mehrmarkenstrategie des Volkswagen Konzerns kann zur Schwächung einzelner Konzernmarken führen, wenn es Überlappungen der Kundensegmente oder des Produktportfolios gibt. Dieser Effekt kann durch die Gleichteilestrategie des Volkswagen Konzerns verstärkt werden, aufgrund derer die Unterschiede in der Produktsubstanz zwischen den Marken teils gering sind. In der Folge könnten sich Risiken aus einer internen Kannibalisierung zwischen den Konzernmarken, aus höheren Vermarktungskosten oder aus Re却

tionierungsaufwendungen ergeben. Mit der Schärfung der Markenidentitäten im Rahmen unseres Instruments Best Brand Equity arbeiten wir daran, diese Risiken zu minimieren.

Das Großkundengeschäft ist weiterhin von einer zunehmenden Konzentration und Internationalisierung geprägt; damit einher geht das Risiko, dass es bei Wegfall einzelner Großkunden zu verhältnismäßig hohen Volumenverlusten kommen kann. Über einen längeren Zeitraum betrachtet ist das Geschäft mit Großkunden stabiler als das mit privaten Kunden. Der Volkswagen Konzern ist mit seinem breiten Portfolio von Produkten und Antrieben und seiner zielgruppenorientierten Kundenbetreuung gut aufgestellt und wirkt einer Konzentration von Ausfallrisiken auf einzelne Großkunden oder Märkte entgegen. Der konstant hohe Marktanteil in Europa zeigt, dass Großkunden dem Konzern weiterhin ihr Vertrauen schenken.

Neben realen Einflussgrößen, wie dem verfügbaren Einkommen, bestimmen auch nicht planbare, psychologische Faktoren das Nachfrageverhalten der Konsumenten. Aktuell ist die Covid-19-Pandemie zu nennen. Eine unerwartete Kaufzurückhaltung kann zum Beispiel aus Sorge der Haushalte über die zukünftige wirtschaftliche Situation entstehen. Das gilt vor allem in gesättigten Automobilmärkten wie Westeuropa. Hier kann die Nachfrage aufgrund einer verlängerten Haltedauer zurückgehen. Mit unserer attraktiven Modellpalette und einer konsequenten Kundenorientierung treten wir dem Risiko der Kaufzurückhaltung entgegen.

Eine krisenbedingte Kaufzurückhaltung in einigen Märkten sowie teilweise angehobene Kraftfahrzeugsteuern, die – wie dies bereits in vielen europäischen Ländern der Fall ist – auf dem CO₂-Ausstoß basieren, können zu einer Verschiebung der Nachfrage zugunsten zum Beispiel kleinerer Segmente und Motoren führen. Dem Risiko, dass eine solche Verschiebung die finanzielle Situation des Volkswagen Konzerns beeinträchtigt, begegnen wir, indem wir stetig neue verbrauchsgünstige Fahrzeuge und alternative Antriebe entwickeln. Unsere Antriebs-, Kraftstoff- und Mobilitätsstrategien bilden die Grundlagen dafür.

Durch staatliche Eingriffe wie Steuererhöhungen, die den privaten Konsum einschränken, Handelsbeschränkungen oder protektionistische Tendenzen, unter anderem Zölle und Sanktionen, ergeben sich Risiken für Automobilmärkte weltweit. Darüber hinaus entstehen beim Vertrieb elektrifizierter Fahrzeuge zukünftig Risiken, wenn die Mindestanforderungen hinsichtlich Lokalisierung aus den Freihandelsabkommen nicht erreicht werden. Maßnahmen zur Verkaufsförderung können zu zeitlichen Verschiebungen der Nachfrage führen.

Nutzfahrzeuge sind Investitionsgüter: Bereits kleine Änderungen der Wachstumsraten oder der Wachstumserwartungen können den Transportbedarf und damit die Nachfrage signifikant beeinflussen. Das in der Folge entstehende Risiko aus Produktionsschwankungen erfordert von den

Herstellern ein hohes Maß an Flexibilität. Die bereits sehr hohe Komplexität des Produktangebots im Pkw-Bereich ist bei Lkw und Bussen noch um ein Vielfaches höher, das Produktionsvolumen jedoch deutlich geringer. Schlüsselfaktoren für die Kunden im Nutzfahrzeuggeschäft sind die Gesamtbetriebskosten, die Zuverlässigkeit des Fahrzeugs und der zur Verfügung stehende Service. Darüber hinaus sind die Kunden zunehmend an zusätzlichen Dienstleistungen wie Frachtoptimierung und Flottenauslastung interessiert, die wir beispielsweise über die Digitalmarke RIO im Nutzfahrzeugsegment anbieten.

Die Zweitakt-Motoren von Power Engineering werden ausschließlich von Lizenznehmern, insbesondere in Südkorea, China und Japan, gefertigt. Die weltweite Nachfrage nach Schiffen steigt aufgrund der insgesamt positiven Entwicklung des Welthandels, die Volatilität bei der Vergabe neuer Schiffbauaufträge birgt jedoch das Risiko sinkender Lizenzneinnahmen. Durch die Veränderungen im Wettbewerbsfeld, insbesondere in China, ergibt sich zudem das Risiko, Marktanteile zu verlieren.

Russland-Ukraine-Konflikt

Zum Zeitpunkt der Aufstellung dieses Berichts besteht das Risiko, dass sich die jüngsten Entwicklungen im Russland-Ukraine-Konflikt negativ auf die Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns auswirken. Dies kann auch aus Versorgungsengpässen in der Lieferkette resultieren. Die konkreten Auswirkungen lassen sich zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abschließend beurteilen.

Es ist ebenfalls noch nicht möglich, mit hinreichender Sicherheit vorherzusagen, in welchem Umfang sich eine weitere Eskalation des Russland-Ukraine-Konflikts auf die globale Konjunktur und das Branchenwachstum im Geschäftsjahr 2022 auswirken wird.

In der Ukraine hat der Volkswagen Konzern keine wesentlichen Tochtergesellschaften und Beteiligungen.

Der Volkswagen Konzern hat in Russland insbesondere die Produktionsgesellschaft am Standort in Kaluga sowie Vertriebseinheiten und Finanzierungsgesellschaften. Diese können vor allem durch die derzeit bereits beschlossenen, aber auch durch neue Sanktionen und die allgemeine Entwicklung in Russland beeinträchtigt sein.

Die Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns in diesen beiden Ländern ist bezogen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Volkswagen Konzerns von nicht wesentlicher Bedeutung.

Es ist nicht auszuschließen, dass sich eine weitere Eskalation des Konflikts wesentlich negativ auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Volkswagen Konzerns auswirkt.

Sonstige Einflüsse

Über die in den einzelnen Risikokategorien beschriebenen Risiken hinaus existieren Einflüsse, die nicht vorhersehbar und deren Folgen nur schwer kontrollierbar sind. Sie könnten

im Fall ihres Eintritts die weitere Entwicklung des Volkswagen Konzerns beeinträchtigen. Zu diesen Ereignissen zählen wir insbesondere Naturkatastrophen, Pandemien – wie aktuell die Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 –, gewaltsame Auseinandersetzungen – wie aktuell der Russland-Ukraine-Konflikt – und Terroranschläge.

Es besteht das Risiko, dass sich die Covid-19-Pandemie verschärft, zum Beispiel auch durch Veränderungen des Virus. Von den Auswirkungen der Pandemie ist der Volkswagen Konzern in allen Bereichen betroffen. Risiken ergeben sich vor allem aus einer rückläufigen Nachfrage und einer steigenden Wettbewerbsintensität, in der Produktion im Hinblick auf stabile Lieferketten sowie im Hinblick auf den Schutz der Gesundheit unserer Belegschaft. Wir haben verstärkte Hygiene- und Schutzmaßnahmen installiert, um den Betrieb sicherzustellen.

Forschungs- und Entwicklungsrisken

Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit hoch (Vorjahr: hoch) und das Schadenausmaß mit mittel (Vorjahr: mittel) bewertet.

Die größten Risiken aus dem RQP resultieren aus einer nicht bedarfs- und anforderungsgerechten Produktentwicklung insbesondere im Hinblick auf Elektromobilität und Digitalisierung.

Risiken aus Forschung und Entwicklung

Die Automobilbranche befindet sich in einem grundlegenden Transformationsprozess. Für weltweit agierende Konzerne wie Volkswagen ergeben sich daraus Risiken in den Feldern Kunde/Markt, technologischer Fortschritt und Gesetzgebung. Ein Risiko besteht in der Umsetzung der sich immer weiter verschärfenden Abgas- und Verbrauchsvorschriften, etwa C6 in China oder EU7 in Europa ab 2025. Neue Prüfverfahren und Testzyklen (zum Beispiel Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure, WLTP) sowie die Einhaltung von Homologationsverfahren gestalten sich zunehmend komplexer und zeitlich aufwendiger. Die Prüfvorschriften und Homologationsverfahren sind zudem national sehr unterschiedlich.

Auf nationaler und internationaler Ebene besteht eine Vielzahl von rechtlichen Vorgaben bezüglich der Verwendung, des Umgangs und der Lagerung von Stoffen und Gemischen (einschließlich Beschränkungen bezüglich Chemikalien, Schwermetallen, Bioziden, persistenten organischen Schadstoffen). Aufgrund dessen besteht das Risiko von Nichtkonformitäten bei Herstellung, Bezug und Inverkehrbringen von Erzeugnissen, zum Beispiel Automobile oder Ersatzteile.

Der wirtschaftliche Erfolg und die Wettbewerbsfähigkeit des Volkswagen Konzerns hängen davon ab, inwiefern es uns gelingt, unser Produkt- und Dienstleistungsportfolio zeitnah an die sich ändernden Rahmenbedingungen anzupassen. Aufgrund der Intensität des Wettbewerbs und der Geschwindigkeit der technologischen Entwicklung, beispielsweise im

Bereich der Digitalisierung oder des automatisierten Fahrens, besteht das Risiko, dass relevante Trends nicht frühzeitig erkannt werden, um entsprechend zu reagieren.

Wir orientieren uns an physikalischen und anderen wissenschaftlichen Erkenntnissen. Darüber hinaus führen wir unter anderem Trendanalysen und Kundenbefragungen durch und überprüfen die Relevanz der Ergebnisse für unsere Kunden. Dem Risiko, dass Module, Fahrzeuge oder Services – insbesondere im Hinblick auf Elektromobilität, Digitalisierung und Software – nicht im vorgesehenen Zeitrahmen, in der entsprechenden Qualität oder zu den vorgegebenen Kosten entwickelt werden können, begegnen wir, indem wir kontinuierlich und systematisch den Fortschritt sämtlicher Projekte überprüfen; aktuell auch vor dem Hintergrund der Covid-19-Pandemie.

Das Risiko von Patentverletzungen reduzieren wir, indem wir intensiv die Schutzrechte Dritter analysieren, zunehmend auch im Hinblick auf Kommunikationstechnologien.

Die Ergebnisse aller Analysen gleichen wir regelmäßig mit den Zielvorgaben des jeweiligen Projekts ab; bei Abweichungen leiten wir rechtzeitig geeignete Gegenmaßnahmen ein. Eine übergreifende Projektorganisation unterstützt die Zusammenarbeit aller am Prozess beteiligten Bereiche. So soll sichergestellt werden, dass spezifische Anforderungen zeitnah in den Entwicklungsprozess eingebbracht werden und dass die Umsetzung dieser Anforderungen rechtzeitig eingeplant wird.

Risiken und Chancen aus der Baukastenstrategie

Unsere Baukästen erweitern wir kontinuierlich und orientieren uns dabei an künftigen Kundenanforderungen, gesetzlichen Regelungen und Infrastrukturanforderungen.

Mit höheren Volumina steigt jedoch das Risiko, dass Störungen in der Lieferkette – zum Beispiel aufgrund eines Halbleitermangels – oder Qualitätsprobleme eine zunehmende Zahl von Fahrzeugen betreffen.

Mit dem Modularen Querbaukasten (MQB) ist eine hochflexible Fahrzeugarchitektur entstanden, bei der konzeptbestimmende Abmessungen wie Radstand, Spurbreite, Rädergröße und Sitzposition konzernweit abgestimmt sind und variabel zum Einsatz kommen. Andere Abmessungen, zum Beispiel der Abstand der Pedale zur vorderen Radmitte, sind immer gleich, sodass eine einheitliche Systematik des Vorderwagens gewährleistet ist. Aufgrund der Synergieeffekte, die sich daraus ergeben, sind wir in der Lage, sowohl die Entwicklungskosten als auch den erforderlichen Einmalaufwand und die Fertigungszeiten zu reduzieren. Darüber hinaus können wir dank der Baukästen in einem Werk auf denselben Anlagen verschiedene Modelle verschiedener Marken in unterschiedlicher Stückzahl produzieren. Das bedeutet, dass wir unsere Kapazitäten im ganzen Konzern flexibler nutzen und dadurch Effizienzvorteile erzielen können.

Dieses Prinzip der Vereinheitlichung bei größtmöglicher Flexibilität haben wir auch auf unsere Modularen E-Antriebs-

Baukästen MEB und PPE (Premium Plattform Elektrik) übertragen, die konzeptionell auf den reinen Elektroantrieb ausgelegt sind. Die Synergieeffekte und Effizienzvorteile der Baukastenstrategie eröffnen uns die Chance, mit dem Einsatz der ersten Fahrzeuge auf Basis des MEB und PPE die Elektromobilität weltweit in Großserie zu bringen. Zukünftig verstärken wir diese Synergieeffekte durch die Zusammenführung von MEB und PPE in der sogenannten Scalable Systems Platform (SSP).

Operative Risiken und Chancen

Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit hoch (Vorjahr: hoch) und das Schadenausmaß mit mittel (Vorjahr: mittel) bewertet.

Die größten Risiken aus dem RQP liegen insbesondere in volatilen Beschaffungsmärkten, vor allem im Zusammenhang mit der Halbleiterverfügbarkeit, im Bereich der Cyber-Sicherheit und neuer regulatorischer Vorgaben in der IT sowie in Qualitätsproblemen.

Risiken aus besonderen Ereignissen im Einkaufs- und Produktionsnetzwerk des Volkswagen Konzerns

Besondere Ereignisse außerhalb unserer Kontrolle wie Naturkatastrophen, Pandemien – derzeit die Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 – oder andere Ereignisse, zum Beispiel gewaltsame Auseinandersetzungen – wie aktuell der Russland-Ukraine-Konflikt –, Brand, Explosion oder der Ausritt von gesundheits-/umweltschädlichen Substanzen, können zu Versorgungsrisiken im Einkauf führen und die Produktion stark beeinträchtigen. In der Folge kann es zu Engpässen oder sogar Ausfällen in der Produktion und damit zu einer Abweichung gegenüber der geplanten Produktionsmenge kommen.

Versorgungsrisiken werden grundsätzlich im Einkauf durch Frühwarnsysteme identifiziert und mittels abgeleiteter Maßnahmen reduziert, um die Belieferung sicherzustellen und künftig Produktionsstillstände aufgrund von Lieferstopps zu vermeiden. Derartigen Risiken wirken wir zudem unter anderem mit Brandschutzmaßnahmen und Gefahrgutmanagement entgegen und decken sie – wenn ökonomisch sinnvoll – durch einen Versicherungsschutz ab.

Aufgrund der Ungewissheit hinsichtlich der weiteren Entwicklung der Covid-19-Pandemie und einer deutlichen Verknappung von Halbleiterkapazitäten in der gesamten Automobilindustrie besteht das Risiko, dass drohende Versorgungsabrüsse nicht frühzeitig erkannt und Gegenmaßnahmen nicht rechtzeitig eingeleitet werden können, um die Produktion aufrechtzuerhalten.

Gegenmaßnahmen zur Stabilisierung der weltweiten Produktion sind beispielsweise das Beobachten des Infektionsgeschehens sowie der Maßnahmen zur Eindämmung, die Analyse von Auswirkungen auf Lieferanten sowie Liefer- und Transportketten, die Suche nach Alternativen bei Ausfall von Lieferanten und die Organisation von Sonderprozessen.

Fahrzeugprogramme und Produktionsfahrweisen können dynamisch angepasst werden. Hygienemaßnahmen, zum Beispiel durch physische Distanzierung, Mund-Nasen-Schutzmasken, Reinigung und Desinfektion sowie das Umgestalten der Schichtmodelle und Pausentaktungen, um mögliche Infektionsketten an wesentlichen Kontaktpunkten zwischen den handelnden Personen im Netzwerk zu unterbinden, haben wir im Rahmen der Safe-Production-Initiative definiert und passen wir bei Bedarf an.

Risiken und Chancen aus dem Einkauf und der Technik

Aktuelle Trends in der Automobilindustrie, wie Elektromobilität und automatisiertes Fahren, führen zu einem steigenden Finanzierungsbedarf bei Lieferanten und stellen diese vor große Herausforderungen, welche durch die aktuelle Preis-situation von Rohstoffen sowie die Nichtverfügbarkeit von Halbleitern verstärkt wird. Das Lieferantenrisikomanagement im Einkauf des Volkswagen Konzerns bewertet die Lieferanten, bevor sie mit der Realisierung von Projekten betraut werden. Der Einkauf berücksichtigt die Empfehlungen des Risikomanagements.

Es besteht das Risiko von Versorgungsengpässen und Lieferausfällen, wie aktuell bei der Versorgung mit Halbleiterkomponenten. Hier führten die schnelle Erholung der Nachfrage ab dem vierten Quartal 2020, nach den pandemiebedingt reduzierten Produktions- und Absatzvolumina im ersten Halbjahr 2020, sowie die knappen Marktkapazitäten der Halbleiterindustrie in Verbindung mit einer hohen Nachfrage der Consumer-, IT- und Telekommunikationsbranche zu Versorgungsengpässen. Kurzfristige Maßnahmen sowie der Einsatz von Relationship-Management und Monitoring über die gesamte Lieferkette hinweg soll die Versorgung unserer Produktion sicherstellen.

Es besteht zudem das Risiko, dass sich die jüngsten Entwicklungen im Russland-Ukraine-Konflikt negativ auf die Lieferkette auswirken und zu Versorgungsengpässen führen.

Eine sich abschwächende weltwirtschaftliche Entwicklung, verstärkt durch Handelsstreitigkeiten und insbesondere die Folgen der Covid-19-Pandemie, inklusive stark gestiegener Rohstoffpreise, belasten die finanzielle Situation vieler Lieferanten. In der Folge resultieren auch hieraus Risiken aus Versorgungsengpässen und Lieferausfällen.

Durch staatliche Hilfsmaßnahmen wurden Lieferanten, die aufgrund der Pandemie in finanzielle Schwierigkeiten gekommen wären, stabilisiert. In Deutschland beispielsweise hat neben den neuen Regelungen zum Kurzarbeitergeld und den Absicherungen für Kredite auch die Aussetzung der Insolvenzantragspflicht Insolvenzen verhindert. Spezialisten für Restrukturierung und Versorgungssicherung im Einkauf beobachten kontinuierlich und weltweit die finanzielle Lage unserer Lieferanten und ergreifen gezielt Maßnahmen, um dem Risiko möglicher Lieferstörungen entgegenzuwirken. Risiken im Bereich der Batteriezellfertigung ergeben sich insbesondere aus dem steigenden Bedarf an Batteriezellen

und der damit verbundenen Abhängigkeit von Lieferanten, aus Technologieänderungen sowie aus der Lebensdauer der Batteriezellen. Zusätzliche Risiken können sich aus der langfristigen Bindung an Zellhersteller und der direkten Verantwortung von Volkswagen in der Lieferkette ergeben. Diesen Risiken steuert Volkswagen entgegen, indem sich der Konzern durch mehrere strategische Lieferantenbeziehungen absichert und gleichzeitig selbst den Umfang innerhalb der Wertschöpfungskette (Rohstoffgewinnung, Zellfertigung) erweitert.

Die Rohstoffrisiken können teilweise durch Rückwärtsintegration der Wertschöpfungskette gemindert werden. So kann beispielsweise durch Partnerschaften und langfristige Lieferverträge mit Rohstofflieferanten die Versorgung mit entsprechendem Material sichergestellt werden. Gleichzeitig werden dadurch wettbewerbsfähige Preise erzielt.

Der Ressourcenbedarf und mögliche Spekulationen am Markt sowie aktuelle Trends in der Automobilindustrie, wie der zunehmende Anteil elektrifizierter Fahrzeuge, können Auswirkungen auf die Verfügbarkeit und die Preise von bestimmten Rohstoffen haben. Die Rohstoff- und Nachfrageentwicklung wird kontinuierlich analysiert und fachbereichsübergreifend bewertet, um bei möglichen Engpässen frühzeitig Maßnahmen einleiten zu können.

Qualitätsprobleme können technische Eingriffe erfordern, die eine erhebliche finanzielle Belastung mit sich bringen können, sofern eine Weiterbelastung an den Lieferanten nicht oder nur eingeschränkt umsetzbar ist. Insbesondere in den Märkten USA, Brasilien, Russland, Indien und China, für die wir eigene Fahrzeuge entwickeln und in denen sich lokale Fertigungen und Zulieferer etabliert haben, ist die Absicherung der Qualität von elementarer Bedeutung, zumal regulatorische oder behördliche Einflüsse schwer abschätzbar sein können. Wir analysieren kontinuierlich die spezifischen Gegebenheiten der Märkte und passen die Qualitätsanforderungen individuell an. Den identifizierten lokalen Risiken begegnen wir, indem wir kontinuierlich Maßnahmen entwickeln und vor Ort umsetzen. Auf diese Weise wirken wir der Entstehung von Qualitätsmängeln in der Lieferkette entgegen.

Derzeit kann nicht ausgeschlossen werden, dass es zu einer weiteren Ausweitung der Rückrufe diverser Modelle unterschiedlicher Hersteller kommen könnte, in denen bestimmte Airbags der Firma Takata verbaut wurden. Dies könnte auch Modelle des Volkswagen Konzerns betreffen.

Risiken aus Kartellverstößen der Zulieferer werden im Einkauf durch Spezialisten systematisch untersucht und gegebenenfalls entstandene Schäden geltend gemacht.

Risiken in der Lieferkette können sich auch hinsichtlich einer Nichterfüllung menschenrechtlicher und umweltbezogener gesetzlicher Sorgfaltspflichten ergeben, die zu Versorgungsgängen führen kann. Mithilfe von Lückenanalysen werden Anforderungen mit bestehenden Prozessen abgeglichen und fehlende Elemente erarbeitet und implementiert.

Um Menschenrechtsrisiken in unserer gesamten Wertschöpfungskette zu reduzieren, haben wir 2021 ein Human-Rights-Due-Diligence-Managementsystem eingeführt. Zur wirksamen Bearbeitung der umweltbezogenen Risiken in den Rohstofflieferketten wurde ein zusätzliches Managementsystem eingerichtet.

Produktionsrisiken

Volatile Entwicklungen auf den weltweiten Automobilmärkten, Unfälle bei Lieferanten und Störungen in der Lieferkette wie beispielsweise die Halbleiterengpässe können Stückzahlenschwankungen bei Fahrzeugmodellen und in Werken verursachen. Marktspezifisch verzeichnen wir einen Trend weg von Bestellungen konventioneller Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren hin zu vermehrten Auftragseingängen elektrifizierter Fahrzeuge. Möglichen Risiken hinsichtlich typmixbedingter Schwankungen begegnen wir mit etablierten Instrumenten, zum Beispiel flexiblen Arbeitszeitmodellen. Das internationale Produktionsnetzwerk ermöglicht es uns, an den Standorten flexibel zu reagieren. Sogenannte Drehscheibenkonzepte passen die Auslastung zwischen Fertigungsstätten an. Volatilitäten können an Mehrmarkenstandorten auch markenübergreifend ausgeglichen werden.

Kurzfristige Veränderungen der Kundennachfrage nach spezifischen Ausstattungsmerkmalen unserer Produkte sowie die abnehmende Prognostizierbarkeit der Nachfrage können zu Lieferengpässen führen. Dieses Risiko minimieren wir unter anderem, indem wir unseren verfügbaren Ressourcen kontinuierlich zukünftige Nachfrageszenarien gegenüberstellen. Deuten sich Materialengpässe an, können wir mit genügend zeitlichem Vorlauf gegensteuernde Maßnahmen einleiten.

Die Produktionskapazitäten werden auf Basis einer langfristigen Absatzplanung für alle Fahrzeugprojekte mehrere Jahre im Voraus ausgeplant. Diese sind mit Risiken behaftet, da sie der Marktdynamik und der Nachfrageentwicklung unterliegen. Bei zu optimistischen Prognosen besteht das Risiko, Kapazitäten nicht auslasten zu können. Zu pessimistische Prognosen hingegen bergen das Risiko von Unterkapazitäten, in deren Folge die Kundennachfrage gegebenenfalls nicht gedeckt werden kann. Bei kurzfristigen Nachfrage schwankungen über der installierten technischen Kapazität könnte es dazu kommen, dass Volkswagen oder seine Zulieferer nicht in der Lage sein werden, die Nachfrage oberhalb der technischen Flexibilität hinaus zu decken. Derartigen Risiken wirken wir durch kurzzyklische Bedarfs- und Kapazitätsabgleiche entgegen und sprechen, wo notwendig, Einplanungsvorgaben aus.

Es besteht das Risiko von verzögerten Fahrzeuganläufen aufgrund der Modellvielfalt, der Verkürzung von Produktlebenszyklen und der eingesetzten komplexen Prozesse und technischen Systeme. Dem begegnen wir, indem wir auf Basis der Erfahrungen vorangegangener Anläufe und frühzeitiger Identifikation von Schwachstellen den Anlauf unserer Fahr-

zeuge konzernweit in Stückzahl und Qualität bestmöglich absichern.

Gesetzliche Veränderungen, zum Beispiel im Rahmen der Umstellung auf das Testverfahren WLTP, können Auswirkungen auf die Produktion haben. Zum einen führt eine vorübergehend eingeschränkte Angebotsvielfalt dazu, dass sich die Bedarfe auf die verfügbaren Varianten fokussieren. Zum anderen kann es durch nicht freigegebene Modellvarianten zu Produktionslücken kommen. Diese Schwankungen erfordern Maßnahmen zur Stabilisierung der Produktion, beispielsweise das temporäre Zwischenlagern von Fahrzeugen bis zur behördlichen Freigabe.

Risiken aus langfristiger Fertigung

Bei der Abwicklung von Großprojekten im Bereich Power Engineering können Risiken auftreten, die oft erst im Laufe des Projekts erkannt werden. Sie können sich insbesondere aus Mängeln in der Vertragsgestaltung, ungenauen oder unvollständigen Informationen mit Relevanz für die Auftragskalkulation, veränderten wirtschaftlichen und technischen Bedingungen nach Vertragsabschluss, Schwächen in der Projektsteuerung, Qualitätsmängeln und unbemerkten Produktfehlern in der Produktentstehung oder unzureichenden Leistungen der Sublieferanten ergeben. Vor allem Versäumnisse zu Beginn eines Projekts, Überschreitungen der Entwicklungskosten oder -zeit sowie Gesetzesänderungen lassen sich in der Regel nur schwer korrigieren beziehungsweise aufholen und sind oft mit erheblichem Mehraufwand verbunden. Die aktuellen, überproportionalen Preissteigerungen bei Rohstoffen sowie die eingeschränkte Verfügbarkeit bei Halbleiterprodukten können sich negativ auf die Herstellkosten beziehungsweise die Umsatzrealisierung auswirken.

Wir versuchen, diese Risiken frühzeitig zu erkennen und bereits im Vorfeld durch entsprechende Maßnahmen auszuschließen beziehungsweise zu minimieren: durch stetiges Optimieren des Projektcontrollings über alle Projektphasen hinweg, einen Lessons-Learned-Prozess und regelmäßige Projekt-Reviews. Dadurch können wir die Risiken insbesondere in der Angebots- und Planungsphase anstehender Großprojekte reduzieren.

Qualitätsrisiken

Schon bei der Entwicklung unserer Produkte streben wir an, Qualitätsprobleme frühzeitig zu erkennen und zu beseitigen, um unter anderem einer Verzögerung des Produktionsstarts vorzubeugen. Da wir im Rahmen der modularen Baukastenstrategie immer mehr Modulteile einsetzen, ist es besonders wichtig, bei auftretenden Störungen die Ursachen schnell zu identifizieren und Fehler zu beheben. Die Nicht-Konformität intern oder extern bezogener Bauteile, Komponenten oder Funktionen kann zu zeit- und kostenintensiven Maßnahmen sowie zu Rückrufen und in der Folge zu Imageschäden führen. Zudem können die dadurch verursachten finanziellen

Auswirkungen die Rückstellungen übersteigen. Um die Erwartungen unserer Kunden zu erfüllen und die Garantie- und Kulanzkosten zu minimieren, optimieren wir kontinuierlich die Prozesse unserer Marken, mit denen wir diese Störungen verhindern können. Bei nicht funktionierendem Qualitätsmanagement besteht das Risiko, das ISO 9001- und KBA-Zertifikat zu verlieren. Dies würde unmittelbar zum Verlust der Typgenehmigung bei einer oder mehreren Behörden führen. Diesem Risiko beugen wir vor, indem wir die Systemauditoren des Konzerns kontinuierlich qualifizieren und unser Qualitätsmanagementsystem und unsere Prozessqualität internen Audits unterziehen.

Die Konformität von Serienprodukten (Conformity of Production – CoP) in den fahrzeugbauenden Werken überprüfen wir zudem im Rahmen von Systemaudits mit CoP-Anteil. Festgestellte Abweichungen bei Messungen in der Serienprüfung (CoP-Messungen) und in der Feldüberwachung (In Service Conformity – ISC-Messungen) bergen weitere Risiken. Wir haben ein wirksames System etabliert, um die Übereinstimmung der CoP- und ISC-Messungen von produzierten Fahrzeugen zu überwachen. Um eine systematische Auswertbarkeit der Ergebnisse aus den Abgas-CoP- und den ISC-Messungen zu gewährleisten, haben wir konzernweit ein IT-System als Basis für das Berichtswesen definiert und in der Organisation implementiert, in dem die Statusberichterstattung und Ergebnisdokumentation der Messreihen erfolgt.

Die Kriterien für die Zulassung und den Betrieb von Fahrzeugen werden durch nationale und teilweise internationale Behörden festgelegt und überwacht. Zusätzlich gelten in einigen Ländern besondere, zum Teil neue Regeln zum Schutz der Kunden gegenüber Fahrzeugherstellern. Wir haben etablierte Qualitätsprozesse, damit die Marken des Volkswagen Konzerns und ihre Produkte alle jeweils geltenden Anforderungen erfüllen und die lokalen Behörden fristgerecht über alle berichtspflichtigen Sachverhalte informiert werden. Wir reduzieren so das Risiko von Kundenbeschwerden oder anderen negativen Konsequenzen.

Mit der zunehmenden technischen Komplexität der Fahrzeuge aufgrund der internen und externen Vernetzung sowie der markenübergreifenden Nutzung der Baukastensysteme gilt es, die Zulieferungen von Bauteilen und Softwarekomponenten qualitativ abzusichern. Dem Aspekt der Cyber Security kommt dabei eine immer größere Bedeutung zu. Um das Risiko von Cyber-Attacken auf unsere Fahrzeuge künftig besser steuern und überwachen zu können, etablieren wir in allen Konzernmarken ein Automotive-Cyber-Security-Managementsystem. Konzernweit abgestimmte Prozesse wie der Car-Security-Incident-Prozess ermöglichen bei einem Angriff eine schnelle Reaktionsfähigkeit über die Marken hinweg, so dass gegebenenfalls Schwachstellen in unseren Produkten umgehend geschlossen werden können. Um Synergien mit den bereits bestehenden Strukturen zu nutzen, ist das Automotive-Cyber-Security-Managementsystem ein integraler Bestandteil unseres Qualitätsmanagementsystems.

Diese Vorgehensweise dient der Erfüllung der ab Mitte 2022 geltenden gesetzlichen Anforderungen aus der UNECE-Regulierung zur Cyber Security.

Zur umfassenden Bewertung und effizienten Behebung von Produktsicherheitsrisiken für den Kunden als Nutzer wurde der Ausschuss Produktsicherheit (APS) etabliert. Bei auftretenden Sicherheitsmängeln, Zweifeln an der Erfüllung gesetzlicher Vorschriften oder Themen mit Bezug auf das Marken- oder Unternehmensimage beurteilt der APS den Sachverhalt und entscheidet über entsprechende Gegenmaßnahmen. In diesem Zusammenhang ist der APS auch für die Steuerung entsprechender Behördenanfragen zuständig. Das geschäftsbereichsübergreifende Car Security Board (CSB) unterstützt in Bezug auf Cyber-Security-Themen. Des Weiteren haben wir zentrale Einheiten geschaffen und in der Organisation etabliert, die die Steuerung von eingehenden Meldungen zu APS- und CSB-relevanten Themen verantworten. Im Jahr 2021 ist ein durchgängiges, transparentes Steuerungs- und Nachverfolgungssystem etabliert worden, um alle Meldungen mitarbeiterunabhängig und bis zum APS-Beschluss konzernweit zu verfolgen. Zusätzlich werden zahlreiche Veranstaltungen und Schulungen durchgeführt, um bei allen Mitarbeitern das Bewusstsein für Sicherheitsrisiken und Gesetzeskonformität der Produkte zu schärfen. Diese Aktivitäten haben zum Ziel, Risiken aus verspäteten, ausbleibenden oder fehlerhaften Meldungen und Vorabklärungen zu vermeiden. Über interne und externe Audits unterliegt zudem der gesamte APS-Prozess einer regelmäßigen Überprüfung mit dem Ziel, auch Risiken aus verspäteten, ausbleibenden oder fehlerhaften Entscheidungen und Maßnahmen des APS oder des CSB auf ein Minimum zu reduzieren.

IT-Risiken

Bei Volkswagen als global agierender und softwarezentrierter Mobilitätsanbieter kommt der konzernweit in allen Geschäftsbereichen eingesetzten Informationstechnologie (IT) eine stetig wachsende Bedeutung zu. Risiken bestehen hier im Hinblick auf die drei Schutzziele Vertraulichkeit, Integrität sowie Verfügbarkeit, und sie umfassen insbesondere den unbefugten Zugriff, die Modifikation und den Abzug sensibler elektronischer Unternehmens- oder Kundendaten sowie die mangelnde Verfügbarkeit der Systeme als Folge von Störungen und Katastrophen. Der integre Umgang mit Daten ist ein wesentliches Element für die Korrektheit und Unversehrtheit von Daten sowie die fehlerfreie Funktionsweise von Systemen.

Der hohe Anspruch an die Qualität unserer Produkte gilt auch für den Umgang mit den Daten unserer Kunden und Mitarbeiter. Es besteht das Risiko von Cyber-Angriffen, insbesondere auf unsere digitalen Services rund um unsere Mobilitätsdienstleistungen. Durch gesetzliche Vorgaben – unter anderem aus der UNECE-(United Nations Economic Commission for Europe)-Cyber-Sicherheitsregulierung (R155) – ergeben sich Anforderungen an unsere Fahrzeug- sowie Softwareentwicklungen, die ebenfalls große Auswirkungen auf

die IT-Systeme haben. Hierzu arbeiten wir fachbereichsübergreifend zusammen, um unsere vernetzten Fahrzeuge sowie die Mobilitätsdienste zu schützen. Dabei orientieren wir uns an den Werten Datensicherheit, Transparenz und informationelle Selbstbestimmung.

Dem Risiko eines unbefugten Zugriffs, der Modifikation und des Abzugs von Unternehmens- und Kundendaten begegnen wir mit dem Einsatz von IT-Sicherheitstechnologien, zum Beispiel Firewall- und Intrusion-Prevention-Systemen, sowie der mehrfachen Absicherung der Zugriffe. Zusätzlich wird die Sicherheit durch die restriktive Vergabe von Zugriffsberechtigungen auf Systeme und Informationen sowie durch das Vorhalten von Backup-Versionen der kritischen Datenbestände erhöht. Mit einer redundanten Auslegung unserer IT-Infrastrukturen reduzieren wir Risiken, die im Störungs- oder Katastrophenfall eintreten können.

Ein neu installiertes Gremium, bestehend aus Informationssicherheit, Datenschutz, Konzernsicherheit, Rechtswesen und weiteren Stakeholdern, befasst sich mit fachbereichsübergreifenden Themen zur Informationssicherheit und berichtet direkt an den Konzernvorstand. Herausforderungen können so schneller und effizienter koordiniert werden, was das Sicherheitsniveau insgesamt erhöht. Dazu trägt außerdem eine Vielzahl von Sensibilisierungsmaßnahmen und Trainings für Beschäftigte bei, die das Bewusstsein für Informationssicherheit schaffen und schärfen.

Wir setzen im Rahmen unternehmensweit gültiger Standards marktübliche Technologien zur Absicherung unserer IT-Landschaft ein. Um ihre Zukunftsfähigkeit zu sichern, standardisieren und erneuern wir sie kontinuierlich. Die fortlaufende Steigerung der Automatisierung erhöht die Prozesssicherheit und Qualität der Verarbeitung.

Die Weiterentwicklung und der konzernweite Einsatz der IT-Governance-Prozesse, insbesondere die weitere Vereinheitlichung des IT-Risikomanagement-Prozesses, tragen zusätzlich dazu bei, Schwachstellen frühzeitig zu erkennen und Risiken effektiv zu reduzieren oder zu vermeiden.

Ein weiterer Schwerpunkt ist die kontinuierliche Weiterentwicklung der konzernweiten Sicherheitsmaßnahmen mit modernen Technologien und Maßnahmen, wie zum Beispiel der fortwährende Ausbau des IT-Sicherheitsleitstands zur frühzeitigen Erkennung und Abwehr auftretender Cyber-Attacken.

Volkswagen ergänzt die technischen Maßnahmen durch konsequente Sensibilisierung und Schulung der Mitarbeiter.

Risiken aus medialer Wirkung

Das Image des Volkswagen Konzerns und seiner Marken gehört zu den wichtigsten Gütern und ist die Grundlage für langfristigen wirtschaftlichen Erfolg. Unsere Haltung sowie unsere strategische Ausrichtung in Bezug auf Themen wie Integrität, Ethik, Nachhaltigkeit und Klimaschutz stehen im Fokus der Öffentlichkeit. Als eines der Grundprinzipien unseres unternehmerischen Handelns achten wir daher

besonders darauf, dass gesetzliche Regelungen und ethische Grundsätze eingehalten werden. Wir sind uns aber bewusst, dass Verfehlungen oder kriminelle Handlungen Einzelner und daraus resultierende Reputationsschäden niemals vollständig verhindert werden können. Zudem können mediale Reaktionen negativ auf das Image des Volkswagen Konzerns und seiner Marken wirken. Diese Wirkung könnte durch eine unzureichende Krisenkommunikation noch verstärkt werden.

Risiken aus Umwelt und Soziales

Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit hoch (Vorjahr: mittel) und das Schadenausmaß mit mittel (Vorjahr: mittel) bewertet.

Die größten Risiken aus dem RQP ergeben sich aus der Nichterreichung CO₂-bezogener Vorgaben.

Personalrisiken

Konjunkturellen Risiken sowie Veränderungen der Markt- und Wettbewerbslage sowie Engpässen in der Versorgung mit Zulieferteilen begegnen wir mit einer Reihe von Instrumenten. Diese ermöglichen dem Volkswagen Konzern, bei schwankender Auftragslage hinsichtlich des Personaleinsatzes flexibel zu reagieren – bei Auftragsrückgängen ebenso wie bei verstärkter Nachfrage nach unseren Produkten. Hierzu zählen Zeitkonten, die durch Mehrarbeit befüllt und durch Freizeitentnahmen verringert werden. So können unsere Fabriken ihre Kapazität über Sonderschichten, Schließtage und flexible Schichtmodelle sowie gesetzlich geregelte Instrumente wie Kurzarbeit an das Produktionsvolumen anpassen. Auch der Einsatz von Zeitarbeit ist ein Flexibilisierungsinstrument. Alle Instrumente tragen dazu bei, dass der Volkswagen Konzern auch bei wechselnder Auftragslage die Stammbeschäftigung in der Regel stabil halten kann.

Die fachliche Kompetenz und die individuelle Leistungsbereitschaft der Mitarbeiter sind unabdingbare Voraussetzungen für den Erfolg des Volkswagen Konzerns. Dem Risiko, erforderliche Kompetenzen in den verschiedenen Berufsfamilien des Unternehmens nicht ausbauen zu können, begegnen wir mit unserer strategisch ausgerichteten und ganzheitlich angelegten Personalentwicklung, die allen Mitarbeitern attraktive Weiterbildungs- und Entwicklungschancen eröffnet. Durch die Intensivierung von Qualifizierungsprogrammen, vor allem an den internationalen Standorten, sind wir in der Lage, den Herausforderungen des technologischen Wandels und der strukturellen Transformation der Automobilbranche angemessen zu begegnen.

Um dem möglichen Risiko einer Unterdeckung von qualifiziertem Fachpersonal – insbesondere in den Bereichen Digitalisierung und IT – entgegenzuwirken, bauen wir kontinuierlich unsere Rekrutierungsinstrumente aus. Beispielsweise ermöglicht unser systematisches Talent Relationship Management, frühzeitig mit talentierten Kandidaten aus strategisch relevanten Zielgruppen in Kontakt zu treten und eine langfris-

tige Bindung zwischen ihnen und dem Konzern aufzubauen. Zusätzlich zur dualen Berufsausbildung sorgen wir mit Programmen wie dem Studium im Praxisverbund, der Fakultät 73 und der von Volkswagen geförderten gemeinnützigen École 42 Wolfsburg und Berlin dafür, dass hoch qualifizierte und motivierte Mitarbeiter nachrücken. Durch eine systematische Stärkung unserer Arbeitgeberattraktivität gewinnen wir Talente in den zukunftsrelevanten Bereichen, wie beispielsweise Elektrotechnik, Chemie oder Informatik für uns. Mit Instrumenten wie diesen wollen wir sicherstellen, dass wir unseren Bedarf an qualifizierten neuen Mitarbeitern auch in Zeiten des Fachkräftemangels decken können.

Den Risiken, die mit Fluktuation und Know-how-Verlust aufgrund altersbedingter Abgänge verbunden sind, begegnen wir auch durch eine intensive und fachbereichsspezifische Nachfolgeplanung und Qualifizierung. Zudem haben wir den konzerninternen Senior-Experten-Einsatz aufgebaut. Mit diesem Instrument nutzen wir das wertvolle Erfahrungswissen unserer altersbedingt ausgeschiedenen Mitarbeiter.

Die fortschreitende Digitalisierung unserer Personalprozesse birgt Risiken aus der Verarbeitung personenbezogener Daten aber zugleich auch systemgesteuerte Verbesserungen, um die Datenschutzkonformität hinsichtlich der Verarbeitung personenbezogener Daten sichern zu können. Volkswagen ist sich seiner Verantwortung bei der Verarbeitung dieser Daten bewusst. Um die Verarbeitung datenschutzkonform auszustalten, begegnen wir Risiken im Rahmen unseres Datenschutzmanagementsystems mit umfassenden Maßnahmen. Eine Herausforderung besteht im Spannungsverhältnis zwischen Informationsanforderungen im Kontext verschiedener US-Vereinbarungen, die im Zusammenhang mit der Dieselthematik geschlossen wurden, auf der einen und nationalen beziehungsweise internationalen datenschutzrechtlichen Vorgaben auf der anderen Seite. Dies insbesondere vor dem Hintergrund bestehender Wertungs- und Auslegungsspielräume dieser Vorschriften. Um Rechtsverstöße trotz der teils unklaren Rechtslage bestmöglich auszuschließen, wird Volkswagen von externen Kanzleien zu diesen Fragestellungen beraten.

Die Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 hat seit dem Geschäftsjahr 2020 negativen Einfluss auf den Geschäftsverlauf genommen. Das Risiko von hohen Infektionszahlen in der Belegschaft mit der Folge von Prozessstörungen im indirekten und direkten Bereich, zum Beispiel Fertigungsausfällen, besteht auch für gegebenenfalls zukünftig auftretende Infektionskrankheiten. Im Falle zukünftiger Verbreitungen werden für die kritischen Prozesse im Sinne des betrieblichen Kontinuitätsmanagements (Business Continuity Management) Notfallpläne zur Begegnung dieses Risikos auf Basis der bisherigen Erfahrungen erarbeitet und in den Risikomanagementsystemen erfasst.

Umweltschutzrechtliche Auflagen

Die spezifischen Emissionszielvorgaben für alle neuen Pkw- und leichten Nutzfahrzeugfлотten von Marken und Konzernen sind in der EU für die Jahre 2020 und folgende in der EU-Verordnung Nr. 2019/631 festgelegt. Diese Verordnung ist ein wesentlicher Bestandteil der europäischen Klimaschutzpolitik und bildet damit den entscheidenden ordnungspolitischen Rahmen für die Gestaltung und Vermarktung von Produkten aller auf dem europäischen Markt verkaufenden Fahrzeughersteller.

Die in 2019 von der EU verabschiedete und veröffentlichte Regulierung sieht vor, dass die durchschnittliche europäische Pkw-Flottenemission ab dem Jahr 2021 nur noch 95 g CO₂/km betragen darf. Bis einschließlich 2020 erfolgte die Erfüllung der europäischen Flottengesetzgebung auf Basis des Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ), ab dem Jahr 2021 wurde der NEFZ-Zielwert durch einen vom Gesetzgeber festgelegten Prozess in einen WLTP-Zielwert überführt, wobei durch die Zielwertüberführung keine zusätzliche Verschärfung des Zielwertes entstanden ist. Bei den leichten Nutzfahrzeugen ist das Vorgehen ähnlich, wobei diese in 2021 einen Zielwert von 147 g CO₂/km mit der gesamten Flotte erfüllen mussten.

Eine Zielverschärfung erfolgt ab 2025: Demnach wird für die europäischen Pkw-Neufahrzeugfлотten eine Reduktion der CO₂-Emissionen von 15% ab 2025 sowie 37,5% ab 2030 festgelegt und für die Neufahrzeugfлотten leichter Nutzfahrzeuge von 15% ab 2025 sowie 31% ab 2030. Ausgangsbasis ist jeweils der WLTP-Flottenwert im Jahr 2021. Diese Ziele können nur durch einen hohen Anteil von Elektrofahrzeugen in der Flotte erreicht werden.

Bei Nichteinfüllung des jeweiligen Flottenziels kann die Kommission eine Emissionsüberschreitungsabgabe in Höhe von 95 € je überschrittenem Gramm CO₂ pro neu zugelassenem Fahrzeug verhängen.

Parallel werden Neufahrzeug-Flottenverbrauchsregulierungen auch außerhalb der EU27 (zuzüglich Norwegen, Island) weiterentwickelt oder neu eingeführt, beispielsweise in Brasilien, China, Großbritannien, Indien, Japan, Kanada, Mexiko, Saudi-Arabien, der Schweiz, Südkorea, Taiwan und den USA. In Brasilien gibt es im Rahmen eines freiwilligen Programms zur Gewährung eines Steuervorteils ein Flotteneffizienzziel. Um dort einen 30-prozentigen Steuervorteil zu erhalten, müssen Fahrzeughersteller unter anderem eine bestimmte Flotteneffizienz erreichen. In China wird die Verbrauchsregulierung, die von 2016 bis 2020 ein durchschnittliches Flottenziel von 5,0 l/100 km (NEFZ) vorsah, für den Zeitraum 2021 bis 2025 mit einem Ziel von 4,6 l/100 km (WLTP) weitergeführt. Zusätzlich zu dieser Gesetzgebung zum Flottenverbrauch gilt in China eine sogenannte New-Energy-Vehicle-Quote, die jedem Hersteller steigende Anteile von elektrifizierten Fahrzeugen, die mit unterschiedlicher Gewichtung einfließen, an seinen Verkäufen vorschreibt. In 2021 lag diese Quote bei 14% und musste über batterieelekt-

rische Fahrzeuge, Plug-in-Hybride oder Brennstoffzellenfahrzeuge erfüllt werden. Bis 2023 steigt sie jährlich um zwei Prozentpunkte. Für die Zeit nach 2023 sind die Ziele noch nicht definiert. In den USA definieren die Greenhouse-Gas-Gesetzgebung seit 2012 und die Corporate-Average-Fuel-Economy-Gesetzgebung (CAFE) die jährlich zu erfüllenden CO₂-beziehungsweise Effizienzziele der Flotte für neue Pkw und leichte Nutzfahrzeuge. Im Geschäftsjahr 2020 fiel die Entscheidung, die CO₂-Flottenziele ab 2022 deutlich zu verschärfen. Der Volkswagen Konzern hat sich zur Beteiligung am Framework der kalifornischen Umweltbehörde California Air Resources Board (CARB) entschieden. Dies beinhaltet die freiwillige Erfüllung alternativer, im Vergleich zu den nationalen Standards ambitionierterer CO₂-Flottenziele der CARB. Im Dezember 2021 hat die aktuelle Administration die neuen CO₂-Flottenziele für den Zeitraum 2022 bis 2026 veröffentlicht und damit die Verschärfung der Zielwerte durch die vorangegangene Regierung rückgängig gemacht. Die Ausgestaltung der Effizienzziele (CAFE) für diesen Zeitraum ist noch in Diskussion.

Infolge der zunehmenden flottenbasierten CO₂-beziehungsweise Verbrauchsregulierungen ist es notwendig, auf allen wichtigen Märkten weltweit die neuesten Mobilitäts-technologien einzusetzen. Zugleich finden elektrifizierte und auch rein elektrische Antriebsformen zunehmend Verbreitung. Der Volkswagen Konzern führt mit seinen Marken eine eng abgestimmte Technologie- und Produktplanung durch, um unter anderem Zielverfehlungen bei den Flottenwerten zu vermeiden. Diese wären mit erheblichen Zahlungs-verpflichtungen verbunden. Entscheidend für die Erreichung der Flottenziele ist die technologische und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Konzerns, die sich unter anderem in unserer Antriebs- und Kraftstoffstrategie widerspiegelt.

Neben technischen und Portfoliomassnahmen zur Elektrifizierung sind auch die in der jeweiligen Gesetzgebung festgelegten Mechanismen wie Bildung von Emissionsgemeinschaften in Europa oder Credit-Handel in den USA und China möglich. Weitere im Gesetz festgelegte Flexibilitäten zur Unterstützung der Zielerreichung sind zum Beispiel je nach Region:

- > Entlastungsmöglichkeiten für zusätzliche innovative Technologien im Fahrzeug, die außerhalb des Testzyklus wirken (Ökoinnovationen/Off-Cycle Credits),
- > Mehrfachanrechnung für besonders effiziente Fahrzeuge (Super Credits),
- > Sonderregelungen für Kleinserien- und Nischenhersteller. In der EU wird seit September 2018 für alle Neufahrzeuge mit WLTP ein zeitlich aufwendigeres Testverfahren angewendet. Weitere Herausforderungen ergeben sich durch Verschärfungen der Verfahren und Vorschriften zum WLTP, beispielsweise aus den Prüfkriterien und aus der Homologation (Erlangung der Fahrzeugtypgenehmigungen).

Zu den wichtigen europäischen Verordnungen gehört auch die Regulierung zu den Real Driving Emissions (RDE) für

Pkw und leichte Nutzfahrzeuge. Seit September 2017 gelten für neue Fahrzeugtypen EU-weit neue einheitliche Grenzwerte für Stickoxid- und Feinstaub-Emissionen im realen Straßenverkehr. Dadurch unterscheidet sich RDE im Testverfahren grundlegend von der weiterhin geltenden Euro-6-Norm, bei der die Grenzwerte auf dem Rollenprüfstand verbindlich sind. Die RDE-Regulierung soll vor allem die Luftqualität in urbanen und verkehrsnahen Räumen verbessern. Sie führt zu erhöhten Anforderungen an die Abgasnachbehandlung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen. Herausforderungen ergeben sich durch Verschärfungen der Verfahren und Vorschriften zu RDE, beispielsweise aus den Prüfkriterien und aus der Homologation. Die Diskussionen über eine Nachfolgeregulierung haben in 2020 auf europäischer Ebene begonnen. Ein Abschluss dieser Diskussion und damit eine neue Gesetzgebung ist nicht vor 2023 zu erwarten. Mit einem Inkrafttreten dieser Nachfolgeregulierung wird erst in der zweiten Hälfte der Dekade gerechnet.

Zu den wesentlichen weiteren Regulierungen der EU, von denen die Automobilindustrie betroffen ist, zählen beispielsweise die

- > Energieverbrauchskennzeichnungs-Richtlinie (1999/94/EG) „Labeling“;
- > Kraftstoffqualitätsrichtlinie „FQD“ (2009/30/EG) zur Aktualisierung der Kraftstoffqualitätsvorschriften und Einführung von Energieeffizienzvorgaben für die Kraftstoffherstellung,
- > Erneuerbare-Energien-Richtlinie „RED“ (2009/28/EG) zur Einführung von Nachhaltigkeitskriterien; die Folgeregulierung „RED2“ enthält höhere Quoten für fortschrittliche Biokraftstoffe,
- > Revision der Energiebesteuerungsrichtlinie (2003/96/EG) zur Aktualisierung der Mindestbesteuerungssätze für alle Energieprodukte und Strom.

Nutzfahrzeuge unterliegen in zunehmendem Maße immer strengerem Umweltvorschriften auf der ganzen Welt, insbesondere Regulierungen im Zusammenhang mit dem Klimawandel und Fahrzeugabgasen. Mit der Verordnung (EU) 2019/1242 vom 20. Juni 2019 zur Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Lkw über 16 t zulässigem Gesamtgewicht hat die EU den Herstellern schwerer Nutzfahrzeuge sehr ambitionierte Ziele vorgegeben, den CO₂-Ausstoß innerhalb der nächsten Dekade zu verringern. So müssen die CO₂-Emissionen der entsprechenden Fahrzeuge bis 2025 um 15 % beziehungsweise bis 2030 um 30 % gegenüber einem Bezugswert eines Beobachtungszeitraums von Juli 2019 bis Juni 2020 gesenkt werden. Andernfalls sind bei Emissionsüberschreitungen erhebliche Abgaben durch die Fahrzeughersteller in Höhe von 4.250 €/g CO₂ je Tonnenkilometer (tkm) überschrittener Emissionen pro Fahrzeug für den Zeitraum 2025 bis 2029 und 6.800 €/g CO₂/tkm überschrittener Emissionen pro Fahrzeug ab 2030 zu leisten.

Die für 2022 in der EU geplante Überprüfung der Anforderungen für die CO₂-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen könnte diese Herausforderungen zusätzlich verschärfen.

Um diese EU-Ziele zu erreichen, ist es erforderlich, die CO₂-Emissionen durch neue Technologien zu reduzieren. Wir investieren daher substantiell in klimaschonende, alternative Antriebe – vornehmlich batterieelektrische Nutzfahrzeuge (Lkw und Busse).

Im Rahmen des „European Green Deal“ hat die Europäische Kommission den „2030 Climate Target Plan“ vorgelegt, der eine Reduzierung der CO₂-Emissionen in der EU bis 2030 im Vergleich zu 1990 um mindestens 55 % (bisher 40 %) vorsieht. In diesem Rahmen werden aktuell verschiedene der zuvor erwähnten Regulierungen und Direktiven überarbeitet, um die Klimazielerreicherung zu unterstützen. Dies kann die Anforderungen bezüglich der CO₂-Emissionen (Flottengrenzwerte) für die Automobilindustrie zusätzlich erhöhen.

Die bisherigen Diskussionen um Fahrverbote für Dieselfahrzeuge in Deutschland haben sich auf Basis der stark verbesserten Luftqualitätsmesswerte abgeschwächt. Hintergrund ist, dass im Jahr 2021 deutlich weniger Kommunen und Städte die Luftschatzstoff-Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO₂)-Immissionen nicht eingehalten haben. In Teilen waren und sind diese Fragestellungen Gegenstand gerichtlicher Verfahren. Vereinzelt haben in Deutschland Städte bereits zonale Verkehrsverbote für ältere Fahrzeuge wie Euro 4/IV-Diesel angeordnet. In diesem Zusammenhang wird argumentiert, dass nur Dieselfahrverbote die notwendige kurzfristige Senkung der NO₂-Immissionen bewirken. Die Diskussion könnte den Absatz von Dieselfahrzeugen negativ beeinflussen sowie finanzielle Belastungen und mögliche behördliche Vorgaben zur Folge haben.

Auch in einigen anderen Staaten gibt es bereits lokale Nutzungsverbote, die sich jedoch vor allem gegen ältere Fahrzeuge mit niedrigeren Abgasnormen richten. Ein Beispiel hierfür sind Regelungen in Belgien, die sukzessive ältere Fahrzeuge aus größeren Städten aussperren. Perspektivisch diskutieren neben Metropolen wie Paris und London auch Nationalstaaten wie das Vereinigte Königreich den Ausschluss von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor.

Im Segment Power Engineering hat die Internationale Maritime Organisation (IMO) im Rahmen des internationalen Übereinkommens zur Reduzierung der Meeresverschmutzung die Umweltschutzregelung MARine POLLution (MARPOL) für Schiffsmotoren festgelegt, mit der stufenweise die zulässigen Emissionen abgesenkt werden. Die Minderung des Schwefelgehalts in Schiffsbrennstoffen wurde zum 1. Januar 2020 global umgesetzt. Zusätzlich hat die IMO eine Reihe von „Emission Control Areas“ in Europa sowie USA/Kanada mit besonders strengen Umweltauflagen beschlossen. Die Ausdehnung auf weitere Regionen wie den Mittelmeerraum oder Japan ist bereits in Planung; auch andere Regionen wie das Schwarze Meer, Alaska, Australien oder Südkorea sind in der Diskussion. Darüber hinaus gelten zum Beispiel Emissionsgrenzwerte nach EU-Verordnung 2016/1628 sowie nach den Vorschriften der US-amerikanischen Environmental Protection Agency (EPA). Wir setzen uns in Fachgremien und in der

Öffentlichkeit nachdrücklich für eine maritime Energiewende ein. Wir unterstützen in einem ersten Schritt den Umstieg auf verflüssigtes Erdgas (LNG) als Treibstoff für maritime Anwendungen und bieten Dual-Fuel- und Gasmotoren sowohl im Neubau- wie im Nachrüstungsgeschäft an. Für einen langfristigen, klimaneutralen Betrieb von Hochseeschiffen befürworten wir die Power-to-X-Technologie, bei der aus nachhaltig erzeugtem Überschussstrom gasförmiger oder Flüssigtreibstoff hergestellt wird, der CO₂-neutral ist.

Bezüglich stationärer Anlagen gibt es weltweit eine Vielzahl nationaler Regelwerke, die die zulässigen Emissionen begrenzen. Die Weltbankgruppe hat am 18. Dezember 2008 in den „Environmental, Health and Safety Guidelines for Thermal Power Plants“ Grenzwerte für Gas- und Dieselmotoren festgelegt, die dann anzuwenden sind, wenn einzelne Staaten keine oder weniger strenge nationale Vorschriften erlassen haben. Diese sind zurzeit in Überarbeitung. Zudem haben die Vereinten Nationen bereits 1979 die „Convention on Long-range Transboundary Air Pollution“ verabschiedet und Obergrenzen für die Gesamtemissionen sowie Stickoxid-Grenzwerte für die Vertragstaaten (unter anderem alle EU-Staaten, weitere Länder Osteuropas sowie die USA und Kanada) festgelegt. Bei der Weiterentwicklung des Produktprogramms im Segment Power Engineering liegt ein Schwerpunkt auf der Verbesserung der Effizienz von Anlagen und Systemen.

Rechtsrisiken

Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit mittel (Vorjahr: mittel) und das Schadenausmaß mit mittel (Vorjahr: mittel) bewertet.

Die größten Risiken aus dem RQP stehen im Zusammenhang mit der Dieselthematik.

Rechtsstreitigkeiten

Die Volkswagen AG und die Unternehmen, an denen sie unmittelbar oder mittelbar Anteile hält, sind national und international an einer Vielzahl von Rechtsstreitigkeiten und behördlichen Verfahren beteiligt. Solche Rechtsstreitigkeiten und Verfahren treten unter anderem im Zusammenhang mit Produkten oder Dienstleistungen oder im Verhältnis zu Arbeitnehmern, Behörden, Händlern, Investoren, Kunden, Lieferanten oder sonstigen Vertragspartnern auf. Für die daran beteiligten Gesellschaften können sich hieraus Zahlungen wie zum Beispiel Bußgelder sowie andere Verpflichtungen und Folgen ergeben. Insbesondere können erhebliche Schadensersatz- oder Strafschadensersatzzahlungen zu leisten sein und kostenintensive Maßnahmen erforderlich werden. Dabei ist es häufig nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich, die objektiv drohenden Auswirkungen konkret einzuschätzen.

Weltweit sind, insbesondere in den USA, verschiedene Verfahren anhängig, in denen Kunden vermeintliche produktbezogene Ansprüche einzeln oder im Wege von Sammelklagen geltend machen. Diese Ansprüche werden

regelmäßig mit behaupteten Mängeln an Fahrzeugen – einschließlich der dem Volkswagen Konzern zugelieferten Fahrzeugteile – begründet. Darüber hinaus können sich Risiken im Zusammenhang mit der Einhaltung von gesetzlichen beziehungsweise regulatorischen Anforderungen (wie zum Beispiel aus der DSGVO) ergeben. Dies gilt insbesondere auch im Falle von Wertungsspielräumen, bei denen es zu abweichenden Auslegungen durch Volkswagen und die jeweils zuständigen Behörden kommen kann.

Die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns stehen im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit in kontinuierlichem Austausch mit Behörden, unter anderem mit dem Kraftfahrt-Bundesamt. Wie Behörden gewisse tatsächliche und rechtliche Fragestellungen im Einzelfall bewerten werden, kann nicht mit Sicherheit vorhergesagt werden. Daher kann auch letztlich nicht ausgeschlossen werden, dass insbesondere bestimmte Fahrzeugeigenschaften und/oder Typgenehmigungsaspekte bemängelt oder als unzulässig bewertet werden könnten. Dies ist grundsätzlich eine Frage der konkreten behördlichen Bewertung im Einzelfall.

Risiken können sich auch aus Verfahren ergeben, in denen die Verletzung geistiger Eigentumsrechte einschließlich Patente, Marken oder anderer Drittrechte vor allem in Deutschland und den USA geltend gemacht werden. Sollte der Vorwurf erhoben oder die Feststellung getroffen werden, Volkswagen habe geistige Eigentumsrechte Dritter verletzt, könnte Volkswagen etwa zur Leistung von Schadensersatz, Änderung von Fertigungsverfahren, Umgestaltung von Produkten oder Unterlassung des Vertriebs bestimmter Produkte verpflichtet werden, was Liefer- und Produktionsbeschränkungen oder -unterbrechungen zur Folge haben kann.

Des Weiteren können sich aus kriminellen Handlungen Einzelner, die selbst das beste Compliance-Managementsystem niemals vollständig ausschließen kann, Rechtsrisiken ergeben.

Soweit überschaubar und wirtschaftlich sinnvoll, wurden zur Absicherung dieser Risiken in angemessenem Umfang Versicherungen abgeschlossen. Für bekannte und entsprechend bewertbare Risiken wurden auf Basis des derzeitigen Kenntnisstands, soweit erforderlich, angemessen erscheinende Rückstellungen gebildet beziehungsweise Angaben zu Eventualverbindlichkeiten gemacht. Da einige Risiken nicht oder nur begrenzt einschätzbar sind, ist nicht auszuschließen, dass gleichwohl wesentliche Schäden eintreten können, die durch die versicherten beziehungsweise zurückgestellten Beträge nicht gedeckt sind. Dies gilt beispielsweise hinsichtlich der Einschätzung zu den Rechtsrisiken aus der Dieselthematik.

Im Rahmen der berichteten Rechtsverfahren genannte Beträge bezeichnen, wenn nicht ausdrücklich anders beschrieben, nur die jeweilige Hauptforderung. Nebenforderungen, wie zum Beispiel etwaige Zinsen und Prozesskosten, werden grundsätzlich nicht berücksichtigt.

Dieselthematik

Am 18. September 2015 veröffentlichte die US-amerikanische Umweltschutzbehörde (Environmental Protection Agency – EPA) eine „Notice of Violation“ und gab öffentlich bekannt, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit 2.0 l Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns in den USA Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NO_x)-Emissionen festgestellt wurden. In diesem Zusammenhang informierte die Volkswagen AG darüber, dass bei Dieselmotoren des Typs EA 189 auffällige Abweichungen zwischen Prüfstandswerten und realem Fahrbetrieb festgestellt wurden und dieser Motortyp weltweit in rund elf Millionen Fahrzeugen verbaut worden sei. Am 2. November 2015 gab die EPA mit einer „Notice of Violation“ bekannt, dass auch bei der Software von US-Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Typs V6 mit 3.0 l Hubraum Unregelmäßigkeiten festgestellt wurden.

Die sogenannte Dieselthematik hatte ihren Ursprung in einer – nach Rechtsauffassung der Volkswagen AG nur nach US-amerikanischem Recht unzulässigen – Veränderung von Teilen der Software der betreffenden Motorsteuerungseinheiten für das seinerzeit von der Volkswagen AG entwickelte Dieselaggregat EA 189. Diese Softwarefunktion wurde ab 2006 ohne Wissen der Vorstandsebene entwickelt und implementiert. Vorstandsmitglieder hatten bis zum Sommer 2015 keine Kenntnis von der Entwicklung und Implementierung dieser Softwarefunktion erlangt.

Auch gibt es keine Erkenntnisse, dass den für die Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014 verantwortlichen Personen im Nachgang zur Veröffentlichung der Studie des International Council on Clean Transportation im Mai 2014 ein nach US-amerikanischem Recht unzulässiges „Defeat Device“ als Ursache der hohen NO_x -Emissionen bei bestimmten US-Fahrzeugen mit 2.0 l Dieselmotoren des Typs EA 189 offengelegt wurde. Vielmehr war die Erwartung der für die Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014 verantwortlichen Personen zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014, dass die Thematik mit vergleichsweise geringem Aufwand zu beheben sei. Im Laufe des Sommers 2015 wurde für einzelne Mitglieder des Vorstands der Volkswagen AG sukzessive erkennbar, dass die Auffälligkeiten in den USA durch eine Veränderung von Teilen der Motorsteuerungssoftware verursacht wurden, welche später als nach US-amerikanischem Recht unzulässiges „Defeat Device“ identifiziert wurde. Dies mündete in der Offenlegung eines „Defeat Device“ durch Volkswagen gegenüber der EPA und dem California Air Resources Board – einer Einheit der Umweltbehörde des US-Bundesstaates Kalifornien – am 3. September 2015. Die in der Folge zu erwartenden Kosten für den Volkswagen Konzern (Rückrufkosten, Nachrüstungskosten und Strafzahlungen) bewegten sich nach damaliger Einschätzung der verantwortlichen, mit der Sache befassten Personen nicht in einem grundlegend anderen Umfang als in früheren Fällen, in die andere Fahrzeughersteller involviert waren, und erschienen deshalb mit Blick auf die Geschäfts-

tätigkeit des Volkswagen Konzerns insgesamt beherrschbar. Diese Beurteilung der Volkswagen AG fußte unter anderem auf der Beratung einer in den USA für Zulassungsfragen beauftragten Anwaltssozietät, wonach ähnlich gelagerte Fälle in der Vergangenheit mit den US-Behörden einvernehmlich gelöst werden konnten. Die am 18. September 2015 erfolgte Veröffentlichung der „Notice of Violation“ durch die EPA, die für den Vorstand vor allem zu diesem Zeitpunkt unerwartet kam, ließ die Lage sodann völlig anders erscheinen.

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

Innerhalb des Volkswagen Konzerns trägt die Volkswagen AG die Entwicklungsverantwortung für die Vierzylinder-Dieselmotoren, wie zum Beispiel Typ EA 189, und die AUDI AG trägt die Entwicklungsverantwortung für die Sechs- und Achtzylinder-Dieselmotoren, wie zum Beispiel Dieselmotoren der Typen V6 3.0 l und V8 4.2 l.

Als Folge der Dieselthematik wurden in verschiedenen Ländern zahlreiche gerichtliche und behördliche Verfahren eingeleitet. Zwischenzeitlich ist es Volkswagen gelungen, wesentliche Fortschritte zu erzielen und zahlreiche Verfahren zu beenden. In den USA erzielten die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen Vergleichsvereinbarungen mit verschiedenen Regierungsbehörden sowie mit diversen Privatklägern, die in einer im US-Bundesstaat Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ durch ein sogenanntes Steuerungskomitee (Plaintiffs' Steering Committee) vertreten waren. Bei diesen Vereinbarungen handelt es sich unter anderem um diverse Partial Consent Decrees sowie ein Plea Agreement, mit denen bestimmte zivilrechtliche Ansprüche sowie strafrechtliche Forderungen nach US-amerikanischem Bundesrecht und dem Recht einzelner Bundesstaaten im Zusammenhang mit der Dieselthematik beigelegt wurden. Obwohl Volkswagen fest zur Erfüllung der sich aus diesen Vereinbarungen ergebenden Verpflichtungen entschlossen ist, ist eine Verletzung dieser Verpflichtungen nicht vollständig auszuschließen. Eine etwaige Verletzung könnte nach Maßgabe der Vereinbarungen signifikante Strafen nach sich ziehen sowie gegebenenfalls weitere Geldbußen, strafrechtliche Sanktionen und Unterlassungsverpflichtungen.

Der Volkswagen Konzern stellt weltweit für nahezu alle Dieselfahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 in Abstimmung mit den jeweils zuständigen Behörden technische Maßnahmen zur Verfügung. Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) hat für sämtliche Cluster (Fahrzeuggruppen) innerhalb seiner Zuständigkeit festgestellt, dass mit der Umsetzung der technischen Maßnahmen keine nachteiligen Veränderungen hinsichtlich des Kraftstoffverbrauchs, der CO_2 -Emissionen, der Motorleistung, des maximalen Drehmoments und der Geräuschemissionen verbunden sind.

Anknüpfend an die Untersuchungen der AUDI AG von relevanten Dieselkonzepten auf etwaige Unregelmäßigkeiten und Nachrüstungspotenziale hat das KBA von der AUDI AG vorgeschlagene Maßnahmen in verschiedenen Rückrufbescheiden zu Fahrzeugmodellen mit V6 und V8 TDI-Motoren aufgegriffen und angeordnet. Die AUDI AG geht weiterhin von insgesamt überschaubaren Kosten für das seit Juli 2017 laufende überwiegend softwarebasierte Nachrüstprogramm inklusive des auf Rückrufen basierenden Umfangs aus und hat eine entsprechende bilanzielle Risikovorsorge gebildet. Seitens der AUDI AG wurden inzwischen für viele betroffene Aggregate Software-Updates entwickelt und nach erfolgter Freigabe durch das KBA bereits in einem Großteil der Fahrzeuge der betroffenen Kunden umgesetzt. Die wenigen noch in Entwicklung befindlichen Software-Updates werden voraussichtlich zu Beginn des zweiten Quartals 2022 dem KBA zur Freigabe vorgestellt.

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

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

In einigen Ländern sind strafrechtliche Ermittlungsverfahren/Ordnungswidrigkeitenverfahren und/oder Verwaltungsverfahren eröffnet worden. Der Kernsachverhalt der strafrechtlichen Ermittlungsverfahren wird von den Staatsanwaltschaften in Braunschweig und München ermittelt.

Im Januar 2021 stellte das Landgericht Braunschweig das Strafverfahren wegen des Vorwurfs der Marktmanipulation im Hinblick auf kapitalmarktrechtliche Informationspflichten im Zusammenhang mit der Dieselthematik gegen einen ehemaligen Vorsitzenden des Vorstandes vorläufig und betreffend die Volkswagen AG endgültig ein.

Im September 2020 ließ das Landgericht Braunschweig die Anklage auch gegen denselben ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der Dieselthematik betreffend Motoren des Typs EA 189 zu. Das Verfahren gegen diesen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG wurde zwischenzeitlich abgetrennt. Die Verhandlung gegen die weiteren Angeklagten hat im September 2021 begonnen.

Die Staatsanwaltschaft Braunschweig führt des Weiteren Ermittlungen wegen des Verdachts des Betrugs im Zusammenhang mit Motoren des Typs EA 288.

Das Landgericht München II hat im Juni 2020 die Anklage der Staatsanwaltschaft München II auch gegen einen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der AUDI AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der Dieselthematik betreffend 3.0 l und 4.2 l TDI-Motoren im Wesentlichen unverändert zur Hauptverhandlung zugelassen

und das Hauptverfahren eröffnet. Die Verhandlung hat im September 2020 begonnen.

Im August 2020 hat die Staatsanwaltschaft München II eine weitere Anklage auch gegen drei ehemalige Vorstandsmitglieder der AUDI AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der Dieselthematik betreffend 3.0 l und 4.2 l TDI-Motoren erhoben.

Die Staatsanwaltschaft Stuttgart führt bezüglich der Dieselthematik strafrechtliche Ermittlungen auch gegen ein Vorstandsmitglied der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG wegen des Verdachts des Betrugs und der unzulässigen Werbung.

Das KBA als zuständige Typgenehmigungsbehörde untersucht zudem fortlaufend Fahrzeugmodelle der Marken Audi, Volkswagen und Porsche auf kritische Funktionen. Sofern das KBA bestimmte Funktionen als unzulässig betrachtet, werden die betroffenen Fahrzeuge im Wege einer angeordneten Maßnahme zurückgerufen oder deren Konformität in einer freiwilligen Serviceaktion wieder hergestellt.

Zudem laufen im Zusammenhang mit der Dieselthematik international weitere Verwaltungsverfahren.

Die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns kooperieren mit den staatlichen Behörden.

Darüber hinaus können sich Risiken aus möglichen Entscheidungen des Europäischen Gerichtshofs zu der Auslegung der EU-Typgenehmigungsvorschriften ergeben.

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

2. Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

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

Sammelverfahren von Kunden sowie Klagen von Verbraucher- und/oder Umweltverbänden sind gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in verschiedenen Ländern wie beispielsweise Belgien, Brasilien, Deutschland, England und Wales sowie Frankreich,

Italien, den Niederlanden, Portugal und Südafrika anhängig. Mit ihnen werden unter anderem behauptete Schadensersatzansprüche geltend gemacht. Insbesondere sind die nachfolgenden Verfahren anhängig:

In Australien wurden zwei Zivilklagen der Australian Competition and Consumer Commission (ACCC) gegen die Volkswagen AG und weitere Konzerngesellschaften im zweiten Halbjahr 2019 durch einen Vergleich in Höhe von 75 Mio. AUD beendet. Diese Vergleichssumme wurde im Berufungsverfahren im Berichtsjahr rechtskräftig gerichtlich auf einen Betrag von 125 Mio. AUD erhöht.

In Belgien hat die belgische Verbraucherorganisation Test Aankoop VZW eine Sammelklage erhoben, für welche der Opt-Out-Mechanismus für anwendbar erklärt wurde. Aufgrund des Opt-Out-Mechanismus sind potenziell alle Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 erfasst, die nach dem 1. September 2014 von Verbrauchern im belgischen Markt erworben wurden, es sei denn, es wird aktiv der Austritt aus der Sammelklage erklärt. Die geltend gemachten Ansprüche stützen sich auf die vermeintliche Verletzung von Wettbewerbs- und Verbraucherschutzrecht sowie auf vertragliche Pflichtverletzungen.

In Brasilien sind zwei verbraucherrechtliche Sammelklagen anhängig. Die erste Sammelklage bezieht sich auf rund 17 Tsd. Amarok-Fahrzeuge, während die zweite Sammelklage rund 67 Tsd. Amarok-Fahrzeuge einer späteren Generation betrifft. Im ersten Sammelklageverfahren erging im Mai 2019 ein nur teilweise aufrechterhaltendes Berufungsurteil. Die Schadensersatzverpflichtung von Volkswagen do Brasil wurde in diesem Urteil deutlich auf zunächst rund 172 Mio. BRL reduziert. Dieser Betrag kann sich durch die ausgeurteilte Teuerungsrate und die individuelle Geltendmachung behaupteter Wertverluste betroffener Amarok-Fahrzeuge erhöhen. Das Urteil ist weiterhin nicht rechtskräftig, da Volkswagen do Brasil Revision gegen das Berufungsurteil eingelegt hat. Die zweite Sammelklage wurde im Oktober 2021 als unzulässig abgewiesen. Gegen das Urteil kann Berufung eingelegt werden.

Die financialright GmbH hat vor mehreren deutschen Gerichten an sie abgetretene Ansprüche von Kunden aus Deutschland, Slowenien und der Schweiz gegen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns gebündelt geltend gemacht. Nach zahlreichen Antragsrücknahmen sind derzeit noch rund 36 Tsd. Ansprüche streitgegenständlich. Einige Verfahren befinden sich zwischenzeitlich in der Berufungsbeziehungsweise Revisionsinstanz. Die Zulässigkeit des Geschäftsmodells der financialright GmbH ist höchstrichterlich jedoch noch nicht geklärt.

In England und Wales haben verschiedene Kanzleien Klagen bei Gericht eingereicht, die zu einem Sammelverfahren (Group Litigation) verbunden wurden. Aufgrund des Opt-In-Mechanismus sind nicht alle Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 automatisch von der Group Litigation erfasst, sondern potenzielle Anspruchsteller müssen sich aktiv betei-

lichen. Derzeit haben etwa 91 Tsd. Kläger Ansprüche im Rahmen der Group Litigation angemeldet, wobei die entsprechende Opt-In-Periode abgelaufen ist. Weitere Kanzleien haben rund 105 Tsd. zusätzliche Ansprüche gerichtlich angemeldet. Die Frage der Haftung von Volkswagen war nicht Gegenstand der im April 2020 durch den High Court entschiedenen Vorfragen und wird erst im weiteren Prozessverlauf erörtert. Die Hauptverhandlung soll im Januar 2023 beginnen. Darüber hinaus wurde eine neue Klage gegen die Volkswagen AG, die Volkswagen Financial Services (UK) Limited und andere Unternehmen des Volkswagen Konzerns im Zusammenhang mit bestimmten Dieselfahrzeugen, die seit 2009 in England, Wales und Nordirland geleast oder verkauft wurden und verschiedene andere Dieselmotoren betreffen, Ende 2021 bei Gericht eingereicht.

In Frankreich ist eine Sammelklage der französischen Verbraucherorganisation Confédération de la Consommation, du Logement et du Cadre de Vie (CLCV) für bis zu 1 Mio. französische Eigentümer und Leasingnehmer von Fahrzeugen mit Motoren des Typs EA 189 gegen die Volkswagen Group Automotive Retail France und die Volkswagen AG anhängig. Es handelt sich um eine Opt-In Sammelklage.

In Italien erging im Juli 2021 ein klagestattgebendes erstinstanzliches Urteil in der Sammelklage des Verbraucherverbands Altroconsumo stellvertretend für italienische Kunden vor dem Regionalgericht Venedig, wonach die Volkswagen AG und Volkswagen Group Italia rund 63 Tsd. Verbrauchern Schadensersatz in Höhe von insgesamt rund 185 Mio. € zu zahlen haben. Die Volkswagen AG und Volkswagen Group Italia haben gegen das Urteil Berufung eingelegt.

In den Niederlanden ist eine auf Feststellung gerichtete Sammelklage der Stichting Volkswagen Car Claim mit Opt-Out-Mechanismus für bis zu 165 Tsd. Kunden anhängig. Im Juli 2021 erging ein teilweise stattgebendes erstinstanzliches Feststellungsurteil. Nach Auffassung des Gerichts haben die Volkswagen AG und die anderen beklagten Konzerngesellschaften in Bezug auf die ursprüngliche Motorsteuerungssoftware unrechtmäßig gehandelt. Zudem stellte das Gericht fest, dass Verbrauchern gegenüber den beklagten Händlern ein Anspruch auf Minderung des Kaufpreises zusteht. Aus dem Feststellungsurteil resultieren keine konkreten Zahlungsverpflichtungen. Mögliche individuelle Ansprüche müssten im Anschluss in einem separaten Prozess durchgesetzt werden. Die Volkswagen AG und die anderen beklagten Konzerngesellschaften haben gegen das Urteil Berufung eingelegt. Darüber hinaus ist eine auf Zahlung von Schadensersatz gerichtete Sammelklage der Diesel Emissions Justice Foundation mit Opt-Out-Mechanismus für niederländische Verbraucher anhängig. Derzeit ist weiterhin unklar, ob sich über die Niederlande hinaus weitere Verbraucher dieser Sammelklage anschließen können. Die Sammelklage betrifft unter anderem Fahrzeuge des Motortyps EA 189.

In Portugal ist eine Sammelklage mit Opt-Out-Mechanismus durch eine portugiesische Verbraucherorganisation

anhängig. Es sind potenziell bis zu circa 99 Tsd. Fahrzeuge des Motortyps EA 189 von der Sammelklage betroffen. Klageziele sind die Rücknahme der Fahrzeuge sowie vermeintliche Schadensersatzansprüche.

In Südafrika ist eine auf Zahlung von Schadensersatz gerichtete Sammelklage mit Opt-Out-Mechanismus anhängig, die nicht nur rund 72 Tsd. Fahrzeuge des Motortyps EA 189 umfasst, sondern auch circa 8 Tsd. Fahrzeuge mit V6 und V8 TDI-Motoren.

Darüber hinaus sind Einzelklagen und ähnliche Verfahren gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in zahlreichen Ländern anhängig, die meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung des Kaufvertrags gerichtet sind.

In Deutschland sind derzeit rund 60 Tsd. meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung gerichtete Einzelklagen im Zusammenhang mit verschiedenen Dieselmotortypen gegen die Volkswagen AG oder andere Konzerngesellschaften anhängig.

Der Bundesgerichtshof (BGH) hat im Jahr 2020 in mehreren Grundsatzurteilen wesentliche Rechtsfragen für die noch anhängigen Verfahren betreffend Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 geklärt. Der BGH entschied, dass Käufern eines vor Bekanntwerden der Dieselthematik erworbenen Fahrzeugs Schadensersatzansprüche gegen die Volkswagen AG zustehen. Sie können die Erstattung des gezahlten Kaufpreises verlangen, müssen sich aber den gezogenen Nutzungsvorteil anrechnen lassen und der Volkswagen AG das Fahrzeug zurückgeben. Keine deliktsrechtlichen Schadensersatzansprüche bestehen hingegen, wenn Käufer das Fahrzeug nach der Ad-hoc-Mitteilung vom 22. September 2015 erworben haben oder Ansprüche allein aufgrund einer verbauten temperaturabhängigen Emissionsregelung (sogenanntes Thermofenster) geltend machen. Im Februar 2022 hat der BGH in weiteren Grundsatzurteilen betreffend Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 entschieden, dass Käufern von Neuwagen der Marke Volkswagen nach Ablauf der kenntnisabhängigen Verjährungsfrist ein sogenannter Restschadensersatzanspruch gegen die Volkswagen AG zusteht. Die Volkswagen AG müsse daher den Kaufpreis beziehungsweise den Händlereinkaufspreis erstatten. Der BGH entschied, dass der Anspruch auf Restschadensersatz nicht weiter als der Anspruch auf Schadensersatz reiche, sodass sich Käufer die gezogenen Nutzungsvorteile anrechnen lassen müssen und eine Zahlung nur gegen Rückgabe der Fahrzeuge verlangen können. Zuvor hatte der BGH entschieden, dass Käufern von Gebrauchtwagen hingegen kein Anspruch auf Restschadensersatz zusteht.

In der weit überwiegenden Zahl der Sammelverfahren von Kunden und Klagen von Verbraucher- und/oder Umweltverbänden und der Einzelklageverfahren wird die Erfolgswahrscheinlichkeit der Kläger von Volkswagen auf nicht über 50% eingeschätzt. Für diese Verfahren werden Eventualverbindlichkeiten angegeben, soweit sie bewertbar und die

Erfolgssichten nicht als unwahrscheinlich einzuschätzen sind. Aufgrund des frühen prozessualen Stadiums lässt sich ein realistisches Belastungsrisiko in vielen Fällen noch nicht beziffern. Darüber hinaus wurden, basierend auf der aktuellen Bewertung, soweit erforderlich Rückstellungen gebildet.

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

3. Anlegerklagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

Anleger aus Deutschland und dem Ausland haben gegen die Volkswagen AG, teilweise zusammen mit der Porsche Automobil Holding SE (Porsche SE) als Gesamtschuldner, Schadensersatzklagen wegen behaupteter Kursverluste in Folge angeblichen Fehlverhaltens bei der Kapitalmarktkommunikation im Zusammenhang mit der Dieselthematik erhoben.

Die überwiegende Mehrheit dieser Anlegerklagen ist derzeit beim Landgericht Braunschweig anhängig. Im August 2016 beschloss das Landgericht Braunschweig die Vorlage von gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen mit Relevanz für die am Landgericht Braunschweig anhängigen Anlegerklagen an das Oberlandesgericht Braunschweig zum Erlass von Musterentscheiden nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG). Auf diese Weise soll in einem Verfahren eine für diese Klagen bindende Entscheidung hinsichtlich aller gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen durch das Oberlandesgericht Braunschweig getroffen werden (Musterverfahren). Die beim Landgericht Braunschweig erhobenen Klagen werden bis zur Entscheidung über die vorgelegten Fragen ausgesetzt, sofern sie nicht aus Gründen abgewiesen werden können, die unabhängig von den in dem Musterverfahren zu entscheidenden Fragen sind. Die Entscheidung über die gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen in dem Musterverfahren ist für die anhängigen Klagen verbindlich, soweit sie ausgesetzt wurden. Musterklägerin ist die Deka Investment GmbH. Die mündliche Verhandlung im Musterverfahren vor dem Oberlandesgericht Braunschweig hat im September 2018 begonnen und wird in weiteren Terminen fortgesetzt. Das Gericht hat zuletzt eine mögliche Beweiserhebung in Aussicht gestellt.

Am Landgericht Stuttgart sind weitere Anlegerklagen gegen die Volkswagen AG, teilweise zusammen mit der Porsche SE als Gesamtschuldner, erhoben worden. Am Oberlandesgericht Stuttgart ist ein weiteres Kapitalanleger-Musterverfahren gegen die Porsche SE anhängig, an dem die Volkswagen AG als Nebeninterventientin beteiligt ist. Zur Musterklägerin wurde das Wolverhampton City Council, Administrating Authority for the West Midlands Metropolitan Authorities Pension Fund bestimmt. In diesem Verfahren wurde die mündliche Verhandlung im Juli 2021 eröffnet und soll fortgesetzt werden.

Eine von einer Aktionärsvereinigung in den Niederlanden erhobene unbezifferte Klage mit dem Feststellungsziel, die

Volkswagen AG habe angeblich den Kapitalmarkt getäuscht, wurde Anfang Juli 2021 zurückgenommen, nachdem der Europäische Gerichtshof die internationale Zuständigkeit niederländischer Gerichte in einem ähnlichen Fall verneint hatte. Die Volkswagen AG hat der Rücknahme zugestimmt. Damit wurde der Rechtsstreit beendet, ohne etwaige nachfolgende Klageerhebungen auszuschließen.

Insgesamt sind gegen die Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieselthematik weltweit (exklusive USA/Kanada) nach diversen Klagerücknahmen derzeit Anlegerklagen, gerichtliche Mahn- und Güteanträge sowie Anspruchsanmeldungen nach dem KapMuG mit geltend gemachten Ansprüchen in Höhe von circa 9,5 Mrd. € rechtshängig. Die Volkswagen AG ist unverändert der Auffassung, ihre kapitalmarktrechtlichen Pflichten ordnungsgemäß erfüllt zu haben, so dass für diese Anlegerklagen keine Rückstellungen gebildet wurden. Soweit die Erfolgssichten nicht niedriger als 10% eingeschätzt wurden, wurden Eventualverbindlichkeiten angegeben.

4. Verfahren in den USA/Kanada

In den USA und Kanada sind die in den „Notices of Violation“ der EPA beschriebenen Vorgänge Gegenstand von Klagen und Auskunftsersuchen verschiedener Art, die insbesondere von Kunden, Investoren, Vertriebsmitarbeitern sowie verschiedenen Behörden in Kanada und den USA, wie die Attorneys General einzelner US-Bundesstaaten, gegen die Volkswagen AG und weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns gerichtet sind.

Vor einzel- und bundesstaatlichen Gerichten führen der Attorney General des US-Bundesstaates Texas sowie einige Kommunen weiterhin Klagen gegen die Volkswagen AG, Volkswagen Group of America, Inc. und bestimmte verbundene Unternehmen wegen angeblicher Verletzungen des Umweltrechts. Im Januar 2022 gab der Oberste Gerichtshof von Texas dem Antrag des US-Bundesstaats Texas vom Februar 2021 statt, das Urteil des Berufungsgerichts von Texas zu überprüfen, welches die umweltrechtlichen Klagen des Bundesstaats Texas gegen die Volkswagen AG und AUDI AG mangels Zuständigkeit („personal jurisdiction“) abgewiesen hatte.

Im November 2021 lehnte der Oberste Gerichtshof der Vereinigten Staaten (US Supreme Court) die von Volkswagen im Rechtsmittelwege beantragte Überprüfung sowohl einer Entscheidung des US-Bundesberufungsgerichts für den 9. Gerichtsbezirk (Ninth Circuit), bestimmte Forderungen von Hillsborough County, Florida, und Salt Lake County, Utah, nicht zurückzuweisen, als auch einer Entscheidung des Obersten Gerichtshofs des Bundesstaats Ohio, das es abgelehnt hatte, bestimmte Klagen des Bundesstaats Ohio abzuweisen, ab.

Im Berichtsjahr 2021 sowie Anfang des Jahres 2022 legte Volkswagen umweltrechtliche Klagen der Bundesstaaten Montana und New Hampshire (im September 2021) sowie

Illinois (im Dezember 2021) und Ohio (im Januar 2022) durch Vergleich bei.

Im März 2019 hat die US-Börsenaufsicht (Securities and Exchange Commission – SEC) unter anderem gegen die Volkswagen AG, die Volkswagen Group of America Finance, LLC sowie die VW Credit, Inc. eine Klage eingereicht, in der Ansprüche nach US-Bundeswertpapierrecht unter anderem aufgrund vermeintlich unrichtiger und unvollständiger Angaben im Zusammenhang mit dem Angebot und Verkauf bestimmter Anleihen und Asset Backed Securities geltend gemacht werden. Im August 2020 hat das US District Court des Northern District von Kalifornien dem Antrag von Volkswagen auf Abweisung dieser Klage zum Teil stattgegeben und ihn zum Teil zurückgewiesen. Unter anderem hat das Gericht sämtliche im Zusammenhang mit Asset Backed Securities geltend gemachten Forderungen gegen VW Credit, Inc. abgewiesen. Im September 2020 hat die SEC eine überarbeitete Klageschrift eingereicht, in der neben weiteren Änderungen die abgewiesenen Forderungen nicht mehr enthalten sind.

In einer privaten zivilrechtlichen auf Strafschadensersatz gerichteten umweltrechtlichen Sammelklage im Namen der Einwohner der Provinz Quebec hat ein Gericht der Provinz Quebec, nachdem es das Vorliegen der Voraussetzungen für eine Sammelklage bestätigt hatte, im Oktober 2020 entschieden, dass die gegen die klägerische Schadensersatzthese vorgebrachten Einwendungen bis zur Hauptverhandlung zurückzustellen sind. Mit dieser Begründung hat das Gericht den Antrag von Volkswagen auf Klageabweisung zurückgewiesen. Im weiteren Verlauf hat Volkswagen einen Vergleich zur Beilegung des Rechtsstreits abgeschlossen. Der Vergleich bedarf der noch ausstehenden Zustimmung des Gerichts.

Angaben zu den Schätzungen hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen sowie Angaben zu Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von Beträgen der Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit den Verfahren in den USA/Kanada werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

5. Sonderprüfung

Mit Beschluss aus November 2017 hat das Oberlandesgericht Celle auf Antrag dreier US-Fonds die Einsetzung eines Sonderprüfers bei der Volkswagen AG angeordnet. Der Sonderprüfer soll prüfen, ob die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieselthematik seit dem 22. Juni 2006 ihre Pflichten verletzt haben und der Volkswagen AG hieraus ein Schaden entstanden ist. Diese Entscheidung des Oberlandesgerichts Celle ist formal rechtskräftig. Die Volkswagen AG hat gegen diese Entscheidung jedoch wegen der Verletzung ihrer verfassungsmäßig garantierten Rechte Verfassungsbeschwerde vor dem Bundesverfassungsgericht erhoben. Der vom Oberlandesgericht Celle eingesetzte Sonderprüfer hat nach der formal rechtskräftigen Entscheidung des Oberlandesgerichts

mitgeteilt, dass er aus Altersgründen für die Durchführung der Sonderprüfung nicht zur Verfügung stehe. Das Oberlandesgericht Celle hat im April 2020 durch Beschluss entschieden, einen anderen als den ursprünglich bestellten Sonderprüfer zu bestellen. Die Volkswagen AG hat auch gegen diese formal rechtskräftige Entscheidung wegen der Verletzung ihrer verfassungsmäßig garantierten Rechte Verfassungsbeschwerde vor dem Bundesverfassungsgericht erhoben und die Verbindung mit der ersten Verfassungsbeschwerde gegen den Beschluss auf Einsetzung des Sonderprüfers angeregt. Es ist derzeit nicht absehbar, wann das Bundesverfassungsgericht über die beiden Verfassungsbeschwerden entscheiden wird. Die Verfassungsbeschwerden haben keine aufschiebende Wirkung.

Daneben wurde beim Landgericht Hannover ein zweiter Antrag auf Einsetzung eines Sonderprüfers bei der Volkswagen AG gestellt, der ebenfalls auf die Prüfung von Vorgängen im Zusammenhang mit der Dieselthematik gerichtet ist. Dieses Verfahren ruht bis zur Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts im ersten Sonderprüfungsverfahren.

6. Vergleiche über Schadensersatzleistungen

Ende März 2021 gab der Aufsichtsrat der Volkswagen AG bekannt, dass die im Oktober 2015 eingeleitete Untersuchung der Ursachen und Verantwortlichkeiten für die Dieselthematik beendet ist. Das Gremium beschloss, gegenüber dem ehemaligen Vorsitzenden des Vorstands der Volkswagen AG, Herrn Prof. Dr. Martin Winterkorn, sowie gegenüber Herrn Rupert Stadler, früheres Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG und ehemaliger Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG, wegen aktienrechtlicher Sorgfaltspflichtverletzungen Schadensersatz geltend zu machen. Die Beschlussfassung beruht auf einer Feststellung fahrlässiger Pflichtverletzungen. Pflichtverletzungen anderer Mitglieder des Vorstands der Volkswagen AG wurden nicht festgestellt. Die Untersuchung erstreckte sich auf alle im maßgeblichen Zeitraum amtierenden Mitglieder des Vorstands. Im Juni 2021 wurden in diesem Zusammenhang Vereinbarungen über Schadensersatzleistungen getroffen mit dem Ziel, die Aufarbeitung der Dieselthematik in Bezug auf die zivilrechtlichen Verantwortlichkeiten der Organmitglieder zügig, rechtssicher sowie endgültig zu beenden. Hierzu schlossen Volkswagen und Audi mit Herrn Prof. Dr. Winterkorn und Herrn Stadler jeweils einen Vergleich über Schadensersatzleistungen (Haftungsvergleich) im Zusammenhang mit der Dieselthematik. Die Höhe der Schadensersatzleistung von Herrn Prof. Dr. Winterkorn liegt bei 11,2 Mio. €, die von Herrn Stadler bei 4,1 Mio. €. Weiterhin einigte sich Volkswagen mit den beteiligten Versicherern aus der Managerhaftpflichtversicherung (D&O-Versicherung) auf die Zahlung eines Betrags in Höhe von insgesamt 270 Mio. € (Deckungsvergleich).

Darüber hinaus wurde eine Einigung über Schadensersatzleistungen durch jeweils ein ehemaliges Vorstands-

mitglied von Audi und Porsche erzielt. Ein ehemaliger Audi-Vorstand war nicht zu einer Einigung bereit, gegen ihn werden gerichtliche Schritte vorbereitet. Ansprüche gegen ein früheres Vorstandsmitglied der Marke Volkswagen Pkw wurden bereits geltend gemacht.

7. Bewertung der Risiken aus der Dieselthematik

Zur Absicherung der derzeit bekannten Rechtsrisiken im Zusammenhang mit der Dieselthematik enthalten die Rückstellungen für Prozess- und Rechtsrisiken zum 31. Dezember 2021 auf Basis des gegenwärtigen Kenntnisstands und aktueller Einschätzungen einen Betrag von rund 2,1 (1,9) Mrd. €. Soweit bereits hinreichend bewertbar, wurden im Zusammenhang mit der Dieselthematik insgesamt Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 4,3 (4,2) Mrd. € im Anhang angegeben, auf die Anlegerverfahren in Deutschland entfallen davon rund 3,6 (3,5) Mrd. €. Aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Sachverhaltaufklärung sowie der Vielschichtigkeit der einzelnen Einflussfaktoren und der noch andauernden Abstimmungen mit den Behörden unterliegen die im Zusammenhang mit der Dieselthematik gebildeten Rückstellungen sowie die angegebenen Eventualverbindlichkeiten und die weiteren latenten Rechtsrisiken zum Teil erheblichen Einschätzungsrisiken. Sollten sich diese Rechtsbeziehungsweise Einschätzungsrisiken verwirklichen, kann dies zu weiteren erheblichen finanziellen Belastungen führen. Insbesondere lässt sich nicht ausschließen, dass aufgrund von zukünftigen Erkenntnissen oder Ereignissen die gebildeten Rückstellungen möglicherweise angepasst werden müssen.

Weitergehende Angaben zu den Schätzungen hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen sowie Angaben zu Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von Beträgen der Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit der Dieselthematik werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

Weitere wesentliche Rechtsstreitigkeiten

Die ARFB Anlegerschutz UG (haftungsbeschränkt) hat im Jahr 2011 eine Schadensersatzklage gegen die Volkswagen AG und die Porsche SE wegen vermeintlicher Verstöße gegen kapitalmarktrechtliche Publizitätsvorschriften im Zusammenhang mit dem Erwerb von Stammaktien der Volkswagen AG durch die Porsche SE im Jahr 2008 erhoben. Eingeklagt waren zuletzt, aus angeblich abgetretenem Recht, circa 2,26 Mrd. € nebst Zinsen. Im April 2016 hatte das Landgericht Hannover eine Vielzahl von Feststellungszielen formuliert, über die der Kartellsenat des Oberlandesgerichts Celle in einem Musterverfahren nach dem Kapitalanlegermusterverfahrensgesetz entscheiden wird. Der Senat hat bereits in der ersten mündlichen Verhandlung im Oktober 2017 erkennen lassen, dass er Ansprüche gegen die Volkswagen AG sowohl mangels substantiierten Vortrags als auch aus Rechtsgründen derzeit

als nicht begründet ansieht. Die Volkswagen AG sieht sich durch die Ausführungen des Senats in der Einschätzung bestätigt, dass die geltend gemachten Ansprüche jeglicher Grundlage entbehren. Eine erstinstanzliche Entscheidung steht derzeit noch aus. Für das Jahr 2022 sind weitere Verhandlungstermine anberaumt.

In Brasilien leitete die brasilianische Finanzverwaltung ein Steuerverfahren gegen MAN Latin America ein, in dem es um die Bewertung steuerlicher Auswirkungen der in 2009 gewählten Erwerbsstruktur für MAN Latin America geht. Im Dezember 2017 ist im sogenannten Administrative Court Verfahren ein zweitinstanzliches, für MAN Latin America negatives Urteil ergangen. Gegen dieses Urteil hat MAN Latin America vor dem regulären Gericht in 2018 Klage erhoben. Die betragsmäßige Abschätzung des Risikos für den Fall, dass sich die Finanzverwaltung insgesamt mit ihrer Auffassung durchsetzen könnte, ist aufgrund der Verschiedenheit der gegebenenfalls nach brasilianischem Recht zur Anwendung kommenden Strafzuschläge nebst Zinsen mit Unsicherheit behaftet. Es wird jedoch weiterhin mit einem für MAN Latin America positiven Ausgang gerechnet. Für den gegenteiligen Fall könnte sich ein Risiko von rund 3,2 Mrd. BRL für den streitgegenständlichen Gesamtzeitraum ab 2009 ergeben, das im Anhang innerhalb der Eventualverbindlichkeiten angegeben wurde.

Die Europäische Kommission führte im Jahr 2011 Durchsuchungen bei europäischen Lkw-Herstellern wegen des Verdachts eines unzulässigen Informationsaustauschs im Zeitraum zwischen 1997 und 2011 durch und übermittelte im November 2014 in diesem Zusammenhang MAN, Scania und den übrigen betroffenen Lkw-Herstellern die sogenannten Beschwerdepunkte. Mit ihrer Vergleichsentscheidung im Juli 2016 verhängte die Europäische Kommission gegen fünf europäische Lkw-Hersteller Geldbußen. Da MAN die Europäische Kommission als Kronzeuge über die Unregelmäßigkeiten informiert hatte, wurde MAN die Geldbuße vollständig erlassen.

Im September 2017 verhängte die Europäische Kommission gegen Scania eine Geldbuße von 0,88 Mrd. €. Scania hatte dagegen Rechtsmittel zum Europäischen Gerichtshof in Luxemburg eingelegt und sich umfassend verteidigt.

Das Gericht der Europäischen Union (Gericht erster Instanz) hat die Rechtsmittel von Scania in einem Urteil im Februar 2022 vollinhaltlich abgelehnt. Scania wertet das Urteil derzeit aus und wird fristgerecht entscheiden, ob Scania Rechtsmittel an den Europäischen Gerichtshof einlegen wird. Scania bildete bereits im Jahr 2016 eine Rückstellung in Höhe von 0,4 Mrd. € und erhöhte diese im Berichtsjahr auf rund 0,9 Mrd. €.

Darüber hinaus sind Kartellschadensersatzklagen von Kunden eingegangen. Wie in jedem Kartellverfahren können weitere Schadensersatzklagen folgen. Da sich die meisten

Fälle noch in einem frühen Stadium befinden und dadurch eine Bewertung aktuell nicht möglich ist, wurden für diese weder Rückstellungen gebildet noch Eventualverbindlichkeiten angegeben. In anderen Fällen ist eine letztinstanzliche Entscheidung, nach der MAN oder Scania Schadensersatz zahlen müsste, aktuell eher unwahrscheinlich.

Im April 2019 hatte die Europäische Kommission im Rahmen der kartellrechtlichen Untersuchungen in der Automobilindustrie der Volkswagen AG sowie der AUDI AG und der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG erstmals Beschwerdepunkte übermittelt. Mit diesen informierte die Europäische Kommission über ihre vorläufige Bewertung des Sachverhalts und gab Gelegenheit zur Stellungnahme. Nach Eintritt in das förmliche Settlement-Verfahren hat die Kommission im April 2021 erneut Beschwerdepunkte mit einem deutlich begrenzteren Tatvorwurf übermittelt. Auf deren Basis ist am 8. Juli 2021 eine das Verwaltungsverfahren abschließende Settlement-Entscheidung ergangen, mit der gegenüber den drei Marken ein Gesamtbußgeld in Höhe von rund 502 Mio. € verhängt worden ist. Der Gegenstand der Entscheidung beschränkt sich inhaltlich auf die Kooperation deutscher Automobilhersteller zu einzelnen technischen Fragen im Zusammenhang mit der Entwicklung und Einführung von SCR (Selective Catalytic Reduction)-Systemen für Pkw, die im Europäischen Wirtschaftsraum verkauft worden sind. Andere Verhaltensweisen wie Preisabsprachen oder die Aufteilung von Märkten und Kunden werden den Herstellern nicht vorgeworfen. Volkswagen hat die am 12. Juli 2021 zugestellte Entscheidung akzeptiert und keine Rechtsmittel eingelegt, sodass die Entscheidung rechtskräftig geworden ist.

Die Koreanische Wettbewerbsbehörde KFTC analysiert mögliche Verstöße auf der Grundlage des EU-Sachverhalts. Der finale Bericht des zuständigen „Case Handler“ der KFTC ist im November 2021 ergangen. Volkswagen, Audi und Porsche werden darauf erwidern. Die türkische Wettbewerbsbehörde, die ähnliche Sachverhalte untersucht hat, hat im Januar 2022 ihre finale Entscheidung erlassen und festgestellt, dass angebliche wettbewerbswidrige Verhaltensweisen vorliegen, die sich aber nicht auf die Türkei ausgewirkt haben, weshalb von der Verhängung von Bußgeldern gegen die deutschen Automobilhersteller abgesehen wurde. Volkswagen, Audi und Porsche prüfen derzeit die Einlegung von Rechtsmitteln. Die chinesische Wettbewerbsbehörde hat wegen vergleichbaren Sachverhalten Verfahren unter anderem gegen Volkswagen, Audi und Porsche eröffnet und Auskunftsersuchen erlassen.

Im Oktober 2020 wies das US District Court des Northern District von Kalifornien zwei kartellrechtliche Sammelklagen ab. Die Kläger hatten behauptet, dass mehrere Automobilhersteller, unter anderem die Volkswagen AG und weitere Konzerngesellschaften, sich zwecks unrechtmäßiger Erhöhung von Fahrzeugpreisen abgestimmt und damit gegen US-amerikanische Kartell- und Verbraucherschutzgesetze verstossen hätten. Nach Auffassung des Gerichts waren die

Klagen unschlüssig, weil durch den klägerischen Vortrag nicht hinreichend plausibel begründet war, dass der Wettbewerb durch die behaupteten Absprachen unzulässig eingeschränkt und damit gegen US-Recht verstossen worden sei. Gegen diese Entscheidung legten die Kläger Rechtsmittel ein. Im August 2021 nahmen die Kläger einer der beiden Sammelklagen das von ihnen eingelegte Rechtsmittel zurück. Im Oktober 2021 bestätigte das US-Bundesberufungsgericht für den 9. Gerichtsbezirk (Ninth Circuit) die Abweisung der anderen Sammelklage durch das US District Court des Northern District von Kalifornien. Nach gewährter Fristverlängerung bis zum 27. Dezember 2021 konnten die Kläger der letztgenannten Sammelklage einen Antrag auf erneute Verhandlung einreichen, den das 9. US-Bundesberufungsgericht am 25. Januar 2022 abgelehnt hat. Am 28. Dezember 2021 haben die Kläger ferner beantragt, unter Aufhebung der Klageabweisung durch das US District Court eine neue überarbeitete Klageschrift einreichen zu dürfen. Mit ähnlicher Begründung reichten Kläger in Kanada im Namen mutmaßlicher Käuferklassen Klagen gegen mehrere Automobilhersteller einschließlich der Volkswagen Group Canada Inc., Audi Canada Inc. und weiterer Unternehmen des Volkswagen Konzerns ein. Es werden weder Rückstellungen noch Eventualverbindlichkeiten angegeben, da aufgrund des frühen Verfahrensstadiums eine realistische Risikobewertung derzeit nicht möglich ist.

Darüber hinaus haben wenige nationale und internationale Behörden kartellrechtliche Ermittlungen eingeleitet. Volkswagen arbeitet mit den zuständigen Behörden in diesen Untersuchungen eng zusammen; eine Bewertung der zugrunde liegenden Sachverhalte ist aufgrund des frühen Stadiums noch nicht möglich.

Die Porsche AG hat bei Fahrzeugen für verschiedene Märkte weltweit potenzielle regulatorische Themen festgestellt. Diese betreffen Fragen der Zulässigkeit von spezifischen Hard- und Softwarebestandteilen, die in Typisierungsmessungen verwendet wurden. Hierbei kann es in Einzelfällen auch zu Abweichungen von Serienständen gekommen sein. Nach aktuellem Kenntnisstand ist die laufende Produktion jedoch nicht betroffen. Die Themen stehen in keinem Zusammenhang zu den unzulässigen Abschalteinrichtungen, die der Dieselthematik zugrunde lagen. Die Porsche AG kooperiert mit den zuständigen Behörden, einschließlich der Staatsanwaltschaft Stuttgart, welche die Ermittlungen in Deutschland führt. Ein Ermittlungsverfahren gegen das Unternehmen gibt es nach den vorliegenden Informationen jedoch nicht. Die internen Prüfungen bei Porsche hierzu dauern noch an. Im Januar 2021 wurde beim US District Court des Northern District von Kalifornien eine sogenannte Consolidated Complaint eingereicht, in der behauptet wird, eine bestimmte, in den betroffenen Fahrzeugen angeblich eingesetzte Software und/oder Hardware habe dazu geführt, dass der tatsächliche Schadstoffausstoß und/oder Kraft-

stoffverbrauch die im Zulassungsverfahren festgestellten Vergleichswerte überschreite. Die Beklagten (Volkswagen AG, Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und Porsche Cars North America, Inc.) haben Klageabweisung beantragt.

Im Dezember 2021 schloss Navistar eine endgültige Vereinbarung („Profit Sharing Settlement Agreement“), um die zuletzt vor einem Schiedsgericht geführten Auseinandersetzungen über die Höhe von Gewinnbeteiligungen im Rahmen von betrieblichen Versorgungszusagen von Navistar mit Wirkung für die Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft zu beenden. Zeitgleich wurde im gleichen Zusammenhang mit Sammelklägern eine Vergleichsvereinbarung zur Beilegung der Sammelklagen geschlossen; diese muss vom zuständigen Gericht nach Anhörung der Sammelkläger noch genehmigt werden. Die endgültige Vereinbarung sieht eine Zahlung durch Navistar in Höhe von 491 Mio. € (556 Mio. USD) vor, Navistar hat zur Erfüllung der Vereinbarung bereits eine erste Zahlung in Höhe von 88 Mio. € (100 Mio. USD) geleistet. Navistar hat hierfür in der Vergangenheit Rückstellungen gebildet.

Im November 2021 haben drei Anspruchsteller, begleitet von Greenpeace, Klage gegen die Volkswagen AG vor dem Landgericht Braunschweig erhoben. Volkswagen soll verpflichtet werden, stufenweise die Produktion und das Inverkehrbringen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren zu reduzieren und bis 2029 komplett einzustellen, sowie Treibhausgasemissionen aus Entwicklung, Produktion und Vertrieb (einschließlich der Nutzung der Fahrzeuge durch Dritte) zu reduzieren. Zusätzlich soll Volkswagen so Einfluss auf Konzernunternehmen, Beteiligungen und Joint Ventures ausüben, dass diese Forderungen auch von diesen erfüllt werden. Eine weitere Klage gegen die Volkswagen AG mit identischen Klageanträgen und einer weitgehend deckungsgleichen Begründung wurde zudem von einem Biolandwirt, unterstützt durch Greenpeace, beim Landgericht Detmold erhoben. Volkswagen wertet die Klagen aus und wird sich dagegen verteidigen.

Für mögliche Ansprüche im Zusammenhang mit Finanzdienstleistungen gegenüber Verbrauchern waren im Bereich der Volkswagen Bank GmbH sowie der Volkswagen Leasing GmbH Rückstellungen zu bilden. Diese betreffen Verfahren bezüglich Gestaltungsaspekten von Kundenkreditverträgen und -leasingverträgen, die sich anlaufhemmend auf die gesetzlichen Widerrufsfristen auswirken können.

Die der Volkswagen AG und einem weiteren Beklagten im Februar 2020 zugestellte Klage der GT Gettaxi Ltd., in der insbesondere hohe angebliche Schadensersatzforderungen geltend gemacht wurden, wies das erstinstanzliche zyprische Gericht im August 2021 wegen Unzuständigkeit der zyprischen Gerichte ab. Gegen diese Entscheidung hat die GT Gettaxi Ltd. Rechtsmittel beim Obersten Gerichtshof (Supreme Court), der letzten zyprischen Berufungsinstanz, eingelegt.

Weitergehende Angaben zu den Schätzungen hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen sowie Angaben zu Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von Beträgen der Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit den weiteren wesentlichen Rechtsstreitigkeiten werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

Steuerrechtliche Risiken

Die Volkswagen AG und ihre Tochtergesellschaften sind weltweit tätig und werden laufend von lokalen Finanzbehörden geprüft. Änderungen der Steuergesetze, der Rechtsprechung und deren Interpretation durch die Finanzbehörden in den jeweiligen Ländern können zu gegenüber den im Abschluss getroffenen Einschätzungen abweichenden Steuerzahlungen führen.

Risiken ergeben sich insbesondere aus der steuerlichen Bewertung der grenzüberschreitenden, konzerninternen Lieferungen und Leistungen. Durch organisatorische Maßnahmen, wie der Durchführung eines Vorabverständigungsverfahrens sowie dem Monitoring von Verrechnungspreisen, überwacht Volkswagen die Entwicklung der steuerlichen Risiken sowie deren Auswirkungen auf den Konzernabschluss laufend.

Für mögliche künftige Steuernachzahlungen wurden Steuerrückstellungen beziehungsweise für in diesem Zusammenhang anfallende steuerliche Nebenleistungen sonstige Rückstellungen passiviert.

Finanzrisiken

Für diese Risikokategorie wurden im Berichtsjahr keine Risiken mit einem Score-Wert über 20 gemeldet.

Strategien der Risikoabsicherung im Finanzbereich

Im Rahmen unserer Geschäftstätigkeit können durch Veränderungen von Zinssätzen, Währungskursen, Rohstoffpreisen oder Aktien- und Fondspreisen Finanzrisiken entstehen – auch durch nicht vorhersehbare Ereignisse wie die Covid-19-Pandemie. Das Management dieser Finanz- und Liquiditätsrisiken liegt in der zentralen Verantwortung des Bereichs Konzern-Treasury, der diese Risiken durch den Einsatz originärer und derivativer Finanzinstrumente reduziert. Der Vorstand wird in regelmäßigen Abständen über die aktuelle Risikosituation informiert.

Das Zinsänderungsrisiko umfasst potenzielle Verluste aufgrund der Veränderung von Marktzinsen. Es entsteht durch inkongruente Zinsbindungen der Aktiv- und Passivpositionen eines Portfolios beziehungsweise der Bilanzposten. Durch den Abschluss von Zinsswaps, kombinierten Zins-Währungs-Swaps sowie sonstigen Zinskontrakten sichern wir Zinsrisiken – gegebenenfalls in Verbindung mit Währungsrisiken – und Risiken aus Wertschwankungen von Finanzinstrumenten grundsätzlich betrags- und fristenkongruent ab. Der Grundsatz der Betrags- und Fristenkongruenz gilt für

Finanzierungen innerhalb des Volkswagen Konzerns im Konzernbereich Automobile. Im Konzernbereich Finanzdienstleistungen erfolgt die Steuerung der Zinsänderungsrisiken auf Basis von Limiten mittels Zinsderivaten im Rahmen der festgelegten Risikostrategie.

Währungsrisiken reduzieren wir insbesondere durch das Natural Hedging, das heißt, indem wir die Belegung der Produktionskapazitäten an unseren weltweiten Standorten anpassen, neue Produktionsstätten in den wichtigsten Währungsregionen aufzubauen und auch einen Großteil der Bauteile vor Ort beschaffen. Das verbleibende Wechselkursrisiko sichern wir durch den Einsatz von Financial-Hedge-Instrumenten ab. Das sind im Wesentlichen Devisentermingeschäfte und Devisenoptionen. Mit ihnen begrenzen wir das Wechselkursrisiko erwarteter Zahlungsströme aus der operativen Geschäftstätigkeit, aus konzerninternen Finanzierungen sowie aus Liquiditätspositionen, die von der jeweiligen funktionalen Währung, zum Beispiel aufgrund von Kapitalverkehrsbeschränkungen, abweichen. Die Devisentermingeschäfte und Devisenoptionen können eine Laufzeit von bis zu zehn Jahren haben. Wir sichern damit unsere wesentlichen Fremdwährungsrisiken ab, hauptsächlich gegenüber dem Euro und vor allem in den Währungen 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.

Risiken bei der Rohstoffsicherung bestehen im Hinblick auf die Rohstoffverfügbarkeit und die Preisentwicklung. Mögliche Risiken aus der Rohstoff- und Energiepreisentwicklung analysieren wir fortlaufend, um bei etwaigen Veränderungen im Markt umgehend reagieren zu können. Diese Risiken begrenzen wir insbesondere durch den Abschluss von Termingeschäften und Swaps. Einen Teil unseres Bedarfs an Rohstoffen, wie Aluminium, Blei, Kohle und Kupfer haben wir durch entsprechende Kontrakte über einen Zeitraum von bis zu sechs Jahren abgesichert, im Fall von Nickel bis zu neun Jahren. Die Edelmetalle Platin, Palladium und Rhodium sind mit kürzeren Sicherungslaufzeiten versehen, in der Regel bis maximal drei Jahre. Dies kann für ausgewählte Rohstoffe auch physische Bestandserhöhungen beinhalten. Ebenso wurden Geschäfte abgeschlossen, um die Zuteilungen von CO₂-Emissionszertifikaten im Rahmen des European Union Emissions Trading System (EU ETS) zu ergänzen und zu optimieren.

Aus Spezialfonds, in denen wir Überschussliquidität anlegen, resultieren Aktien- und Fondspreisrisiken. Diese Risiken reduzieren wir durch eine diversifizierte Anlage der Mittel sowie durch in den jeweiligen Anlagerichtlinien festgeschriebene Wertuntergrenzen. Zudem werden bei entsprechender Marktlage Kurssicherungen durchgeführt.

Unsere Sicherungspolitik, die Sicherungsrichtlinien, die Ausfall- und Liquiditätsrisiken sowie die Quantifizierung der genannten Sicherungsgeschäfte erläutern wir im Konzernanhang. Außerdem stellen wir dort die Marktpreisrisiken im Sinne von IFRS 7 dar.

Risiken aus Finanzinstrumenten

Aus der Anlage überschüssiger Liquidität und dem Abschluss von Derivaten ergeben sich Kontrahentenrisiken. Ein Teil- oder Totalausfall eines Kontrahenten, etwa im Hinblick auf seine Rückzahlungspflicht für Zinsen und Kapital, würde die Ergebnisrechnung und die Liquidität des Volkswagen Konzerns negativ beeinflussen. Diesem Risiko begegnen wir durch unser Kontrahentenrisikomanagement, das wir im Abschnitt „Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements“ innerhalb der „Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage“ näher erläutern. Bei den zu Sicherungszwecken gehaltenen Finanzinstrumenten ergeben sich neben den Kontrahentenrisiken auch bilanzielle Risiken, die wir durch die Anwendung von Hedge Accounting begrenzen.

Selbst wenn einzelne Kontrahenten ausfallen sollten, wirken wir mit der Diversifizierung bei der Auswahl der Geschäftspartner darauf hin, dass die Auswirkungen eines Ausfalls begrenzt werden und der Volkswagen Konzern jederzeit zahlungsfähig bleibt.

Der Abschluss von Finanzinstrumenten kann zu Verlusten in dem Sinne führen, dass die abgeschlossenen Sicherungskurse schlechter notieren, als die zum Fälligkeitszeitpunkt des Finanzinstruments am Markt erzielbaren Kurse.

Risiken, die im Zusammenhang mit Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entstehen, und Risiken aus Finanzdienstleistungen werden im Konzernanhang erläutert.

Liquiditätsrisiken

Volkswagen ist darauf angewiesen, seinen Finanzierungsbedarf angemessen zu decken. Ein mögliches Liquiditätsrisiko besteht darin, nicht in der Lage zu sein, den vorhandenen Kapitalbedarf über die Aufnahme von Finanzmitteln sicherzustellen oder sich zu angemessenen Konditionen zu finanzieren, was wiederum erhebliche negative Auswirkungen auf die Geschäfts-, Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Volkswagen haben kann.

Der Konzernbereich Automobile und der Konzernbereich Finanzdienstleistungen refinanzieren sich grundsätzlich unabhängig voneinander, unterliegen jedoch weitestgehend vergleichbaren Refinanzierungsrisiken. Im Konzernbereich Automobile wird im Wesentlichen aus einbehaltenden, nicht ausgeschütteten Erträgen, der Inanspruchnahme von Kreditlinien sowie durch die Begebungen von Finanzierungsinstrumenten an den Geld- und Kapitalmärkten die Zahlungsfähigkeit des Unternehmens abgesichert. Der Kapitalbedarf für das Finanzdienstleistungsgeschäft wird überwiegend durch Fremdkapitalaufnahmen an den nationalen und internatio-

nalen Finanzmärkten sowie durch Kundeneinlagen aus dem Direktbankgeschäft gedeckt.

Für Projektfinanzierungen nutzt Volkswagen unter anderem Darlehen, die von nationalen Entwicklungsbanken wie der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) oder der Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) oder von supranationalen Förderbanken zur Verfügung gestellt werden.

Neben bestätigten Kreditlinien ergänzen auch unbestätigte Kreditlinien von Geschäftsbanken die breit diversifizierte Refinanzierungsstruktur.

Die Finanzierungsmöglichkeiten können durch eine Verschlechterung der finanziellen und allgemeinen Marktbedingungen – auch als Folge der Covid-19-Pandemie – eine Verschlechterung des Kreditprofils und des Ausblicks sowie eine Herabstufung oder Rücknahme des Ratings beeinträchtigt werden. In diesen Fällen besteht das Risiko, dass die Nachfrage der Kapitalmarktteilnehmer nach von Volkswagen ausgegebenen Wertpapieren sinkt, was sich zusätzlich nachteilig auf die zu zahlenden Zinssätze auswirken und zu einem eingeschränkten Kapitalmarktzugang führen kann.

Risiken und Chancen im Finanzdienstleistungsgeschäft

Im Rahmen unserer Finanzdienstleistungsaktivitäten sind wir im Wesentlichen Restwertrisiken sowie Kreditrisiken ausgesetzt.

Ein Restwertrisiko entsteht dadurch, dass der prognostizierte Marktwert bei Verwertung des Leasing- beziehungsweise Finanzierungsgegenstands geringer sein kann als der bei Vertragsabschluss kalkulierte Restwert. Demgegenüber besteht die Chance, bei Verwertung mehr als den kalkulierten Restwert zu erhalten.

Bezogen auf den Träger der Restwertrisiken wird zwischen direkten und indirekten Restwertrisiken unterschieden. Von einem direkten Restwertrisiko wird gesprochen, wenn das Restwertrisiko durch unsere Finanzdienstleistungsgesellschaften direkt (vertraglich geregelt) getragen wird. Ein indirektes Restwertrisiko liegt vor, wenn das Restwertrisiko aufgrund einer Restwertgarantie auf einen Dritten, zum Beispiel Händler, übergegangen ist. In diesen Fällen besteht zunächst hinsichtlich dieses Dritten (Restwertgaranten) ein Adressenausfallrisiko. Fällt der Restwertgarant aus, geht das Restwertrisiko auf unsere Finanzdienstleistungsgesellschaften über.

Das Management der Restwertrisiken basiert auf einem festgelegten Regelkreis, der eine vollständige Risikobeurteilung, -überwachung, -steuerung und -kommunikation sicherstellt. Neben einem professionellen Restwertriskomanagement gewährleistet diese Art der Prozessgestaltung auch, dass der Umgang mit Restwertrisiken systematisch verbessert und weiterentwickelt wird.

Für die Restwertrisiken werden im Rahmen der Risiko-steuerung regelmäßig die Angemessenheit der Risikovorsorge sowie das Restwertrisikopotenzial überprüft. Dabei werden

den vertraglich vereinbarten Restwerten erzielbare Marktwerte gegenübergestellt, die aus den Daten externer Dienstleister und aus eigenen Vermarktungsdaten ermittelt werden. Restwertchancen bleiben in der Risikovorsorgebildung unberücksichtigt. Aus dem sich ergebenden Restwertrisikopotenzial werden verschiedene Maßnahmen zur Begrenzung des Restwertrisikos ergriffen. Hinsichtlich des Neugeschäfts müssen dabei aktuelle Marktgegebenheiten und zukünftige Einflussfaktoren in der Restwertempfehlung berücksichtigt werden.

Das Kreditrisiko beschreibt die Gefahr der Entstehung von Verlusten durch Ausfälle in Kundengeschäften, konkret durch Ausfall des Kredit- beziehungsweise des Leasingnehmers. Der Ausfall ist hierbei durch die Zahlungsunfähigkeit beziehungsweise Zahlungsunwilligkeit des Kredit- beziehungsweise Leasingnehmers bedingt. Dies umfasst, dass der Vertragspartner Zins- und Tilgungszahlungen nicht termingerecht oder nicht in voller Höhe leistet.

Wesentliche Grundlage für Kreditscheidungen ist die Bonitätsprüfung von Kreditnehmern. Dabei werden Rating- und Scoring-Verfahren eingesetzt, die eine objektive Entscheidungsgrundlage für die Kredit- und Leasingvergabe sowie die zu bildende Risikovorsorge liefern.

Eine Chance kann sich ergeben, sofern die eingetretenen Verluste aus dem Kredit- und Leasinggeschäft geringer ausfallen als die vorher berechneten erwarteten Verluste und die auf dieser Grundlage gebildete Risikovorsorge. Insbesondere in einzelnen Ländern, in denen aufgrund der unsicheren wirtschaftlichen Situation ein konservativer Risikoansatz verfolgt wird, kann sich bei einer Stabilisierung der wirtschaftlichen Lage und damit einhergehend einer Verbesserung der Bonität der Kreditnehmer die Chance ergeben, dass die realisierten unter den erwarteten Verlusten liegen.

Die Risikosteuerung und -überwachung erfolgt im Rahmen entsprechender Prozesse hinsichtlich wirtschaftlicher Verhältnisse und Sicherheiten sowie der Einhaltung von Limiten, vertraglichen Verpflichtungen und externen und internen Auflagen. Dafür werden Engagements, entsprechend ihrem Risikogehalt, in eine geeignete Betreuungsform (Normal-, Intensiv- oder Problemkreditbetreuung) überführt.

Weitere Informationen zu Risiken im Finanzdienstleistungsgeschäft finden Sie in den Geschäftsberichten 2021 der Volkswagen Financial Services AG und der Volkswagen Bank GmbH.

[Chancen und Risiken aus Mergers & Acquisitions und/oder anderen strategischen Kooperationen/Beteiligungen](#)

Für diese Risikokategorie wurden im Berichtsjahr keine Risiken mit einem Score-Wert über 20 gemeldet.

[Chancen und Risiken aus Kooperationen](#)

Im Rahmen unserer neuen Strategie NEW AUTO streben wir – sowohl bei der Transformation des Kerngeschäfts als auch

beim Aufbau des neuen Geschäftsfelds für Mobilitätslösungen – verstärkt Kooperationen an.

Auf dem Gebiet der Batteriezellen könnten mögliche Risiken durch eventuelle Nichteinigkeit mit unseren Partnern, mögliche Verzögerungen in der Batteriezellentwicklung oder eine verzögerte Batteriezellproduktion entstehen.

Eine starke Vernetzung mit Partnern im Bereich der Elektromobilität, beispielsweise zum Ausbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur, in Form von Kooperationen und Joint Ventures, unterstützt den technologischen Wandel. Aufgrund der Zusammenarbeit bestehen Risiken, wie zum Beispiel ein erhöhter Koordinationsaufwand, komplexere Entscheidungsprozesse und ein Know-how-Abfluss. Die Bündelung von Fachwissen, horizontaler und vertikaler Integration und besserer Ausnutzung von Ressourcen bietet gleichzeitig Chancen. Volkswagen hat zu diesem Zweck verschiedene Teams in der Konzern-Komponente aufgebaut, die sämtliche Kooperationen intensiv begleiten.

Mit der Vermarktung des Modularen E-Antriebs-Baukastens an Dritte, wie beispielsweise im Rahmen der strategischen Allianz mit Ford, könnten bei Beschaffungs-, Produktions- und Qualitätsproblemen Schadensersatzansprüche entstehen.

Mit Hilfe lokaler Partnerschaften wollen wir regionale Kundenbedürfnisse genauer erkennen, wettbewerbsgerechte Kostenstrukturen etablieren und so marktgerechte Produkte entwickeln und anbieten. Wir setzen verstärkt auf Partnerschaften, Zukäufe und Venture-Capital-Investitionen. Damit schaffen wir den größtmöglichen Wert für den Konzern und seine Marken und bekommen die Möglichkeit, unser Know-how insbesondere in neuen Geschäftsfeldern auszubauen. Dies wird unterstützt durch unsere Innovationspräsenz in den Märkten. Gleichzeitig besteht das Risiko, dass die Interessen der Geschäftspartner sich von unseren unterscheiden.

Volkswagen besitzt eine große Anzahl von Patenten und anderen gewerblichen Schutz- und Urheberrechten. Auch im Rahmen von Kooperationen kann es zu Patent- und Lizenzverletzungen und damit zu einer unerlaubten Weitergabe von unternehmensspezifischem Know-how kommen. Volkswagen beobachtet die Absatzmärkte und schützt sein Know-how auch durch rechtliche Schritte.

[Risiken aus der Werthaltigkeit von Goodwill](#)

[beziehungsweise Markennamen und aus Beteiligungen](#)

Bei im Abschluss bilanzierten Goodwill und bei Markennamen sowie bei Beteiligungen besteht das Risiko, dass ihre Werthaltigkeit nicht mehr gegeben ist und eine außerplanmäßige Abschreibung vorgenommen werden muss. Volkswagen überprüft mindestens einmal jährlich auf Basis der zugrunde liegenden zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, ob der Wert von Goodwill oder Markennamen gemindert sein könnte. Auch die Werthaltigkeit der Beteiligungsbuchwerte überprüfen wir regelmäßig. Mögliche Auswirkungen des Klimawandels und künftiger regulatorischer

Vorgaben, insbesondere verbunden mit der Transformation unseres Geschäfts zur Elektromobilität, und deren potenzielle Effekte werden bei der Mittelfristplanung und damit bei der Ableitung der künftigen Cash-flows auch im Rahmen von Werthaltigkeitstests berücksichtigt. Gibt es objektive Hinweise darauf, dass der erzielbare Betrag niedriger als der Buchwert des betreffenden Vermögenswertes ist, nimmt Volkswagen eine nicht liquiditätswirksame Wertminderung vor. Eine Wertminderung kann beispielsweise durch einen Anstieg der Zinssätze oder verschlechterte Geschäftsaussichten ausgelöst werden.

Risiken aus dem Verkauf von Beteiligungen

Ein unerwarteter Finanzmittelbedarf kann dazu führen, dass Vermögenswerte lagebedingt veräußert werden müssen und in der Folge einen nichtäquivalenten, geringeren Erlös erzielen.

GESAMTAUSSAGE ZUR RISIKO- UND CHANCENSITUATION

Die Gesamtrisiko- und Chancensituation ergibt sich für den Volkswagen Konzern aus den zuvor dargestellten Einzelrisiken und -chancen. Um die Beherrschung dieser Risiken zu gewährleisten, haben wir ein umfassendes Risikomanagementsystem geschaffen. Die größten Risiken über alle Risikokategorien hinweg bestehen für den Volkswagen Konzern in einer negativen Markt- und Absatzentwicklung, in Bezug auf Qualität und Cyber-Sicherheit sowie in einer nicht bedarfs- und anforderungsgerechten Produktentwicklung insbesondere im Hinblick auf Elektromobilität und Digitalisierung. Darüber hinaus stellt die Nichtereichung CO₂-bezogener Vorgaben ein Risiko dar. Weiterhin verbleiben für den Volkswagen Konzern Risiken aus der Dieselthematik. Für das Jahr 2022 können sich negative Auswirkungen aus einer sich wieder verschärfenden Covid-19-Pandemie, aus der Versorgungssituation – insbesondere bei Halbleitern – sowie aus dem Russland-Ukraine-Konflikt ergeben. Nach den uns heute bekannten Informationen bestehen keine Risiken, die den Fortbestand wesentlicher Konzerngesellschaften oder des Volkswagen Konzerns gefährden könnten.

Dieser Geschäftsbericht enthält Aussagen zum künftigen Geschäftsverlauf des Volkswagen Konzerns. Diesen Aussagen liegen Annahmen zur Entwicklung der wirtschaftlichen, politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen einzelner Länder, Wirtschaftsräume und Märkte insbesondere für die Automobilbranche, zugrunde, die wir auf Basis der uns vorliegenden Informationen getroffen haben und die wir zurzeit als realistisch ansehen. Die Einschätzungen sind mit Risiken behaftet und die tatsächliche Entwicklung kann von der erwarteten abweichen. Sollten sich wesentliche Parameter bezüglich unserer wichtigsten Absatzmärkte ändern oder sich wesentliche Veränderungen aus den für den Volkswagen Konzern relevanten Währungskursverhältnissen, Rohstoffen oder in der Teileversor-

gung (insbesondere Halbleiter) ergeben oder die tatsächlichen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie von dem in diesem Bericht unterstellten Szenario abweichen, wird das unsere Geschäftsentwicklung entsprechend beeinflussen. Darüber hinaus kann es auch zu Abweichungen von der voraussichtlichen Geschäftsentwicklung kommen, wenn sich die in diesem Geschäftsbericht dargestellten Einschätzungen zu den Faktoren nachhaltiger Wertsteigerung sowie zu Risiken und Chancen anders entwickeln als derzeit von uns erwartet oder sich zusätzliche Risiken beziehungsweise Chancen oder sonstige den Geschäftsverlauf beeinflussende Faktoren ergeben.

Aussichten für das Jahr 2022

Unseren Planungen liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung nach der Erholung im vergangenen Geschäftsjahr im Jahr 2022 auf insgesamt etwas geringerem Niveau weiter wachsen wird – vorbehaltlich einer sich nicht wieder verschärfenden Covid-19-Pandemie sowie einer abnehmenden Intensität von Engpässen bei Vorprodukten und Rohstoffen. Risiken sehen wir weiterhin in protektionistischen Tendenzen, Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Zudem werden die Wachstumsaussichten von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet – insbesondere ergeben sich Risiken aus dem Russland-Ukraine-Konflikt. Wir gehen davon aus, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer eine positive Dynamik verzeichnen werden.

Wir erwarten, dass sich die Märkte für Pkw im Jahr 2022 in den einzelnen Regionen uneinheitlich entwickeln werden. Insgesamt wird das weltweite Verkaufsvolumen von Neufahrzeugen – vorbehaltlich einer sich nicht wieder verschärfenden Covid-19-Pandemie sowie einer abnehmenden Intensität von Engpässen bei Vorprodukten, insbesondere Halbleitern, und Rohstoffen – voraussichtlich moderat über dem des Vorjahres liegen, jedoch das Niveau vor der Pandemie nicht erreichen. In Westeuropa rechnen wir für 2022 mit einem Neuzulassungsvolumen von Pkw, das merklich über dem Niveau des Berichtsjahrs liegt. Für den deutschen Pkw-Markt gehen wir für 2022 davon aus, dass das Volumen der Neuzulassungen das Vorjahresniveau ebenfalls merklich übertrifft. Auf den Pkw-Märkten in Zentral- und Osteuropa wird die Zahl der Verkäufe 2022 den Vorjahreswert voraussichtlich moderat übertreffen – vorbehaltlich der weiteren Entwicklung des Russland-Ukraine-Konflikts. Auf den Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (bis 6,35 t) in Nordamerika rechnen wir für 2022 mit einem Verkaufsvolumen leicht über dem Niveau des Vorjahrs. Wir gehen davon aus, dass die Neuzulassungen auf den südamerikanischen Märkten 2022 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt moderat steigen werden. Die Märkte für Pkw in der Region Asien-Pazifik werden 2022 voraussichtlich leicht über dem Vorjahresniveau liegen.

Auch die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden sich in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln; insgesamt rechnen wir für 2022 – vorbehaltlich einer sich nicht wieder verschärfenden Covid-19-Pandemie sowie einer abnehmenden Intensität von Engpässen bei Vorprodukten, insbesondere Halbleitern, und Rohstoffen – mit einem leicht steigenden Verkaufsvolumen.

Wir erwarten für 2022, dass sich die Neuzulassungen von mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten im Vorjahresvergleich deutlich positiv entwickeln, mit regional unterschiedlichen Ausprägungen. Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten rechnen wir für das Jahr 2022 mit einer insgesamt signifikant steigenden Nachfrage mit unterschiedlichen regionalen Entwicklungen.

Unserer Einschätzung nach werden automobilbezogene Finanzdienstleistungen im Jahr 2022 weiterhin eine hohe Bedeutung für den weltweiten Fahrzeugabsatz haben.

Wir sehen uns auf die künftigen Herausforderungen im Geschäft rund um die Automobilität und die heterogene Entwicklung der regionalen Automobilmärkte insgesamt gut vorbereitet. Unsere Markenvielfalt, unsere Präsenz auf allen wichtigen Märkten der Welt, die breite und gezielt ergänzte Produktpalette sowie unsere Technologien und unsere Dienstleistungen verschaffen uns weltweit eine gute Position im Wettbewerb. Im Zuge der Transformation unseres Kerngeschäfts positionieren wir die Konzernmarken noch trennschräfer und optimieren unser Fahrzeug- und Antriebsportfolio. Im Fokus stehen dabei vor allem die CO₂-Bilanz unserer Fahrzeugflotte und die Konzentration auf die attraktivsten und wachstumsstärksten Marktsegmente. Zusätzlich arbeiten wir mit der fortlaufenden Entwicklung neuer Technologien und unserer Baukästen daran, die Vorteile unseres Mehrmarkenkonzerns noch gezielter zu nutzen.

Wir gehen davon aus, dass die Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im Jahr 2022 unter weiterhin herausfordernden Marktbedingungen um 5 bis 10% über dem Vorjahr liegen werden – unter der Annahme einer sich nicht wieder verschärfenden Covid-19-Pandemie sowie einer abnehmenden Intensität von Engpässen bei Vorprodukten und Rohstoffen. Infolge der strukturellen Unterversorgung mit Halbleitern wird das Geschäftsjahr 2022 weiterhin durch Lieferengpässe belastet sein. Wir rechnen damit, dass sich die Versorgung mit Halbleitern im zweiten Halbjahr im Vergleich zum ersten Halbjahr verbessern wird.

Herausforderungen ergeben sich insbesondere aus dem konjunkturellen Umfeld, der steigenden Wettbewerbsintensität, volatilen Rohstoff- und Devisenmärkten, der Absicherung der Lieferketten sowie aus verschärften emissionsbezogenen Anforderungen.

Wir erwarten, dass die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns und des Bereichs Pkw im Jahr 2022 um 8 bis 13% über dem Vorjahreswert liegen werden. Für das Operative Ergebnis des Konzerns und des Bereichs Pkw rechnen wir im Jahr 2022 mit einer operativen Umsatzrendite zwischen 7,0 und 8,5%. Für den Bereich Nutzfahrzeuge gehen wir bei stark über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen inklusive Navistar von einer operativen Umsatzrendite zwischen 5,0 und 7,0% aus. Im Bereich Power Engineering erwarten wir die Umsatzerlöse moderat über denen des Vorjahrs und für das Operative Ergebnis einen niedrigen positiven dreistelligen Millionen-Euro-Betrag. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen rechnen wir bei spürbar über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen mit einem Operativen Ergebnis in der Größenordnung von 4,5 Mrd. €.

Wolfsburg, 1. März 2022

Der Vorstand

KONZERNABSCHLUSS

- 219** Gewinn- und Verlustrechnung
- 220** Gesamtergebnisrechnung
- 222** Bilanz
- 224** Eigenkapitalentwicklung
- 226** Kapitalflussrechnung
- 227** Anhang
- 373** Versicherung der gesetzlichen Vertreter
- 374** Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

ABSCHLUSS UND ANHANG

KONZERNABSCHLUSS

219	Gewinn- und Verlustrechnung
220	Gesamtergebnisrechnung
222	Bilanz
224	Eigenkapitalentwicklung
226	Kapitalflussrechnung

ANHANG

227	Allgemeine Angaben	287	20. Vorräte
227	Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS	288	21. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
229	Nicht angewendete neue beziehungsweise geänderte IFRS	288	22. Wertpapiere
230	Wesentliche Ereignisse	288	23. Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen
236	Auswirkungen des Klimawandels	289	24. Eigenkapital
237	Konzernkreis	291	25. Lang- und kurzfristige Finanzschulden
248	Konsolidierungsgrundsätze	291	26. Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten
249	Währungsumrechnung	292	27. Lang- und kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten
250	Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze	292	28. Ertragsteuerverpflichtungen
263	Segmentberichterstattung	293	29. Rückstellungen für Pensionen und pensions- ähnliche Verpflichtungen
266	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung	301	30. Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen
266	1. Umsatzerlöse	302	31. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
267	2. Kosten der Umsatzerlöse	303	Sonstige Erläuterungen
267	3. Vertriebskosten	303	32. IAS 23 (Fremdkapitalkosten)
267	4. Verwaltungskosten	303	33. IFRS 16 (Leasingverhältnisse)
268	5. Sonstige betriebliche Erträge	308	34. IFRS 7 (Finanzinstrumente)
268	6. Sonstige betriebliche Aufwendungen	321	35. Kapitalflussrechnung
269	7. Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	323	36. Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente
269	8. Zinsergebnis	347	37. Kapitalmanagement
270	9. Übriges Finanzergebnis	349	38. Eventualverbindlichkeiten
270	10. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	350	39. Rechtsstreitigkeiten
274	11. Ergebnis je Aktie	364	40. Sonstige finanzielle Verpflichtungen
275	Erläuterungen zur Bilanz	364	41. Gesamthonorar des Konzernabschlussprüfers
275	12. Immaterielle Vermögenswerte	365	42. Personalaufwand
278	13. Sachanlagen	366	43. Im Jahresdurchschnitt beschäftigte Mitarbeiter
280	14. Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	368	44. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
282	15. At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen	372	45. Leistungen auf Basis von Performance Shares
284	16. Lang- und kurzfristige Forderungen aus Finanzdienstleistungen	372	46. Angaben über die Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen nach IAS 24
285	17. Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte	373	47. Deutscher Corporate Governance Kodex
286	18. Lang- und kurzfristige sonstige Forderungen	374	48. Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat
287	19. Ertragsteueransprüche		Versicherung der gesetzlichen Vertreter Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

Gewinn- und Verlustrechnung

des Volkswagen Konzerns vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021

Mio. €	Anhang	2021	2020
Umsatzerlöse	1	250.200	222.884
Kosten der Umsatzerlöse	2	-202.959	-183.937
Bruttoergebnis		47.241	38.947
Vertriebskosten	3	-19.228	-18.407
Verwaltungskosten	4	-10.420	-9.399
Sonstige betriebliche Erträge	5	14.731	12.438
Sonstige betriebliche Aufwendungen	6	-13.049	-13.904
Operatives Ergebnis		19.275	9.675
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	7	2.321	2.756
Zinserträge	8	810	793
Zinsaufwendungen	8	-1.818	-2.291
Übriges Finanzergebnis	9	-463	733
Finanzergebnis		851	1.991
Ergebnis vor Steuern		20.126	11.667
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	10	-4.698	-2.843
tatsächlich		-4.612	-3.150
latent		-86	307
Ergebnis nach Steuern		15.428	8.824
davon entfallen auf			
Minderheiten		46	-43
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG		539	533
Aktionäre der Volkswagen AG		14.843	8.334
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €	11	29,59	16,60
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €	11	29,65	16,66

Gesamtergebnisrechnung

Entwicklung des Gesamtergebnisses vom 1. Januar zum 31. Dezember 2021

Mio. €	Gesamt	Anteile der Aktionäre der Volkswagen AG	Anteile der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	Anteile von Minderheiten
Ergebnis nach Steuern	15.428	14.843	539	46
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	5.603	5.556	–	47
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	–1.423	–1.414	–	–9
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	4.180	4.143	–	37
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	–52	–39	–	–13
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten nach Steuern	1	–2	–	3
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	4.128	4.102	–	27
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	Währungsumrechnungsdifferenzen			
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	3.389	3.336	–	53
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	0	0	–	–
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	3.390	3.337	–	53
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	4	4	–	–
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	3.393	3.340	–	53
Sicherungsgeschäfte				
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI I)	–2.711	–2.707	–	–5
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI I)	–70	–76	–	6
Cash-flow-Hedges (OCI I) vor Steuern	–2.782	–2.783	–	1
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI I)	860	861	–	0
Cash-flow-Hedges (OCI I) nach Steuern	–1.922	–1.922	–	0
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI II)	–613	–612	–	–1
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI II)	1.114	1.114	–	0
Cash-flow-Hedges (OCI II) vor Steuern	502	503	–	–1
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI II)	–161	–161	–	0
Cash-flow-Hedges (OCI II) nach Steuern	341	342	–	–1
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten				
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen	–61	–61	–	–
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	0	0	–	–
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten vor Steuern	–61	–61	–	–
Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten	18	18	–	–
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten nach Steuern	–43	–43	–	–
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	631	624	–	7
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	7.231	7.134	–	96
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	–702	–692	–	–9
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	6.529	6.442	–	87
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	21.958	21.285	539	133
Gesamtergebnis				

Entwicklung des Gesamtergebnisses vom 1. Januar zum 31. Dezember 2020

Mio. €	Gesamt	Anteile der Aktionäre der Volkswagen AG	Anteile der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	Anteile von Minderheiten
Ergebnis nach Steuern	8.824	8.334	533	-43
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	-2.871	-2.861	-	-9
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	930	928	-	2
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	-1.940	-1.933	-	-7
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten nach Steuern	-6	-6	-	1
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	61	55	-	6
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	-1.885	-1.885	-	0
Währungsumrechnungsdifferenzen	-2.883	-2.846	-	-37
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	16	16	-	0
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	-2.868	-2.830	-	-37
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	-6	-6	-	-
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	-2.874	-2.836	-	-37
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	Sicherungsgeschäfte			
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI I)	2.866	2.872	-	-6
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI I)	-1.122	-1.126	-	4
Cash-flow-Hedges (OCI I) vor Steuern	1.744	1.746	-	-2
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI I)	-553	-553	-	1
Cash-flow-Hedges (OCI I) nach Steuern	1.191	1.192	-	-1
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI II)	-799	-799	-	0
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI II)	1.178	1.178	-	0
Cash-flow-Hedges (OCI II) vor Steuern	378	379	-	0
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI II)	-110	-110	-	0
Cash-flow-Hedges (OCI II) nach Steuern	268	269	-	0
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten				
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen	38	38	-	-
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	1	1	-	-
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten vor Steuern	39	39	-	-
Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten	-12	-12	-	-
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten nach Steuern	27	27	-	-
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	-304	-297	-	-6
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	-1.690	-1.645	-	-45
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-3.825	-3.777	-	-48
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	250	247	-	3
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-3.575	-3.530	-	-45
Gesamtergebnis	5.249	4.804	533	-88

Bilanz

des Volkswagen Konzerns zum 31. Dezember 2021

Mio. €	Anhang	31.12.2021	31.12.2020
Aktiva			
Langfristige Vermögenswerte			
Immaterielle Vermögenswerte	12	77.689	67.968
Sachanlagen	13, 33	63.695	63.884
Vermietete Vermögenswerte	14, 33	59.699	50.686
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	14	615	558
At Equity bewertete Anteile	15	12.531	10.080
Sonstige Beteiligungen	15	3.000	1.865
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	16	84.954	82.565
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	17	9.156	7.834
Sonstige Forderungen	18	2.895	2.867
Ertragsteuerforderungen	19	635	376
Latente Ertragsteueransprüche	19	13.393	13.486
		328.261	302.170
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	20	43.725	43.823
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	21	15.521	16.243
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	16	56.498	58.006
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	17	12.584	13.234
Sonstige Forderungen	18	7.473	7.381
Ertragsteuerforderungen	19	1.618	1.186
Wertpapiere	22	22.532	21.162
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	23	39.723	33.909
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte		674	–
Bilanzsumme		200.347	194.944
		528.609	497.114

Mio. €	Anhang	31.12.2021	31.12.2020
Passiva			
Eigenkapital	24		
Gezeichnetes Kapital		1.283	1.283
Kapitalrücklage		14.551	14.551
Gewinnrücklagen		117.342	100.772
Übrige Rücklagen		-3.167	-5.270
Eigenkapital der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG		14.439	15.713
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG		144.449	127.049
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital		1.705	1.734
		146.154	128.783
Langfristige Schulden			
Finanzschulden	25	131.618	114.809
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	26	4.466	4.257
Sonstige Verbindlichkeiten	27	8.430	7.905
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	28	5.131	4.890
Rückstellungen für Pensionen	29	41.550	45.081
Ertragsteuerrückstellungen	28	3.392	3.292
Sonstige Rückstellungen	30	23.474	22.688
		218.062	202.921
Kurzfristige Schulden			
Finanzschulden	25	78.584	88.648
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	31	23.624	22.677
Ertragsteuerverbindlichkeiten	28	614	340
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	26	13.002	10.590
Sonstige Verbindlichkeiten	27	19.890	17.979
Ertragsteuerrückstellungen	28	2.863	2.213
Sonstige Rückstellungen	30	25.578	22.964
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten		238	-
		164.393	165.410
Bilanzsumme		528.609	497.114

Eigenkapitalentwicklung

des Volkswagen Konzerns vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021

ÜBRIGE RÜCKLAGEN

Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Währungs-umrechnung
Stand am 01.01.2020	1.283	14.551	96.929	-2.824
Ergebnis nach Steuern	—	—	8.334	—
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	—	—	-1.933	-2.836
Gesamtergebnis	—	—	6.400	-2.836
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	—	—	5	—
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	—	—	—	—
Dividendausschüttungen	—	—	-2.419	—
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	—	—	-166	—
Übrige Veränderungen	—	—	22	1
Stand am 31.12.2020	1.283	14.551	100.772	-5.659
 Stand am 01.01.2021	 1.283	 14.551	 100.772	 -5.659
Ergebnis nach Steuern	—	—	14.843	—
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	—	—	4.143	3.340
Gesamtergebnis	—	—	18.986	3.340
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	—	—	54	—
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen ¹	—	—	—	—
Dividendausschüttungen	—	—	-2.419	—
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote ²	—	—	-269	-32
Übrige Veränderungen	—	—	217	—
Stand am 31.12.2021	1.283	14.551	117.342	-2.351

1 Rückzahlung der Hybridanleihe aus dem Geschäftsjahr 2014.

2 Zu Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote siehe Angabe „Wesentliche Ereignisse“.

Das Eigenkapital wird in der Anhangangabe zum Eigenkapital erläutert.

SICHERUNGSGESCHÄFTE

Cash-flow-Hedges (OCI I)	Abgegrenzte Kosten der Sicherungs- beziehung (OCI II)	Eigenkapital- und Fremdkapital- instrumente	At Equity bewertete Anteile	Anteile der Hybridkapital- geber der Volkswagen AG	Anteile der Anteils- eigner der Volkswagen AG	Anteile von Minderheiten	Summe Eigenkapital
95	-977	-235	295	12.663	121.781	1.870	123.651
-	-	-	-	533	8.867	-43	8.824
1.192	269	21	-242	-	-3.530	-45	-3.575
1.192	269	21	-242	533	5.337	-88	5.249
-	-	-5	-	-	-	-	-
-	-	-	-	2.989	2.989	-	2.989
-	-	-	-	-472	-2.891	-61	-2.952
-	-	-	-	-	-166	-72	-238
-	-	-	-23	-	-1	85	84
1.287	-708	-219	30	15.713	127.049	1.734	128.783
1.287	-708	-219	30	15.713	127.049	1.734	128.783
-	-	-	-	539	15.383	46	15.428
-1.922	342	-82	621	-	6.442	87	6.529
-1.922	342	-82	621	539	21.825	133	21.958
-	-	-54	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-1.237	-1.237	170	-1.068
-	-	-	-	-576	-2.994	-28	-3.022
-1	0	0	-1	-	-302	-288	-590
-	-	-	-109	-	108	-16	93
-635	-367	-355	541	14.439	144.449	1.705	146.154

Kapitalflussrechnung

des Volkswagen Konzerns vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021

Mio. €	2021	2020
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	33.432	24.329
Ergebnis vor Steuern	20.126	11.667
Ertragsteuerzahlungen	-4.216	-2.646
Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien ¹	12.947	12.765
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten ¹	5.050	4.637
Abschreibungen auf Beteiligungen ¹	137	454
Abschreibungen auf Vermietete Vermögenswerte ¹	9.339	9.214
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagegegenständen und Beteiligungen	180	-889
Ergebnis aus der At Equity Bewertung	787	536
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge	-1.652	-1.572
Veränderung der Vorräte	2.110	1.334
Veränderung der Forderungen (ohne Finanzdienstleistungsbereich)	1.888	712
Veränderung der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	1.856	540
Veränderung der Rückstellungen	1.943	803
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte	-16.205	-12.914
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	4.345	260
Cash-flow laufendes Geschäft	38.633	24.901
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten), Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	-10.655	-11.273
Zugänge aktivierter Entwicklungskosten	-7.843	-6.473
Erwerb von Tochtergesellschaften	-3.158	26
Erwerb von sonstigen Beteiligungen	-2.741	-1.660
Veräußerung von Tochtergesellschaften	-304	402
Veräußerung von sonstigen Beteiligungen	52	195
Erlöse aus dem Abgang von Immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	469	411
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren	-1.281	-4.462
Veränderung der Darlehensforderungen und Termingeldanlagen	-667	143
Investitionstätigkeit	-26.128	-22.690
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	-1.071	2.984
Dividendenzahlungen	-3.022	-2.952
Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	-590	-238
Aufnahmen von Anleihen	32.659	25.181
Tilgungen von Anleihen	-30.557	-19.815
Veränderungen der übrigen Finanzschulden	-3.928	3.577
Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten	-1.246	-1.100
Finanzierungstätigkeit	-7.754	7.637
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel	942	-745
Veränderung der Risikovorsorge auf Zahlungsmittel	-1	0
Veränderung Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	5.691	9.103
Endbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	39.123	33.432
Endbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	39.123	33.432
Wertpapiere, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen	34.515	32.645
Brutto-Liquidität	73.637	66.078
Kreditstand	-210.213	-203.457
Netto-Liquidität	-136.576	-137.380

¹ Saldiert mit Zuschreibungen.

Die Kapitalflussrechnung wird in der Anhangangabe zur Kapitalflussrechnung erläutert.

Anhang

des Volkswagen Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2021

Allgemeine Angaben

Die Volkswagen AG hat ihren Sitz in Wolfsburg, Deutschland, und ist beim Amtsgericht Braunschweig unter der Registernummer HRB 100484 eingetragen. Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr.

Die Volkswagen AG hat gemäß der Verordnung 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates ihren Konzernabschluss für das Jahr 2021 nach den durch die Europäische Union übernommenen internationalen Rechnungslegungsstandards, den International Financial Reporting Standards (IFRS), erstellt. Hierbei werden alle von der EU übernommenen und verpflichtend anzuwendenden IFRS berücksichtigt.

Die im Vorjahr angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind grundsätzlich beibehalten worden. Erforderliche Änderungen ergaben sich lediglich durch geänderte Standards.

Darüber hinaus werden bei der Erstellung des Konzernabschlusses alle Vorschriften nach deutschem Handelsrecht, zu deren Anwendung Volkswagen zusätzlich verpflichtet ist, sowie dem deutschen Corporate Governance Kodex beachtet. Hinsichtlich der Mitteilungen und Veröffentlichungen von Veränderungen des Stimmrechtsanteils an der Volkswagen AG nach Wertpapierhandelsgesetz wird auf den handelsrechtlichen Abschluss der Volkswagen AG verwiesen.

Der Konzernabschluss wird in Euro aufgestellt. Soweit nicht anders vermerkt, werden alle Beträge in Millionen Euro (Mio. €) angegeben.

Alle Beträge sind jeweils für sich kaufmännisch gerundet; das kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem international gebräuchlichen Umsatzkostenverfahren erstellt.

Die Erstellung des Konzernabschlusses unter Beachtung der oben genannten Normen erfordert bei einigen Posten, dass Annahmen getroffen werden, die sich auf den Ansatz in der Bilanz oder der Gewinn- und Verlustrechnung des Konzerns sowie auf die Angabe von Eventualforderungen und -verbindlichkeiten auswirken. Der Konzernabschluss vermittelt ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie der Cash-flows.

Der Vorstand hat den Konzernabschluss am 1. März 2022 aufgestellt. Zu diesem Zeitpunkt endet der Wertaufstellungszeitraum.

Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS

Die Volkswagen AG hat alle von der EU übernommenen und ab dem Geschäftsjahr 2021 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsnormen umgesetzt.

Seit dem 1. Januar 2021 sind Änderungen an IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 und IFRS 16 (Reform der Referenzzinssätze – Phase 2) verpflichtend anzuwenden. Die Änderungen der Phase 2 adressieren die bilanzielle Behandlung, wenn ein Referenzzinssatz durch einen anderen Referenzzinssatz tatsächlich ersetzt wird. Durch die Änderungen werden praktische Erleichterungen im Hinblick auf Modifikationen von finanziellen Vermögenswerten, finanziellen Verbindlichkeiten und Leasingverbindlichkeiten sowie bezüglich Sicherungsbeziehungen eingeführt. Modifikationen vertraglicher Zahlungsströme durch eine ökonomisch gleichwertige Ablösung des bisherigen Referenzzinssatzes als direkte Folge der Reform der Referenzzinssätze sind durch Anpassung des Effektivzinssatzes ohne unmittelbare Modifikationsgewinne oder -verluste zu bilanzieren. Eine ähnliche Erleichterung wird für die Bilanzierung von Leasingverbindlichkeiten durch Änderungen am IFRS 16 eingeführt. Zudem ist gemäß den Standardänderungen eine Sicherungsbeziehung in Folge einer ökonomisch gleichwertigen Umstellung auf einen neuen Referenzzinssatz nicht aufzulösen, sondern besteht bei einer entsprechend angepassten Dokumentation fort, wenn die Sicherungsbeziehung die weiteren Voraussetzungen zur Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen erfüllt.

Der Volkswagen Konzern ist von der Reform der Referenzzinssätze aufgrund der Verwendung von IBORs bei variablen Zinsgeschäften betroffen. Zur Vermeidung wesentlicher Risiken, die aus der Ablösung bestehender durch alternative Referenzzinsätze resultieren (Zinsbasisrisiko, Liquiditätsrisiko, Rechtsrisiko, operatives Risiko) wurden Risikomanagement Strategien und Prozesse implementiert. Der Volkswagen Konzern hat den Markt und die Ergebnisse der verschiedenen Branchenarbeitsgruppen, die den Übergang zu den neuen Referenzzinssätzen steuern, genau beobachtet. Dies schließt Ankündigungen der zuständigen Aufsichtsbehörden ein.

Bezüglich der Finanzinstrumente, die abzulösende Referenzzinssätze verwenden, beabsichtigt der Volkswagen Konzern die erforderlichen Umstellungen vor deren offiziellen Ablösedaten vollständig sicherzustellen, beispielsweise indem bestehende derivative Geschäfte („legacy trades“) vorzeitig auf die neuen Referenzzinssätze angepasst werden (aktiver Ansatz) und somit eine Inanspruchnahme von Rückfallmechanismen, die auf dem ISDA 2020 IBOR Fallbacks Protocol der International Swaps and Derivatives Association (ISDA) oder auf entsprechenden bilateralen Vereinbarungen mit den Kontrahenten des Volkswagen Konzerns basieren (passiver Ansatz), vermieden werden kann. Für den Fall neuer Derivate-Transaktionen, die abzulösende Referenzzinssätze verwenden, wurden entsprechende Rückfallmechanismen anhand des ISDA 2020 IBOR Fallbacks Supplements zu den 2006 ISDA Definitions, der 2021 ISDA Interest Rate Derivatives Definitions und/oder des 2018 ISDA Benchmark Supplements in die relevanten Rahmenverträge mit externen Gegenparteien integriert.

Das Volumen der Finanzinstrumente, das zum Bilanzstichtag noch von einer Umstellung auf neue Referenzzinssätze betroffen ist, entfällt auf derivative und nicht-derivative finanzielle Vermögensgegenstände und Schulden. Diese sind im Wesentlichen den nachstehenden Referenzzinssätzen zuzuordnen. Aus unserer Sicht ist der EURIBOR nicht von einer Ablösung betroffen und demnach sind solche Finanzinstrumente nicht in der Angabe enthalten.

Volumen der Finanzinstrumente, die zum 31. Dezember 2021 von der Umstellung auf neue Referenzzinssätze betroffen sind:

Mio. €	Nicht-derivative finanzielle Vermögenswerte Buchwert	Nicht-derivative finanzielle Verbindlichkeiten Buchwert	Derivate Nominalvolumen
USD LIBOR	965	10.622	13.212
STIBOR	0	2.406	3.121
EUR LIBOR	389	0	0
Summe	1.354	13.028	16.333

Die oben genannten geänderten Regelungen haben keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Volkswagen Konzerns.

Nicht angewendete neue beziehungsweise geänderte IFRS

Die Volkswagen AG hat in ihrem Konzernabschluss 2021 die nachstehenden Rechnungslegungsnormen, die vom IASB bis zum 31. Dezember 2021 verabschiedet worden sind, die aber für das Geschäftsjahr noch nicht verpflichtend anzuwenden waren, nicht berücksichtigt.

Standard/Interpretation	Veröffentlicht durch das IASB	Anwendungs-pflicht ¹	Übernahme durch EU	Voraussichtliche Auswirkungen
IFRS 3 Aktualisierung von Verweisen auf das Rahmenwerk	14.05.2020	01.01.2022	Ja	Keine wesentlichen Auswirkungen
IFRS 17 Versicherungsverträge	18.05.2017	01.01.2023	Ja ²	Keine wesentlichen Auswirkungen
IFRS 17 Versicherungsverträge – Änderungen an IFRS 17	25.06.2020	01.01.2023	Ja ²	Keine wesentlichen Auswirkungen
IAS 1 Klassifizierung von Verbindlichkeiten	23.01.2020	01.01.2023	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen
IAS 1 Angaben zu Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	12.02.2021	01.01.2023	Nein	Anpassung der entsprechenden Anhangangaben. Im Wesentlichen Verzicht auf Wiedergabe der gesetzlichen Vorschriften.
IAS 8 Definition rechnungslegungsbezogener Schätzungen	12.02.2021	01.01.2023	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen
IAS 12 Latente Steuern auf Leasingverhältnisse sowie Stilllegungs- und Rückbauverpflichtungen	07.05.2021	01.01.2023	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen
IAS 16 Sachanlagen: Verrechnung bestimmter Kosten und Erlöse in der Herstellungsphase	14.05.2020	01.01.2022	Ja	Keine wesentlichen Auswirkungen
IAS 37 Rückstellungen: Belastende Verträge – Kosten der Vertragserfüllung	14.05.2020	01.01.2022	Ja	Keine wesentlichen Auswirkungen
Verbesserung der International Financial Reporting Standards 2020 ³	14.05.2020	01.01.2022	Ja	Keine wesentlichen Auswirkungen

1 Pflicht zur erstmaligen Anwendung aus Sicht der Volkswagen AG.

2 Das Endorsement durch die EU enthält eine Ausnahme, die Unternehmen in bestimmten Fällen von der Anwendung einer Bewertungsvorgabe wahlweise befreit.

3 Geringfügige Änderungen an einer Reihe von IFRS (IFRS 1, IFRS 9 und IAS 41).

Wesentliche Ereignisse

Dieselthematik

Am 18. September 2015 veröffentlichte die US-amerikanische Umweltschutzbehörde (Environmental Protection Agency – EPA) eine „Notice of Violation“ und gab öffentlich bekannt, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit 2.0 l Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns in den USA Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NO_x)-Emissionen festgestellt wurden. In diesem Zusammenhang informierte die Volkswagen AG darüber, dass bei Dieselmotoren des Typs EA 189 auffällige Abweichungen zwischen Prüfstandswerten und realem Fahrbetrieb festgestellt wurden und dieser Motortyp weltweit in rund elf Millionen Fahrzeugen verbaut worden sei. Am 2. November 2015 gab die EPA mit einer „Notice of Violation“ bekannt, dass auch bei der Software von US-Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Typs V6 mit 3.0 l Hubraum Unregelmäßigkeiten festgestellt wurden.

Die sogenannte Dieselthematik hatte ihren Ursprung in einer – nach Rechtsauffassung der Volkswagen AG nur nach US-amerikanischem Recht unzulässigen – Veränderung von Teilen der Software der betreffenden Motorsteuerungseinheiten für das seinerzeit von der Volkswagen AG entwickelte Dieselaggregat EA 189. Diese Softwarefunktion wurde ab 2006 ohne Wissen der Vorstandsebene entwickelt und implementiert. Vorstandsmitglieder hatten bis zum Sommer 2015 keine Kenntnis von der Entwicklung und Implementierung dieser Softwarefunktion erlangt.

Auch gibt es keine Erkenntnisse, dass den für die Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014 verantwortlichen Personen im Nachgang zur Veröffentlichung der Studie des International Council on Clean Transportation im Mai 2014 ein nach US-amerikanischem Recht unzulässiges „Defeat Device“ als Ursache der hohen NO_x -Emissionen bei bestimmten US-Fahrzeugen mit 2.0 l Dieselmotoren des Typs EA 189 offengelegt wurde. Vielmehr war die Erwartung der für die Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014 verantwortlichen Personen zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014, dass die Thematik mit vergleichsweise geringem Aufwand zu beheben sei.

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

Im Geschäftsjahr 2021 waren im Zusammenhang mit der Dieselthematik Sondereinflüsse in Höhe von 750,8 Mio. € zu erfassen, die im Wesentlichen im Sonstigen betrieblichen Ergebnis ausgewiesen sind. Diese resultieren aus zusätzlichen Aufwendungen im Wesentlichen für Rechtsrisiken in Höhe von 967,6 Mio. €. Gegenläufig wirkten Erträge aus Schadensersatzleistungen sowie Erträge aus nicht benötigten Vorsorgen für Gewährleistungsmaßnahmen. Hintergrund für die Erträge aus Schadensersatzleistungen in Höhe von 216,8 Mio. € sind die im Juni 2021 mit ehemaligen Vorstandsmitgliedern geschlossenen Vereinbarungen. Diese hatten das Ziel, die Aufarbeitung der Dieselthematik in Bezug auf die zivilrechtlichen Verantwortlichkeiten der Organmitglieder zügig, rechtssicher sowie endgültig zu beenden. Hierzu schlossen Volkswagen und Audi mit Herrn Prof. Dr. Winterkorn und Herrn Stadler jeweils einen Vergleich über Schadensersatzleistungen (Haftungsvergleich) im Zusammenhang mit der Dieselthematik. Die Höhe der Schadensersatzleistung von Herrn Prof. Dr. Winterkorn liegt bei 11,2 Mio. €, die von Herrn Stadler bei 4,1 Mio. €. Darüber hinaus sind in diesem Zusammenhang Verpflichtungen in Höhe von 3,1 Mio. € aufgelöst worden. Weiterhin einigte sich Volkswagen mit den beteiligten Versicherern aus der Managerhaftpflichtversicherung (D&O-Versicherung) auf die Zahlung eines Betrags in Höhe von insgesamt 270 Mio. € (Deckungsvergleich), wovon 195,9 Mio. € ertragswirksam erfasst worden sind.

Darüber hinaus wurde eine Einigung über Schadensersatzleistungen durch jeweils ein ehemaliges Vorstandsmitglied von Audi und Porsche erzielt. Ein ehemaliger Audi-Vorstand war nicht zu einer Einigung bereit, gegen ihn werden gerichtliche Schritte vorbereitet. Ansprüche gegen ein früheres Vorstandsmitglied der Marke Volkswagen Pkw wurden bereits geltend gemacht. Die ordentliche Hauptversammlung der Volkswagen AG hat diesen Vereinbarungen am 22. Juli 2021 zugestimmt.

Weitere Angaben zu den Rechtsstreitigkeiten im Zusammenhang mit der Dieselthematik finden sich unter der Angabe „Rechtsstreitigkeiten“.

Kartellrechtliche Untersuchungen

Im April 2019 hatte die Europäische Kommission im Rahmen der kartellrechtlichen Untersuchungen in der Automobilindustrie der Volkswagen AG sowie der AUDI AG und der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG erstmals Beschwerdepunkte übermittelt. Mit diesen informierte die Europäische Kommission über ihre vorläufige Bewertung des Sachverhalts und gab Gelegenheit zur Stellungnahme. Nach Eintritt in das förmliche Settlement-Verfahren hat die Kommission im April 2021 erneut Beschwerdepunkte mit einem deutlich begrenzteren Tatvorwurf übermittelt. Auf deren Basis ist am 8. Juli 2021 eine das Verwaltungsverfahren abschließende Settlement-Entscheidung ergangen, mit der gegenüber den drei Marken ein Gesamtbußgeld in Höhe von rund 502 Mio. € verhängt worden ist. Dieser Betrag ist als Sonstiger betrieblicher Aufwand erfasst worden. Der Gegenstand der Entscheidung beschränkt sich inhaltlich auf die Kooperation deutscher Automobilhersteller zu einzelnen technischen Fragen im Zusammenhang mit der Entwicklung und Einführung von SCR (Selective Catalytic Reduction)-Systemen für Pkw, die im Europäischen Wirtschaftsraum verkauft worden sind. Andere Verhaltensweisen wie Preisabsprachen oder die Aufteilung von Märkten und Kunden werden den Herstellern nicht vorgeworfen.

Volkswagen hat die am 12. Juli 2021 zugestellte Entscheidung akzeptiert und keine Rechtsmittel eingelegt, sodass die Entscheidung rechtskräftig geworden ist.

Die Europäische Kommission führte im Jahr 2011 Durchsuchungen bei europäischen Lkw-Herstellern wegen des Verdachts eines unzulässigen Informationsaustauschs im Zeitraum zwischen 1997 und 2011 durch und übermittelte im November 2014 in diesem Zusammenhang MAN, Scania und den übrigen betroffenen Lkw-Herstellern die sogenannten Beschwerdepunkte. Mit ihrer Vergleichsentscheidung im Juli 2016 verhängte die Europäische Kommission gegen fünf europäische Lkw-Hersteller Geldbußen. Da MAN die Europäische Kommission als Kronzeuge über die Unregelmäßigkeiten informiert hatte, wurde MAN die Geldbuße vollständig erlassen.

Im September 2017 verhängte die Europäische Kommission gegen Scania eine Geldbuße von 0,88 Mrd. €. Scania hatte dagegen Rechtsmittel zum Europäischen Gerichtshof in Luxemburg eingelegt und sich umfassend verteidigt. Das Gericht der Europäischen Union (Gericht erster Instanz) hat die Rechtsmittel von Scania in einem Urteil im Februar 2022 vollinhaltlich abgelehnt. Scania wertet das Urteil derzeit aus und wird fristgerecht entscheiden, ob Scania Rechtsmittel an den Europäischen Gerichtshof einlegen wird. Scania bildete bereits im Jahr 2016 eine Rückstellung in Höhe von 0,4 Mrd. € und erhöhte diese im Berichtsjahr auf rund 0,9 Mrd. €.

Auswirkungen Covid-19-Pandemie / Halbleiter-Knappheit

Im Laufe des Jahres 2021 wurden viele restriktive Maßnahmen auch aufgrund der zunehmenden Impfquote gelockert. Im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2021 waren keine wesentlichen Wertberichtigungen aufgrund der Covid-19-Pandemie vorzunehmen.

In der gesamten Industrie haben sich Versorgungsengpässe bei Halbleitern und daraus resultierende Lieferengpässe zunehmend negativ bemerkbar gemacht. Auch beim Volkswagen Konzern hatte dies Auswirkungen auf die Produktion. Aufgrund dessen zeigt sich im Geschäftsjahr beim Volkswagen Konzern eine Reduzierung des Bestandes an Fertigerzeugnissen bei gleichzeitiger Erhöhung der Rohstoffe und der unfertigen Erzeugnisse (siehe auch die Ausführungen in der Angabe „Vorräte“).

Siehe hierzu auch die Erläuterungen im Konzernlagebericht 2021, insbesondere in den Kapiteln Geschäftsverlauf, Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage, Prognosebericht sowie Risiko- und Chancenbericht.

Wesentliche Transaktionen

Am 29. Juni 2021 wurde die Verschmelzung von MAN SE mit TRATON SE auf der Hauptversammlung der MAN SE beschlossen. Mit Beschlussfassung der Verschmelzung wurde auch das Verfahren zur Übertragung der Aktien der Minderheitsaktionäre von MAN SE auf TRATON SE gegen die Gewährung einer angemessenen Barabfindung durchgeführt (verschmelzungsrechtlicher Squeeze-out). In diesem Zusammenhang war der Barwert des gewährten Andienungsrechts von rund 587 Mio. € erfolgsneutral als kurzfristige Verbindlichkeit zu erfassen. Entsprechend reduzierten sich die Minderheitenanteile am Eigenkapital des Volkswagen Konzerns sowie die Gewinnrücklagen und Übrige Rücklagen der Aktionäre der Volkswagen AG.

Am 31. August 2021 ist die Eintragung der Verschmelzung der MAN SE auf die TRATON SE in die Handelsregister der MAN SE und TRATON SE erfolgt. Mit Eintragung in das Handelsregister wurde der Squeeze-out rechtswirksam. Im Anschluss erfolgte am 3. September 2021 die Auszahlung der Barabfindung in Höhe von 70,68 € je Stamm- und Vorzugsaktie an die MAN SE Minderheitsaktionäre. Damit ist der MAN SE Squeeze-out abgeschlossen. Die Angemessenheit der Barabfindung wird durch ein gerichtliches Spruchverfahren, das von im Squeeze-out abgefundenen Minderheitsaktionären initiiert wurde, überprüft.

Mitte Juni 2021 haben sich Volkswagen und der schwedische Batteriezellhersteller Northvolt AB darauf geeinigt, die Produktion von Volkswagen Premium-Zellen im schwedischen Skellefteå zu konzentrieren. In diesem Zusammenhang hat Volkswagen an einer Finanzierungsrunde von Northvolt AB beteiligungsproportional teilgenommen und weitere 650 Mio. USD investiert. Außerdem hat Volkswagen sein bestehendes Wandeldarlehen um weitere 190 Mio. € ausgereicht und diesen Teil des Wandeldarlehens zeitgleich in Vorzugsanteile gewandelt. Die Beteiligungsquote von Volkswagen an Northvolt AB stieg damit auf 23,6 %. Aufgrund vorteilhafter Konditionen bei Wandlung resultierte aus der Bewertung des gewandelten Darlehens ein nicht zahlungswirksamer Ertrag in Höhe von 62 Mio. €. Im Ergebnis stieg damit der Buchwert der Beteiligung an Northvolt AB um 796 Mio. €. Ausgereicht bleibt noch ein Wandeldarlehen in Höhe von 240 Mio. €.

Im Zuge von Restrukturierungsmaßnahmen wurde die Veräußerung der MAN Truck & Bus Österreich GesmbH, Steyr/Österreich (MTBÖ) mit Wirkung zum 31. August 2021 vollzogen. Die Vermögenswerte und Schulden der MTBÖ wurden bis zur Veräußerung als Veräußerungsgruppe im Abschluss des Volkswagen Konzerns dargestellt. Im Zusammenhang mit der Veräußerung wurde ein Aufwand erfasst, der mit 160 Mio. € im Wesentlichen auf Wertminderungen des Sachanlagevermögens und mit 144 Mio. € auf einen Verlust aus der Entkonsolidierung entfiel. Der gesamte Aufwand in Höhe von 304 Mio. € wird in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen. Aus der Veräußerung der Anteile an der MTBÖ resultierte ein Nettozahlungsmittelabfluss von 199 Mio. €, der im Cash-flow aus der Investitionstätigkeit ausgewiesen wird.

Der Volkswagen Aufsichtsrat hat Ende Juli 2021 einem Vertrag mit dem Finanzinvestor Attestor Limited und der Pon Holdings B.V. zur Abgabe eines gemeinsamen öffentlichen Übernahmeangebots auf die Anteile an der Europcar Mobility Group S.A. Paris/Frankreich über eine Konsortialgesellschaft zugestimmt.

Nach erfolgreicher Prüfung der Angebotsunterlagen gab die französische Aufsichtsbehörde Ende November 2021 das Übernahmeangebot frei. Die Ende November 2021 gestartete Frist, während der die Europcar-Aktionäre ihre Aktien andienen können, endet mit der kartellrechtlichen Freigabe. Volkswagen bietet zusammen mit seinen beiden Partnern durch die Konsortialgesellschaft 50 Cent je Europcar-Aktie. Werden mehr als 90 % der Aktien angedient, so kommt ein Aufschlag von einem Cent je Aktie dazu. Wird das Angebot angenommen, so wird das Konsortium nach derzeitigem Stand gemeinsam die Beherrschung über Europcar übernehmen.

Volkswagen ist Stillhalter von Put-Optionen der anderen Konsortialgesellschafter und die anderen Gesellschafter haben Volkswagen Call-Optionen auf ihre Anteile an der Konsortialgesellschaft eingeräumt. Aus der Bewertung der Optionen ergab sich im Geschäftsjahr 2021 ein nicht zahlungswirksamer Aufwand in Höhe von 103 Mio. €, der im Finanzergebnis erfasst wurde.

In 2021 haben der Volkswagen Konzern und Rimac Automobili d.o.o., Sveta Nedelja/Kroatien (Rimac) die Bugatti Rimac d.o.o. mit Hauptsitz in Sveta Nedelja gegründet. Volkswagen hat dabei seine vollkonsolidierten Tochtergesellschaften Bugatti Automobiles S.A.S, Molsheim/Frankreich und zunächst 51 % der Bugatti International S.A., Strassen/Luxemburg eingebracht. Aus der Einbringung ergab sich unter Berücksichtigung einer anteiligen Ergebniseliminierung ein nicht liquiditätswirksamer Ertrag im Sonstigen betrieblichen Ergebnis in Höhe von 124 Mio. €. An dem Unternehmen halten Rimac 55 % und Volkswagen über Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (Porsche) 45 % der Anteile. Außerdem ist Porsche mit 22 % direkt an Rimac beteiligt. Beide Beteiligungen werden im Konzernabschluss unter den At Equity bewerteten Anteilen ausgewiesen.

Zunächst wird Bugatti Rimac d.o.o. mit dem Bugatti Chiron und dem Rimac Nevera zwei Hypercar-Modelle produzieren. Für die weitere Zukunft ist angedacht, dass ein gemeinsames Produktpotfolio unter dem Markennamen Bugatti mit dem Ziel der Entwicklung, Produktion und des Vertriebs elektrisch betriebener Luxus-Hypersportwagen das Kernstück von Bugatti Rimac d.o.o. sein soll.

Zur Ausweitung der Batterie-Kompetenz hat Volkswagen sich über die Volkswagen (China) Investment Co. Ltd. an der Gotion High-Tech Co., Ltd., Hefei/China (Gotion) beteiligt und ist mit 26 % nun größter Anteilseigner des chinesischen Batterielieferanten. Der Konzern hat hierfür insgesamt 1,2 Mrd. € investiert. Die Beteiligung wird nach der Equity-Methode bewertet.

Erwerb Navistar

Am 1. Juli 2021 hat eine Gesellschaft der TRATON GROUP alle ausstehenden Anteile des US-amerikanischen Nutzfahrzeugherstellers Navistar International Corporation (Navistar) mit Sitz in Lisle, Illinois/USA erworben. Der mit Zahlungsmitteln gezahlte Kaufpreis betrug 3.118 Mio. € (3.700 Mio. USD). TRATON SE hält nun mittelbar 100 % der Anteile an der bisher nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligung (Anteil von 16,7 %) an der Navistar International Corporation. Der Handel der Navistar-Aktie an der New Yorker Börse wurde eingestellt.

Die erstmalige Bilanzierung der Akquisition ist aufgrund der Größe der Transaktion noch nicht finalisiert, da die internen Prüfungen der der Kaufpreisallokation zugrunde liegenden Informationen noch nicht abgeschlossen sind. Dementsprechend sind die zum 31. Dezember 2021 erfassten Beträge vorläufig.

Der aus dem Erwerb resultierende Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 2.783 Mio. € bildet die aus der Tätigkeit mit Navistar entstehenden Synergien insbesondere durch den Ausbau der Marktanteile, im Einkauf, bei den Produktionskosten, durch Modularisierung und Verwendung gemeinsamer Komponenten sowie im Bereich Forschung und Entwicklung ab.

Der Fair Value des Eigenkapitalanteils an Navistar, den die TRATON GROUP unmittelbar vor dem Erwerbszeitpunkt gehalten hat, wurde auf Basis des Börsenkurses von 44,50 USD/Aktie zum Erwerbszeitpunkt ermittelt, und beträgt 624 Mio. €. Aus der Neubewertung dieses Eigenkapitalanteils ergibt sich ein Ertrag von 219 Mio. €. Darüber hinaus sind aufgrund der im Rahmen der Erstkonsolidierung von Navistar erfolgten Ausbuchung des At Equity Anteils zuvor im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert worden, was zu einem Aufwand von 37 Mio. € geführt hat. In Summe resultiert hieraus ein Ertrag in Höhe von 182 Mio. €, der im Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen ausgewiesen wird.

Die vorläufige Verteilung des Kaufpreises auf die übernommenen Vermögenswerte und Schulden wird im Folgenden dargestellt:

Mio. €	Vorläufige Fair Values zum 1. Juli 2021
Übertragene Gegenleistung	
Zahlungsmittel	3.118
Abwicklung vorher bestehender Beziehungen	126
Austausch anteilsbasierter Vergütungsprämien	22
Summe	3.266

Mio. €	Vorläufige Fair Values zum 1. Juli 2021
Übernommenes Nettovermögen	
Immaterielle Vermögenswerte	3.542
davon Kundenbeziehungen	2.163
davon Markennamen	736
Sachanlagen	917
Vermietete Vermögenswerte	316
Sonstige Beteiligungen	621
Langfristige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	369
Vorräte	1.045
Kurzfristige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	1.732
Flüssige Mittel	565
Aktive latente Steuern	600
Summe Vermögenswerte	9.709
Langfristige Finanzschulden	509
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	1.066
Passive latente Steuern	114
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen	695
Kurzfristige Finanzschulden	3.322
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen	2.894
Summe Schulden	8.599
Saldo übernommenes Nettovermögen	1.109

Mio. €	Ermittlung des vorläufigen Geschäfts- oder Firmenwertes
Übertragene Gegenleistung	3.266
Anteile von Minderheiten	3
Fair Value zuvor gehaltener Kapitalanteile	624
abzüglich	
Übernommenes Nettovermögen	1.109
Geschäfts- oder Firmenwert	2.783

Der in der Übertragenen Gegenleistung enthaltene Betrag für die Abwicklung vorher bestehender Beziehungen in Höhe von 126 Mio. € entspricht dem Fair Value der im Volkswagen Konzern zum Erwerbszeitpunkt bilanzierten Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber Navistar. Der Fair Value einer Forderung der MAN Truck & Bus gegenüber Navistar aus der Kündigung eines Entwicklungsprojektes übersteigt dabei den bisher bilanzierten Buchwert um 12 Mio. €. Der Unterschiedsbetrag wurde erfolgswirksam in den Sonstigen betrieblichen Erträgen erfasst.

In den Forderungen und finanziellen Vermögenswerten sind folgende Gruppen von Forderungen enthalten, für die der Bruttobetrag vom Fair Value abweicht:

Mio. €	Bruttobetrag	Voraussichtlich uneinbringlicher Betrag
Forderungen Finanzierungsgeschäft	924	15
Leasingforderungen	201	36
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	501	15
Sonstige Forderungen	512	1

Die bis 31. Dezember 2021 angefallenen Transaktionskosten für die Durchführung des Unternehmenszusammenschlusses wurden in Höhe von 34 Mio. € in den Verwaltungskosten erfasst.

Durch die Einbeziehung von Navistar zum 1. Juli 2021 hat sich der Umsatz des Volkswagen Konzerns zum 31. Dezember 2021 um 3.494 Mio. € erhöht und das Ergebnis nach Steuern unter Berücksichtigung von Abschreibungen auf die aufgedeckten stillen Reserven um 217 Mio. € verringert.

Wäre Navistar schon seit 1. Januar 2021 vollkonsolidiert in den Volkswagen Konzernabschluss einbezogen worden, hätte der zum 31. Dezember 2021 ausgewiesene Konzernumsatz nach Konsolidierung 253.802 Mio. € betragen und das ausgewiesene Ergebnis nach Steuern wäre mit 14.942 Mio. € um 526 Mio. € niedriger ausgefallen.

Auswirkungen des Klimawandels

Vor dem Hintergrund des Klimawandels und den damit verbundenen Verschärfungen der Emissionsregelungen schreitet die Transformation der Automobilindustrie hin zu Elektromobilität und weiteren Digitalisierung weiter voran. Im Rahmen der Strategie „NEW AUTO“ hat der Volkswagen Konzern die Transformation zur Elektromobilität nochmals beschleunigt.

Im Rahmen der Aufstellung des Konzernabschlusses hat der Vorstand die möglichen Auswirkungen des Klimawandels und künftiger regulatorischer Vorgaben, insbesondere der damit verbundenen Transformation zur Elektromobilität, berücksichtigt. Potenzielle Effekte insbesondere auf langfristige Vermögenswerte, Rückstellungen für Emissionsabgaben, und künftige Cash-flows wurden im Rahmen der in den Konzernabschluss einfließenden wesentlichen Schätzungen und Beurteilungen soweit möglich einbezogen. Die Auswirkungen der Transformation zur Elektromobilität werden bei der Ermittlung der Mittelfristplanung und damit bei der Ableitung der künftigen Cash-flows für die Ermittlung des erzielbaren Betrags im Rahmen der Werthaltigkeitstests der Good-wills und Immateriellen Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer insbesondere bei der Planung künftiger Fahrzeugmodelle und Investitionen in Entwicklungskosten sowie Produktionsanlagen berücksichtigt. Darüber hinaus beurteilt Volkswagen regelmäßig, ob sich aus diesen Entwicklungen die Notwendigkeit von anlassbezogenen Wertminderungstests oder der Anpassung von Nutzungsdauern bei sonstigen langfristigen nichtfinanziellen Vermögenswerten ergeben. In Bezug auf die sich verschärfenden Emissionsregelungen wird sichergestellt, dass die verschiedenen international bestehenden Regelungen berücksichtigt und etwaige Verpflichtungen sachgerecht erfasst werden. Wesentliche Auswirkungen auf den Konzernabschluss ergaben sich hieraus nicht. Durch die erhöhten Entwicklungsaufwendungen in den Bereichen Elektromobilität und Digitalisierung ergibt sich jedoch ein entsprechender Anstieg der selbst erstellten Immateriellen Vermögenswerte. Siehe hierzu auch die Erläuterungen im Abschnitt „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“.

Bezüglich der ausführlichen Darstellung der Berücksichtigung der Nachhaltigkeit im Rahmen der Konzernstrategie sowie der Steuerung und Planung des Konzerns wird auf die Abschnitte „Ziele und Strategien“ sowie „Nachhaltige Wertsteigerung“ im Konzernlagebericht verwiesen.

Konzernkreis

Neben der Volkswagen AG werden in den Konzernabschluss alle wesentlichen in- und ausländischen Tochterunternehmen einschließlich strukturierter Unternehmen einbezogen, die die Volkswagen AG unmittelbar oder mittelbar beherrscht. Dies ist der Fall, wenn die Volkswagen AG unmittelbar oder mittelbar die Verfügungsgewalt aufgrund von Stimmrechten oder anderen Rechten über das potenzielle Tochterunternehmen besitzt, an positiven oder negativen variablen Rückflüssen aus dem potenziellen Tochterunternehmen partizipiert und diese Rückflüsse beeinflussen kann. Bei den im Volkswagen Konzern konsolidierten strukturierten Unternehmen bestimmt Volkswagen auch bei nicht vorliegender Kapitalbeteiligung die nach Aufsetzen der Struktur verbleibenden wesentlichen relevanten Aktivitäten und beeinflusst dadurch die eigenen variablen Rückflüsse. Die strukturierten Unternehmen dienen im Wesentlichen der Durchführung von Asset-Backed-Securities-Transaktionen zur Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts sowie der Anlage finanzieller Mittel in Wertpapierspezialfonds. Die Einbeziehung von Tochterunternehmen beginnt zu dem Zeitpunkt, zu dem die Beherrschung besteht; sie endet, wenn die Beherrschung nicht mehr gegeben ist.

Tochtergesellschaften mit ruhender oder einer Geschäftstätigkeit, die für die Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie der Cash-flows des Volkswagen Konzerns sowohl einzeln als auch gesamt von untergeordneter Bedeutung sind, werden nicht konsolidiert. Sie werden mit ihren jeweiligen Anschaffungskosten unter Berücksichtigung gegebenenfalls vorzunehmender Wertminderungen und Wertaufholungen im Konzernabschluss bilanziert.

Wesentliche Gesellschaften, bei denen die Volkswagen AG mittelbar oder unmittelbar die Möglichkeit hat, die finanz- und geschäftspolitischen Entscheidungen maßgeblich zu beeinflussen (assoziierte Unternehmen) oder sich mittelbar oder unmittelbar die Beherrschung teilt (Gemeinschaftsunternehmen), werden nach der Equity-Methode bewertet. Zu den Gemeinschaftsunternehmen werden auch Gesellschaften gerechnet, bei denen der Volkswagen Konzern zwar über die Mehrheit der Stimmrechte verfügt, bei denen aufgrund der Gesellschaftsverträge wesentliche Entscheidungen jedoch nur einstimmig getroffen werden können. Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen von untergeordneter Bedeutung werden mit ihren jeweiligen Anschaffungskosten unter Berücksichtigung gegebenenfalls vorzunehmender Wertminderungen und Wertaufholungen ange setzt.

Die Zusammensetzung des Volkswagen Konzerns ergibt sich aus der folgenden Tabelle:

	2021	2020
Volkswagen AG und vollkonsolidierte Tochtergesellschaften		
Inland	144	145
Ausland	803	736
Zu Anschaffungskosten geführte Tochtergesellschaften		
Inland	80	78
Ausland	284	284
Assoziierte Gesellschaften, Gemeinschaftsunternehmen und Beteiligungen		
Inland	83	80
Ausland	135	119
	1.529	1.442

Die Aufstellung des gesamten Anteilsbesitzes, die einen Teil des Jahresabschlusses der Volkswagen AG darstellt, ist unter folgendem Pfad beim elektronischen Unternehmensregister www.unternehmensregister.de sowie auf www.volkswagenag.com/ir abrufbar.

Folgende vollkonsolidierte verbundene deutsche Unternehmen in der Rechtsform einer Kapital- beziehungsweise Personengesellschaft haben die Bedingungen des § 264 Abs. 3 beziehungsweise § 264b HGB erfüllt und nehmen die Befreiungsvorschrift so weit wie möglich in Anspruch:

- > ARTEMIS GmbH, Wolfsburg
- > AUDI AG, Ingolstadt
- > Audi Berlin GmbH, Berlin
- > Audi Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main
- > Audi Hamburg GmbH, Hamburg
- > Audi Hannover GmbH, Hannover
- > Audi Immobilien GmbH & Co. KG, Ingolstadt
- > Audi Leipzig GmbH, Leipzig
- > Audi München GmbH, München
- > Audi Sport GmbH, Neckarsulm
- > Audi Stuttgart GmbH, Stuttgart
- > Auto & Service PIA GmbH, München
- > Autostadt GmbH, Wolfsburg
- > Bugatti Engineering GmbH, Wolfsburg
- > CARIAD SE, Wolfsburg
- > Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
- > dx.one GmbH, Chemnitz
- > GETAS Verwaltung GmbH & Co. Objekt Augsburg KG, Pullach i. Isartal
- > GETAS Verwaltung GmbH & Co. Objekt Heinrich-von-Buz-Straße KG, Pullach i. Isartal
- > HABAMO Verwaltung GmbH & Co. Objekt Sterkrade KG, Pullach i. Isartal
- > Haberl Beteiligungs-GmbH, München
- > MAHAG Automobilhandel und Service GmbH & Co. oHG, München
- > MAHAG GmbH, München
- > MAHAG Sportwagen Zentrum Albrechtstraße GmbH, München
- > MAN Energy Solutions SE, Augsburg
- > MOIA GmbH, Berlin
- > MOIA Operations Germany GmbH, Hannover
- > Porsche Consulting GmbH, Bietigheim-Bissingen
- > Porsche Deutschland GmbH, Bietigheim-Bissingen
- > Porsche Dienstleistungs GmbH, Stuttgart
- > Porsche Digital GmbH, Stuttgart
- > Porsche Engineering Group GmbH, Weissach
- > Porsche Engineering Services GmbH, Bietigheim-Bissingen
- > Porsche Erste Beteiligungsgesellschaft mbH, Stuttgart
- > Porsche Financial Services GmbH & Co. KG, Bietigheim-Bissingen
- > Porsche Financial Services GmbH, Bietigheim-Bissingen
- > Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart
- > Porsche Immobilien GmbH & Co. KG, Stuttgart
- > Porsche Investments GmbH, Stuttgart
- > Porsche Leipzig GmbH, Leipzig
- > Porsche Lizenz- und Handelsgesellschaft mbH & Co. KG, Ludwigsburg
- > Porsche Logistik GmbH, Stuttgart
- > Porsche Niederlassung Berlin GmbH, Berlin
- > Porsche Niederlassung Berlin-Potsdam GmbH, Kleinmachnow
- > Porsche Niederlassung Hamburg GmbH, Hamburg
- > Porsche Niederlassung Leipzig GmbH, Leipzig
- > Porsche Niederlassung Stuttgart GmbH, Stuttgart
- > Porsche Nordamerika Holding GmbH, Ludwigsburg
- > Porsche Siebte Vermögensverwaltung GmbH, Wolfsburg
- > Porsche Smart Mobility GmbH, Stuttgart
- > Porsche Zentrum Hoppegarten GmbH, Stuttgart
- > Schwaba GmbH, Augsburg
- > SEAT Deutschland Niederlassung GmbH, Frankfurt am Main
- > SKODA AUTO Deutschland GmbH, Weiterstadt

- > SZM Sportwagen Zentrum München GmbH, München
- > VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg
- > VGRB GmbH, Berlin
- > VGRD GmbH, Wolfsburg
- > VGRHH GmbH, Hamburg
- > Volkswagen ADMT Hannover GmbH, Hannover
- > Volkswagen AirService GmbH, Braunschweig
- > Volkswagen Automobile Berlin GmbH, Berlin
- > Volkswagen Automobile Chemnitz GmbH, Chemnitz
- > Volkswagen Automobile Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main
- > Volkswagen Automobile Hamburg GmbH, Hamburg
- > Volkswagen Automobile Hannover GmbH, Hannover
- > VOLKSWAGEN Automobile Leipzig GmbH, Leipzig
- > Volkswagen Automobile Region Hannover GmbH, Hannover
- > Volkswagen Automobile Rhein-Neckar GmbH, Mannheim
- > Volkswagen Automobile Stuttgart GmbH, Stuttgart
- > Volkswagen Beteiligungsverwaltung GmbH, Wolfsburg
- > Volkswagen Deutschland GmbH & Co. KG, Wolfsburg
- > Volkswagen Deutschland Verwaltungs GmbH, Wolfsburg
- > Volkswagen Dritte Leasingobjekt GmbH, Braunschweig
- > Volkswagen Erste Leasingobjekt GmbH, Braunschweig
- > Volkswagen Fünfte Leasingobjekt GmbH, Braunschweig
- > Volkswagen Gebrauchtfahrzeughandels und Service GmbH, Langenhagen
- > Volkswagen Group IT Services GmbH, Wolfsburg
- > Volkswagen Group Real Estate GmbH & Co. KG, Wolfsburg
- > Volkswagen Group Services GmbH, Wolfsburg
- > Volkswagen Immobilien GmbH, Wolfsburg
- > Volkswagen Konzernlogistik GmbH & Co. OHG, Wolfsburg
- > Volkswagen Original Teile Logistik GmbH & Co. KG, Baunatal
- > Volkswagen Osnabrück GmbH, Osnabrück
- > Volkswagen Sachsen GmbH, Zwickau
- > Volkswagen Sechste Leasingobjekt GmbH, Braunschweig
- > Volkswagen Siebte Leasingobjekt GmbH, Braunschweig
- > Volkswagen Software Asset Management GmbH, Wolfsburg
- > Volkswagen Vermögensverwaltungs-GmbH, Wolfsburg
- > Volkswagen Vierte Leasingobjekt GmbH, Braunschweig
- > Volkswagen Zubehör GmbH, Dreieich
- > Volkswagen Zweite Leasingobjekt GmbH, Braunschweig

VOLLKONSOLIDIERTE TOCHTERGESELLSCHAFTEN

Die Änderungen im Konsolidierungskreis des Geschäftsjahrs sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Anzahl	Inland	Ausland
Erstkonsolidierungen		
Bisher zu Anschaffungskosten geführte Tochtergesellschaften	5	74
Neu erworbene Tochtergesellschaften	0	3
Neu gegründete Tochtergesellschaften	1	9
	6	86
Entkonsolidierungen		
Fusionen	5	8
Liquidationen	1	3
Verkäufe/Sonstige	1	8
	7	19

Die Erst- beziehungsweise Entkonsolidierung dieser Tochtergesellschaften hatte mit Ausnahme des Erwerbs von Navistar auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage einzeln und insgesamt keinen wesentlichen Einfluss. Die nicht konsolidierten strukturierten Unternehmen sind aus Konzernsicht unwesentlich. Insbesondere bestehen daraus keine wesentlichen Risiken für den Konzern.

BETEILIGUNGEN AN ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN

Aus Konzernsicht sind die assoziierten Unternehmen Sinotruk (Hong Kong) Ltd., Hongkong, China (Sinotruk), Bertrandt AG, Ehningen (Bertrandt) und There Holding B.V., Rijswijk, Niederlande (There Holding), zum Bilanzstichtag wesentlich.

Sinotruk

Sinotruk ist einer der größten Lkw-Hersteller auf dem chinesischen Markt. Zwischen Konzernunternehmen und Sinotruk besteht eine Vereinbarung über eine langfristige strategische Partnerschaft, wodurch der Konzern am lokalen Markt partizipiert. Die Hauptniederlassung von Sinotruk ist in Hongkong, China.

Zum 31. Dezember 2021 betrug der Börsenwert der Anteile an Sinotruk 938 Mio. € (Vorjahr: 1.436 Mio. €).

Bertrandt

Bertrandt ist ein Engineering-Partner von Unternehmen der Automobil- und Luftfahrtindustrie. Das Leistungsspektrum reicht von der Entwicklung einzelner Komponenten über komplexe Module bis zu kompletten Lösungen. Die Hauptniederlassung von Bertrandt ist in Ehningen.

Zum 31. Dezember 2021 betrug der Börsenwert der Anteile an Bertrandt 168 Mio. € (Vorjahr: 116 Mio. €).

There Holding

Gemeinsam mit der BMW Group, der Daimler AG und weiteren Gesellschaften hält Volkswagen eine Beteiligung an der There Holding B.V., Rijswijk (Niederlande), einer Investmentgesellschaft. Die There Holding B.V. verfügt zum Geschäftsjahresende 2021 über rund 60 % der Anteile an der HERE International B.V., Eindhoven (Niederlande). Die HERE International B.V. ist einer der weltweit größten Hersteller von digitalen Straßenkarten für Navigationssysteme. Da die gehaltenen Anteile jedoch keine Kontrolle nach IFRS 10 vermitteln, wird die HERE International B.V. als assoziiertes Unternehmen nach der Equity Methode in den Abschluss der There Holding B.V. einbezogen.

Im Vorjahr fand bei der There Holding B.V., Rijswijk (Niederlande) eine Kapitalerhöhung statt.

Aus dem Einstieg weiterer Investoren bei der HERE International B.V., Eindhoven (Niederlande), resultierte zudem im Vorjahr eine Kapitalherabsetzung auf Ebene der There Holding B.V. Im Geschäftsjahr 2021 wurden keine Kapitaltransaktionen durchgeführt.

Die Beteiligungsquote von Volkswagen an der There Holding B.V. beträgt weiterhin rund 29,7 %.

Navistar

Am 1. Juli 2021 hat eine Gesellschaft der TRATON GROUP alle ausstehenden Anteile des US-amerikanischen Nutzfahrzeugherstellers Navistar erworben. Die TRATON SE hält nun mittelbar 100 % der Anteile an der bis dahin nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligung (Anteil von 16,7 %) an der Navistar International Corporation. Der Handel der Navistar-Aktie an der New Yorker Börse wurde eingestellt (siehe Angabe „Wesentliche Ereignisse“). Zum 31. Dezember 2020 betrug der Börsenwert der Anteile an Navistar 596 Mio. €.

**ZUSAMMENGEFASSTE FINANZINFORMATIONEN ZU DEN WESENTLICHEN ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN
AUF 100 % - BASIS**

Mio. €	Sinotruk ¹	Bertrandt ²	There Holding	Navistar ³
2021				
Höhe des Anteils in %	25	29	30	–
Langfristige Vermögenswerte	3.852	610	1.175	–
Kurzfristige Vermögenswerte	12.346	476	2	–
Langfristige Schulden	161	407	87	–
Kurzfristige Schulden	10.499	155	0	–
Nettobuchwert	5.539	524	1.090	–
Umsatzerlöse	15.273	846	–	–
Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen nach Steuern	1.057	–16	–108	–
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen nach Steuern	–	–	–	–
Sonstiges Ergebnis	–10	0	–17	–
Gesamtergebnis	1.047	–16	–125	–
Erhaltene Dividenden ⁴	75	0	–	–
2020				
Höhe des Anteils in %	25	29	30	17
Langfristige Vermögenswerte	2.578	666	1.190	1.765
Kurzfristige Vermögenswerte	8.755	481	24	3.921
Langfristige Schulden	185	408	–	6.072
Kurzfristige Schulden	7.180	197	0	2.888
Nettobuchwert	3.969	541	1.214	–3.274
Umsatzerlöse	9.072	915	–	6.664
Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen nach Steuern	538	–19	206	–292
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen nach Steuern	–	–	–	–
Sonstiges Ergebnis	–1	–1	10	212
Gesamtergebnis	537	–20	216	–80
Erhaltene Dividenden ⁴	30	5	–	–

1 Die Bilanzangaben betreffen den Bilanzstichtag zum 30. Juni und die GuV-Angaben betreffen den Zeitraum vom 1. Juli bis zum 30. Juni.

2 Die Bilanzangaben betreffen den Bilanzstichtag zum 30. September und die GuV-Angaben betreffen den Zeitraum vom 1. Oktober bis zum 30. September.

3 Die Bilanzangaben des Vorjahres betreffen den Bilanzstichtag zum 31. Oktober und die GuV-Angaben des Vorjahres betreffen den Zeitraum vom 1. November bis zum 31. Oktober.

4 Anteilige Dividenden nach Abzug von Quellensteuer.

ÜBERLEITUNGSRECHNUNG VON DEN FINANZINFORMATIONEN ZUM EQUITY-BUCHWERT

Mio. €	Sinotruk	Bertrandt	There Holding	Navistar
2021				
Nettobuchwert 01.01.	3.969	541	1.214	–
Gewinn/Verlust	1.057	-16	-108	–
Sonstiges Ergebnis	-10	0	-17	–
Veränderung Rücklagen	697	–	–	–
Währungsumrechnungsdifferenzen	168	–	–	–
Dividenden ¹	-342	-1	–	–
Nettobuchwert 31.12.	5.539	524	1.090	–
Anteiliges Eigenkapital	1.385	152	324	–
Konsolidierungen/Goodwill/Sonstiges	-553	14	–	–
Buchwert des Equity-Anteils	832	166	324	–
2020				
Nettobuchwert 01.01.	3.758	578	1.597	-3.339
Gewinn/Verlust	538	-19	206	-292
Sonstiges Ergebnis	-1	-1	10	212
Veränderung Rücklagen	-124	–	-599	7
Währungsumrechnungsdifferenzen	-56	–	–	153
Dividenden ¹	-146	-16	–	-15
Nettobuchwert 31.12.	3.969	541	1.214	-3.274
Anteiliges Eigenkapital	992	157	361	-547
Konsolidierungen/Goodwill/Sonstiges	-384	-36	–	923
Buchwert des Equity-Anteils	608	120	361	376

1 Dividenden vor Abzug von Quellensteuer.

ZUSAMMENGEFAßTE ANTEILIGE FINANZINFORMATIONEN DER EINZELN FÜR SICH GENOMMEN UNWESENTLICHEN ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN

Mio. €	2021	2020
Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen nach Steuern	-191	-25
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen nach Steuern	–	–
Sonstiges Ergebnis	21	0
Gesamtergebnis	-170	-26
Buchwert der Equity-Anteile	4.304	1.663

In dem Buchwert sind unter anderem die Anteile an Gotion und Argo AI enthalten.

Es bestehen nicht erfassbare Verluste im Zusammenhang mit den Anteilen an assoziierten Unternehmen in Höhe von 7 Mio. € (Vorjahr: 7 Mio. €). Darüber hinaus bestehen keine Eventualschulden oder Finanzgarantien gegenüber assoziierten Unternehmen.

BETEILIGUNGEN AN GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN

Aus Konzernsicht sind die Gemeinschaftsunternehmen FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun, China, SAIC-Volkswagen Automotive Company Ltd., Shanghai, China, und SAIC-Volkswagen Sales Company Ltd., Shanghai, China, aufgrund ihrer Unternehmensgröße zum Bilanzstichtag wesentlich.

FAW-Volkswagen Automotive Company

Die FAW-Volkswagen Automotive Company entwickelt, produziert und vertreibt Pkw. Zwischen Konzernunternehmen und dem Joint Venture Partner China FAW Corporation Limited besteht eine Vereinbarung über eine langfristige strategische Partnerschaft. Die Hauptniederlassung ist in Changchun, China.

SAIC-Volkswagen Automotive Company

Die SAIC-Volkswagen Automotive Company entwickelt und produziert Pkw. Zwischen Konzernunternehmen und dem Joint Venture Partner Shanghai Automotive Industry Corporation besteht eine Vereinbarung über eine langfristige strategische Partnerschaft. Die Hauptniederlassung ist in Shanghai, China.

SAIC-Volkswagen Sales Company

Die SAIC-Volkswagen Sales Company vertreibt Pkw für die SAIC-Volkswagen Automotive Company. Zwischen Konzernunternehmen und dem Joint Venture Partner Shanghai Automotive Industry Corporation besteht eine Vereinbarung über eine langfristige strategische Partnerschaft. Die Hauptniederlassung ist in Shanghai, China.

**ZUSAMMENGEFASSTE FINANZINFORMATIONEN ZU DEN WESENTLICHEN GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN
AUF 100 % - BASIS**

Mio. €	FAW-Volkswagen Automotive Company	SAIC-Volkswagen Automotive Company ¹	SAIC-Volkswagen Sales Company
2021			
Höhe des Anteils in %	40	50	30
Langfristige Vermögenswerte	12.154	10.253	973
Kurzfristige Vermögenswerte	13.417	5.335	3.355
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	6.856	2.444	338
Langfristige Schulden	1.312	593	135
davon finanzielle Verbindlichkeiten ²	12	18	35
Kurzfristige Schulden	15.536	11.793	3.801
davon finanzielle Verbindlichkeiten ²	10	2.078	14
Nettobuchwert	8.724	3.202	392
Umsatzerlöse	46.841	18.113	20.791
Planmäßige Abschreibungen	1.648	1.777	22
Zinserträge	162	49	5
Zinsaufwendungen	1	18	2
Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen vor Steuern	5.188	1.122	416
Ertragsteueraufwand	1.352	215	104
Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen nach Steuern	3.837	907	312
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen nach Steuern	–	–	–
Sonstiges Ergebnis	–4	–8	–
Gesamtergebnis	3.833	899	312
Erhaltene Dividenden ³	1.309	938	106
2020			
Höhe des Anteils in %	40	50	30
Langfristige Vermögenswerte	11.504	8.871	932
Kurzfristige Vermögenswerte	9.844	6.509	3.889
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	3.525	2.711	123
Langfristige Schulden	1.062	843	130
davon finanzielle Verbindlichkeiten ²	–	–	–
Kurzfristige Schulden	12.759	10.601	4.291
davon finanzielle Verbindlichkeiten ²	–	–	–
Nettobuchwert	7.528	3.936	399
Umsatzerlöse	46.282	20.350	23.446
Planmäßige Abschreibungen	1.785	1.776	25
Zinserträge	126	62	5
Zinsaufwendungen	6	38	–
Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen vor Steuern	4.937	2.187	465
Ertragsteueraufwand	1.272	444	118
Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen nach Steuern	3.665	1.743	347
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen nach Steuern	–	–	–
Sonstiges Ergebnis	24	–9	–
Gesamtergebnis	3.689	1.734	347
Erhaltene Dividenden ³	1.308	1.230	149

1 Die SAIC-Volkswagen Sales Company vertreibt Pkw für die SAIC-Volkswagen Automotive Company. Der bei der SAIC-Volkswagen Automotive Company ausgewiesene Umsatz ist daher im Wesentlichen mit der SAIC-Volkswagen Sales Company erwirtschaftet worden.

2 Ohne Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

3 Anteilige Dividenden nach Abzug von Quellensteuer.

ÜBERLEITUNGSRECHNUNG VON DEN FINANZINFORMATIONEN ZUM EQUITY-BUCHWERT

Mio. €	FAW-Volkswagen Automotive Company	SAIC-Volkswagen Automotive Company	SAIC-Volkswagen Sales Company
2021			
Nettobuchwert 01.01.	7.528	3.936	399
Gewinn/Verlust	3.837	907	312
Sonstiges Ergebnis	-4	-8	-
Veränderung Stammkapital	-	-	-
Veränderung Rücklagen	-	-	-
Währungsumrechnungsdifferenzen	779	324	35
Dividenden ¹	-3.416	-1.957	-353
Nettobuchwert 31.12.	8.724	3.202	392
Anteiliges Eigenkapital	3.490	1.601	117
Konsolidierungen/Goodwill/Sonstiges	-868	-867	-
Buchwert des Equity-Anteils	2.622	734	117
2020			
Nettobuchwert 01.01.	7.403	4.802	548
Gewinn/Verlust	3.665	1.743	347
Sonstiges Ergebnis	24	-9	-
Veränderung Stammkapital	-	-	-
Veränderung Rücklagen	-	-	-
Währungsumrechnungsdifferenzen	-149	-33	0
Dividenden ¹	-3.416	-2.567	-497
Nettobuchwert 31.12.	7.528	3.936	399
Anteiliges Eigenkapital	3.011	1.968	120
Konsolidierungen/Goodwill/Sonstiges	-792	-803	-
Buchwert des Equity-Anteils	2.219	1.165	120

1 Dividenden vor Abzug von Quellensteuer.

ZUSAMMENGEFASSTE ANTEILIGE FINANZINFORMATIONEN DER INDIVIDUELL FÜR SICH GENOMMEN UNWESENTLICHEN GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN

Mio. €	2021	2020
Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen nach Steuern	218	166
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen nach Steuern	-	-
Sonstiges Ergebnis	124	-186
Gesamtergebnis	342	-20
Buchwert der Equity-Anteile	3.431	3.447

Es bestehen nicht erfasste Verluste im Zusammenhang mit den Anteilen an Gemeinschaftsunternehmen in Höhe von 2 Mio. € (Vorjahr: 26 Mio. €). Gegenüber Gemeinschaftsunternehmen bestehen Eventualschulden in Höhe von 239 Mio. € (Vorjahr: 248 Mio. €) und Finanzgarantien in Höhe von 70 Mio. € (Vorjahr: 70 Mio. €). Im Rahmen von Asset-Backed-Securities-Transaktionen sind Zahlungsmittel von Gemeinschaftsunternehmen in Höhe von 185 Mio. € (Vorjahr: 197 Mio. €) als Sicherheit hinterlegt und sind damit nicht frei verfügbar.

IFRS 5 – ZUR VERÄUSSERUNG GEHALTENE VERMÖGENSWERTE

Am 26. März 2021 haben die Brose Fahrzeugteile SE & Co. Kommanditgesellschaft (Brose) und die VW Finance Luxemburg S.A., eine Tochtergesellschaft der Volkswagen AG, einen Vertrag zur Schaffung eines gemeinsamen Unternehmens im Bereich Entwicklung und Fertigung von Komplettsitzen, Sitzstrukturen und -komponenten sowie Innenraumlösungen geschlossen. Dabei beteiligt sich Brose zur Hälfte an der Volkswagen Konzergesellschaft SITECH Sp. Z o.o., Polkowice/Polen. An dem gemeinsamen Unternehmen halten Brose und Volkswagen jeweils 50 %, Brose wird aber die industrielle Führung übernehmen. In der Folge wird Brose das gemeinsame Unternehmen beherrschen und Volkswagen aufgrund des dann vorliegenden maßgeblichen Einflusses als assoziiertes Unternehmen At Equity bilanzieren. Mit Erfüllung aller Vollzugsbedingungen fand der Vollzug der Transaktion am 1. Januar 2022 statt.

Gemäß IFRS 5 wird die SITECH Sp. Z o.o., Polkowice/Polen, sowie deren vollkonsolidierten Tochterunternehmen SITECH Sitztechnik GmbH und SITECH Dongchang Automotive Seating Technology Limited, Shanghai/China, zum 31. Dezember 2021 als Zur Veräußerung gehaltene Veräußerungsgruppen klassifiziert, die zum Buchwert bewertet wird.

Für das Geschäftsjahr 2022 ist außerdem der Verkauf von Sachanlagevermögen in Höhe von 21 Mio. € geplant. Gemäß IFRS 5 wurde dieses Sachanlagevermögen als Zur Veräußerung gehaltener Vermögenswert klassifiziert. Durch den Verkauf ergibt sich kein wesentlicher Effekt auf die Ertragslage beziehungsweise auf die Nettoliquidität des Volkswagen Konzerns. Die Veräußerung des Sachanlagevermögens soll im ersten Quartal des Geschäftsjahrs 2022 abgewickelt werden.

Die Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte und Schulden wurden zum niedrigeren Wert aus Buchwert und beizulegendem Zeitwert abzüglich der voraussichtlichen Veräußerungskosten angesetzt und jeweils in einem separaten Bilanzposten ausgewiesen. Nachfolgend sind die Hauptgruppen der als Zur Veräußerung gehalten klassifizierten Vermögenswerte und Schulden dargestellt.

Mio. €	31.12.2021
Immaterielle Vermögenswerte	191
Sachanlagen	238
Vorräte	69
Zahlungsmittel und Wertpapiere	85
Sonstige Vermögenswerte	92
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	674
Finanzschulden	11
Rückstellungen	40
Sonstige Verbindlichkeiten	187
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	238

Die im Sonstigen Ergebnis erfassten kumulativen Erträge und Aufwendungen, die in Verbindung mit den als Zur Veräußerung gehalten eingestuften Veräußerungsgruppen stehen, belaufen sich auf 14,7 Mio. € (davon 1,1 Mio. € Minderheitenanteile).

Konsolidierungsgrundsätze

Die Vermögenswerte und Schulden der in den Konzernabschluss einbezogenen inländischen und ausländischen Unternehmen werden nach den für den Volkswagen Konzern einheitlich geltenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden angesetzt. Bei den At Equity bewerteten Unternehmen werden grundsätzlich dieselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden für die Ermittlung des anteiligen Eigenkapitals zugrunde gelegt. Dabei wird auf den letzten geprüften Jahresabschluss der jeweiligen Gesellschaft abgestellt.

Bei erstmalig konsolidierten Tochterunternehmen sind die Vermögenswerte und Schulden grundsätzlich mit ihrem Fair Value zum Erwerbszeitpunkt zu bewerten. Die Wertansätze werden in den Folgejahren fortgeführt. Soweit der Kaufpreis der Beteiligung den Zeitwert der identifizierten Vermögenswerte abzüglich Schulden übersteigt, entsteht ein Goodwill. Dieser wird einem mindestens einmal jährlich durchzuführenden Impairment-Test unterzogen, bei dem die Werthaltigkeit des Goodwill überprüft wird. Ist die Werthaltigkeit nicht mehr gegeben, wird eine außerplanmäßige Abschreibung vorgenommen. Andernfalls wird der Wertansatz des Goodwill unverändert gegenüber dem Vorjahr beibehalten. Soweit der Kaufpreis der Beteiligung den Nettobetrag der identifizierten Vermögenswerte und Schulden unterschreitet, wird die Differenz im Erwerbsjahr ertragswirksam vereinahmt. Goodwill werden bei den Tochterunternehmen in deren funktionaler Währung geführt. Ein Unterschiedsbetrag, der sich beim Erwerb weiterer Anteile an einem bereits konsolidierten Tochterunternehmen ergibt, wird direkt mit dem Eigenkapital verrechnet. Soweit nicht anders angegeben, wird der Eigenkapitalanteil direkter Minderheiten (nicht beherrschende Anteile) im Erwerbszeitpunkt mit dem auf sie entfallenden Anteil am Zeitwert der Vermögenswerte (ohne Goodwill) und Schulden bestimmt. Bedingte Gegenleistungen werden im Erwerbszeitpunkt mit ihrem beizulegenden Zeitwert bewertet. Spätere Wertänderungen bedingter Gegenleistungen führen grundsätzlich nicht zu einer Anpassung der Bewertung im Erwerbszeitpunkt. Mit der Akquisition verbundene Kosten (Anschaffungsnebenkosten), die nicht der Beschaffung von Eigenkapital dienen, werden nicht dem Kaufpreis hinzugerechnet, sondern sofort als Aufwand erfasst.

Im Rahmen der Konsolidierung erfolgt eine Anpassung der sich aus der Selbstständigkeit der Einzelgesellschaften ergebenden Bilanzierung und Bewertung, so dass diese so dargestellt werden, als gehörten sie zu einer einzigen wirtschaftlichen Einheit. Konzerninterne Vermögenswerte und Schulden, Eigenkapital, Aufwendungen und Erträge sowie Zahlungsströme werden vollständig eliminiert. Die Konzervorräte und das Anlagevermögen werden um Zwischenergebnisse bereinigt. Konsolidierungsvorgänge unterliegen der Abgrenzung latenter Steuern, wobei aktive und passive latente Steuern saldiert werden, wenn der Steuergläubiger identisch ist und die Fristigkeiten übereinstimmen.

Währungsumrechnung

Fremdwährungsgeschäfte werden in den Einzelabschlüssen der Volkswagen AG und der einbezogenen Tochtergesellschaften mit den Kursen zum Zeitpunkt der Geschäftsvorfälle umgerechnet. In der Bilanz werden monetäre Posten in fremder Währung unter Verwendung des Mittelkurses am Bilanzstichtag angesetzt, wobei die eingetretenen Kursgewinne und -verluste ergebniswirksam erfasst werden. Ausgenommen hiervon sind Währungs-umrechnungsdifferenzen aus Darlehensforderungen, die einen Teil der Nettoinvestition in einen ausländischen Geschäftsbetrieb darstellen. Die Abschlüsse ausländischer Gesellschaften werden nach dem Konzept der funktionalen Währung in Euro umgerechnet. Demnach werden Aktiv- und Passivposten mit dem Bilanzstichtagskurs umgerechnet. Das Eigenkapital wird mit Ausnahme der direkt im Eigenkapital erfassten Erträge und Aufwendungen zu historischen Kursen geführt. Die sich hieraus ergebenden Währungsumrechnungsdifferenzen werden bis zum Abgang der Tochtergesellschaft ergebnisneutral behandelt und als gesonderte Position im Eigenkapital ausgewiesen.

Die Posten der Gewinn- und Verlustrechnung werden mit gewichteten Durchschnittskursen in Euro umgerechnet.

Die für die Umrechnung verwendeten Kurse ergeben sich aus der folgenden Tabelle:

	1 € =	BILANZ MITTELKURS AM 31.12.		GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DURCHSCHNITTSKURS	
		2021	2020	2021	2020
Argentinien	ARS	116,24508	103,28799	112,29685	80,73183
Australien	AUD	1,56120	1,58605	1,57478	1,65529
Brasilien	BRL	6,30680	6,37555	6,38119	5,88850
Großbritannien	GBP	0,84000	0,89925	0,86000	0,88904
Indien	INR	84,16900	89,69000	87,46457	84,57106
Japan	JPY	130,32000	126,51000	129,86045	121,77307
Kanada	CAD	1,44170	1,56275	1,48331	1,52944
Mexiko	MXN	23,14175	24,41145	23,99548	24,51746
Polen	PLN	4,59425	4,55615	4,56535	4,44376
Republik Korea	KRW	1.344,96500	1.336,21000	1.353,93832	1.345,14093
Russland	RUB	84,97785	91,77540	87,22880	82,63583
Schweden	SEK	10,25475	10,02470	10,14603	10,48882
Südafrika	ZAR	18,05315	18,01515	17,48226	18,76717
Tschechische Republik	CZK	24,85900	26,23900	25,65394	26,45443
USA	USD	1,13200	1,22760	1,18341	1,14129
Volksrepublik China	CNY	7,18700	8,02895	7,63330	7,87025

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

BEWERTUNGSPRINZIPIEN

Die Bilanzierung im Volkswagen Konzern folgt mit Ausnahme bestimmter Posten, wie zum Beispiel Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente sowie Rückstellungen für Pensionen und pensionsähnliche Verpflichtungen, dem Prinzip der historischen Anschaffungs- und Herstellungskosten. Die für die einzelnen Posten verwendeten Bewertungsmethoden werden im Folgenden näher erläutert.

IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

Entgeltlich erworbene Immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungskosten aktiviert und – sofern sie eine begrenzte Nutzungsdauer haben – planmäßig linear über ihre wirtschaftliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Hierbei handelt es sich insbesondere um Software, die in der Regel über drei Jahre abgeschrieben wird.

Forschungskosten werden gemäß IAS 38 als laufender Aufwand ausgewiesen.

Entwicklungskosten für künftige Serienprodukte und andere selbst erstellte Immaterielle Vermögenswerte werden mit ihren Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert, sofern die zahlungsmittelgenerierende Einheit, welcher der jeweilige Immaterielle Vermögenswert zuzuordnen ist, werthaltig ist und die übrigen Voraussetzungen für eine Aktivierung erfüllt sind. Sofern mindestens eine der Voraussetzungen für die Aktivierung nicht erfüllt ist, werden die Aufwendungen im Jahr ihrer Entstehung ergebniswirksam erfasst.

Aktivierte Entwicklungskosten umfassen alle dem Entwicklungsprozess direkt zurechenbaren Einzel- und Gemeinkosten. Die Abschreibung erfolgt linear ab dem Beginn der Nutzung (z.B. Produktionsbeginn) über die vorgesehene Laufzeit der entwickelten Modelle, Aggregate beziehungsweise Software, die im Allgemeinen zwischen drei und neun Jahren liegt.

Die Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte werden den entsprechenden Funktionsbereichen zugeordnet.

Markennamen aus Unternehmenszusammenschlüssen haben in der Regel eine unbestimmte Nutzungsdauer und werden entsprechend nicht planmäßig abgeschrieben. Eine unbestimmte Nutzungsdauer ergibt sich regelmäßig aus der weiteren Nutzung und Pflege einer Marke.

Ein Werthaltigkeitstest wird bei Goodwill, bei Immateriellen Vermögenswerten mit unbestimmter Nutzungsdauer sowie bei Immateriellen Vermögenswerten, die noch nicht nutzungsbereit sind, mindestens einmal jährlich durchgeführt. Bei in Nutzung befindlichen Vermögenswerten und anderen Immateriellen Vermögenswerten mit begrenzter Nutzungsdauer erfolgt ein Werthaltigkeitstest nur bei Vorliegen konkreter Anhaltspunkte für eine Wertminderung. Zur Ermittlung der Werthaltigkeit von Goodwill sowie Immateriellen Vermögenswerten mit unbestimmter und bestimmter Nutzungsdauer wird im Volkswagen Konzern grundsätzlich der höhere Wert aus Nutzungswert und Fair Value abzüglich Veräußerungskosten der betreffenden zahlungsmittelgenerierenden Einheit herangezogen. In der Regel stellt die jeweilige Marke die zahlungsmittelgenerierende Einheit als Testebene dar. Gemeinschaftlich genutzte Vermögenswerte (sogenannte Corporate Assets) werden dabei anhand von Schlüsselgrößen den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten zugeordnet. Basis für die Bewertung des Nutzungswerts ist die vom Management erstellte aktuelle Mittelfristplanung (sogenannte Planungsrounde). Die Planungsperiode erstreckt sich grundsätzlich über einen Zeitraum von fünf Jahren. Diese Planung basiert auf Erwartungen im Hinblick auf die zukünftige weltwirtschaftliche Entwicklung sowie daraus abgeleiteten Annahmen hinsichtlich der Pkw- beziehungsweise Nutzfahrzeuggesamtmärkte, die erwartete Entwicklung der Marktanteile des Volkswagen Konzerns, die Zeitpunkte sowie die Kosten für die Entwicklung von Fahrzeugmodellen und den Umfang von Investitionen in Produktionsanlagen sowie die Entwicklung der Preis- und Kostenstrukturen unter besonderer Berücksichtigung der Transformation zur Elektromobilität und gestiegener regulatorischer Vorgaben. Auf Basis dieser Erwartungen werden auch die Planungen des Segments Finanzdienstleistungen unter Berücksichtigung der jeweiligen Marktdurchdringung, des erwarteten Fahrzeugabsatzes mit Finanzierungs- beziehungsweise Leasingverträgen und weiteren Dienstleistungen sowie regulatorischer Anforderungen erstellt. Die Planungen für das Segment Power Engineering berücksichtigen Erwartungen zur Entwicklung der unterschiedlichen Einzelmärkte. In den Planungen werden dabei angemessene Annahmen zu makroökonomischen Trends (Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisentwicklung) sowie historische Entwicklungen berücksichtigt. Den Planungen liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung nach der Erholung im vergangenen Geschäftsjahr im Jahr 2022 auf insgesamt etwas geringerem Niveau weiter wachsen wird – vorbehaltlich einer sich nicht wieder verschärfenden Covid-19-Pandemie sowie einer abnehmenden Intensität von Engpässen bei Vorprodukten und Rohstoffen. Risiken sehen wir weiterhin in protektionistischen Tendenzen, Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Zudem werden die Wachstumsaussichten von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet – insbesondere ergeben sich Risiken aus dem Russland-

Ukraine-Konflikt. Wir gehen davon aus, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer eine positive Dynamik verzeichnen werden. Wir rechnen außerdem damit, dass sich das Wachstum der Weltwirtschaft auch in den Jahren 2023 bis 2026 fortsetzen wird. Die Automobilmarkt- und Volumenplanung des Volkswagen Konzerns reflektiert die oben genannte regionale Differenzierung und berücksichtigt die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie sowie der Engpässe bei Vorprodukten und Rohstoffen auf die ersten Jahre des Planungszeitraumes. Erwartete Belastungen des Ergebnisses ab 2022 aus der verschärften Abgas- und Verbrauchsgesetzgebung und nachhaltige Effekte aus der Covid-19-Pandemie sollen durch entsprechende Effizienzsteigerungsprogramme kompensiert werden. Darüber hinaus liegt der Planung die Annahme zugrunde, dass sich die Versorgungslage bei Vorprodukten und Rohstoffen ab dem Geschäftsjahr 2023 verbessert. Die im Rahmen des Werthaltigkeitstests für das Geschäftsjahr 2022 unterstellte Entwicklung der operativen Rendite liegt dabei im Rahmen der Prognose von Volkswagen.

Für die Ermittlung der Cash-flows werden grundsätzlich die erwarteten Wachstumsraten der betreffenden Märkte zugrunde gelegt. Die Schätzung der Cash-flows nach Beendigung des Planungszeitraums basiert im Segment Pkw grundsätzlich auf einer Wachstumsrate von bis zu 1 % p.a. (Vorjahr: bis zu 1 % p.a.) und in den Segmenten Power Engineering sowie Nutzfahrzeuge auf einer Wachstumsrate von bis zu 1 % p.a. (Vorjahr: bis zu 1 % p.a.).

Bei der Ermittlung des Nutzungswerts im Rahmen des Werthaltigkeitstests für den Goodwill und für Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer sowie Immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer, im Wesentlichen aktivierte Entwicklungskosten, werden folgende Kapitalkostensätze (WACC) vor Steuern zugrunde gelegt, die, soweit notwendig, um länderspezifische Abzinsungsfaktoren angepasst werden:

	2021	2020
WACC		
Segment Pkw	6,2%	6,8%
Segment Nutzfahrzeuge	8,3%	8,7%
Segment Power Engineering	9,2%	9,3%

Im Segment Pkw ist die für den Volkswagen Konzern wesentliche zahlungsmittelgenerierende Einheit Porsche enthalten.

Die Ermittlung der Kapitalkostensätze basiert auf dem Zinssatz für risikofreie Anlagen, der Marktrisikoprämie und dem Fremdkapitalzinssatz. Darüber hinaus werden spezifische Peer-Group-Informationen für Beta-Faktoren und Verschuldungsgrad berücksichtigt. Die Zusammensetzung der Peer Groups zur Ermittlung der Beta-Faktoren und der Verschuldungsgrade wird fortlaufend überprüft und, falls geboten, angepasst.

Bezüglich der Annahmen im Detailplanungszeitraum wird auf den Prognosebericht verwiesen, der Teil des Konzernlageberichts ist. Für die Folgejahre werden plausible Annahmen über die künftige Entwicklung getroffen. Die Planungsprämissen werden jeweils an den aktuellen Erkenntnisstand angepasst.

SACHANLAGEVERMÖGEN

Das Sachanlagevermögen wird zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten vermindert um planmäßige und, sofern erforderlich, außerplanmäßige Abschreibungen bewertet. Investitionszuschüsse werden grundsätzlich von den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abgesetzt. Der Ansatz der Herstellungskosten erfolgt auf Basis der direkt zurechenbaren Einzel- und Gemeinkosten. Die Spezialbetriebsmittel werden unter Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung ausgewiesen. Das Sachanlagevermögen wird linear pro rata temporis über die voraussichtliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Die Nutzungsdauern der Sachanlagen werden regelmäßig überprüft und gegebenenfalls angepasst.

Den planmäßigen Abschreibungen liegen hauptsächlich folgende Nutzungsdauern zugrunde:

	Nutzungsdauer
Gebäude	20 bis 50 Jahre
Grundstückseinrichtungen	10 bis 20 Jahre
Maschinen und technische Anlagen	6 bis 12 Jahre
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung einschließlich Spezialwerkzeuge	3 bis 15 Jahre

Außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen werden gemäß IAS 36 vorgenommen, wenn der erzielbare Betrag des betreffenden Vermögenswertes unter den Buchwert gesunken ist. Der erzielbare Betrag ist der höhere Wert aus Nutzungswert und Fair Value abzüglich Veräußerungskosten. Die Ermittlung des Nutzungswerts folgt den für Immaterielle Vermögenswerte beschriebenen Grundsätzen. Die Abzinsungssätze für produkt-spezifische Werkzeuge und sonstige Investitionen sind mit den oben je Segment dargestellten Abzinsungssätzen für Immaterielle Vermögenswerte identisch. Sollten die Gründe für eine in Vorjahren vorgenommene außerplanmäßige Abschreibung entfallen, werden Zuschreibungen maximal bis zu dem Betrag vorgenommen, der sich bei einem planmäßigen Abschreibungsverlauf ergeben hätte.

Entsprechend dem wirtschaftlichen Gehalt werden auch Vermögenswerte, die formal im Rahmen einer Sale-and-Leaseback-Transaktion mit Rückkaufsoption auf Dritte übertragen wurden, weiterhin als eigene Vermögenswerte bilanziert.

LEASINGVERHÄLTNISSE

Der Volkswagen Konzern bilanziert Leasingverhältnisse gemäß IFRS 16. Dieser definiert ein Leasingverhältnis als einen Vertrag oder den Teil eines Vertrags, mit dem ein Leasinggeber einem Leasingnehmer das Recht zur Nutzung eines Vermögenswerts für einen vereinbarten Zeitraum gegen eine Gegenleistung gewährt.

Tritt der Volkswagen Konzern als Leasingnehmer auf, erfasst er in seiner Bilanz grundsätzlich für alle Leasingverhältnisse ein Nutzungsrecht und eine Leasingverbindlichkeit. Die Leasingverbindlichkeit wird im Volkswagen Konzern mit dem Barwert der ausstehenden Leasingzahlungen bemessen, während das Nutzungsrecht grundsätzlich mit dem Betrag der Leasingverbindlichkeit zuzüglich direkter Kosten bewertet wird.

Während der Leasinglaufzeit wird das Nutzungsrecht grundsätzlich linear über die Laufzeit des Leasingverhältnisses abgeschrieben. Die Leasingverbindlichkeit wird unter Anwendung der Effektivzinsmethode und Berücksichtigung der Leasingzahlungen fortgeschrieben.

Die in der Bilanz angesetzten Nutzungsrechte werden in denjenigen Bilanzpositionen ausgewiesen, in denen die dem Leasingvertrag zugrundeliegenden Vermögenswerte bilanziert worden wären, wenn sie im wirtschaftlichen Eigentum des Volkswagen Konzerns stehen würden. Die Nutzungsrechte werden daher zum Stichtag unter den langfristigen Vermögenswerten, im Wesentlichen in dem Posten Sachanlagen, ausgewiesen und im Rahmen des nach den Regelungen des IAS 36 durchgeföhrten Wertminderungstests für Sachanlagen berücksichtigt.

Anwendungserleichterungen bestehen für kurzfristige und geringwertige Leasingverhältnisse, die der Volkswagen Konzern in Anspruch nimmt und daher für solche Leasingverhältnisse kein Nutzungsrecht und keine Verbindlichkeit ansetzt. Die diesbezüglichen Leasingzahlungen werden als Aufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Als geringwertig wird ein Leasingverhältnis behandelt, sofern der Neuwert des Leasinggegenstands maximal 5.000 € beträgt. Des Weiteren werden die Bilanzierungsvorschriften des IFRS 16 nicht auf Leasingverhältnisse über Immaterielle Vermögenswerte angewendet.

Eine Vielzahl von Leasingverhältnissen enthält Verlängerungs- und Kündigungsoptionen. Bei der Bestimmung der Leasinglaufzeiten werden alle maßgeblichen Fakten und Umstände, die einen wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung beziehungsweise Nichtausübung der Option geben, berücksichtigt. Optionale Zeiträume werden bei der Bestimmung der Leasinglaufzeit berücksichtigt, sofern die Ausübung beziehungsweise Nichtausübung der Option hinreichend sicher ist.

VERMIETETE VERMÖGENSWERTE

Die Bilanzierung von Leasingverhältnissen bei Vermieteten Vermögenswerten basiert auf der Klassifizierung in Operating-Leasing-Verhältnisse und Finanzierungsleasingverhältnisse. Die Klassifizierung erfolgt anhand der Verteilung der mit dem Eigentum am Leasinggegenstand verbundenen Chancen und Risiken.

Bei einem Operating-Leasing-Verhältnis liegen die wesentlichen Risiken und Chancen beim Volkswagen Konzern. Der Leasinggegenstand wird Zu fortgeführten Anschaffungs- beziehungsweise Herstellungskosten im Anlagevermögen des Volkswagen Konzerns bilanziert und die in der Periode vereinnahmten Leasingraten als Ertrag in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Vermietete Fahrzeuge werden im Falle von Operating-Leasing-Verträgen zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert und linear über die Vertragslaufzeit auf den kalkulierten Restwert abgeschrieben. Wertminde rungen, die aufgrund des Impairment-Tests nach IAS 36 zu erfassen sind, werden durch außerplanmäßige Abschreibungen berücksichtigt. In Abhängigkeit von den lokalen Besonderheiten und Erfahrungswerten aus der Gebrauchtwagenvermarktung gehen fortlaufend aktualisierte interne und externe Informationen über Restwertentwicklungen in die Restwertprognosen ein. Im Rahmen dessen müssen vor allem Annahmen bezüglich des zukünftigen Fahrzeugangebots und der Fahrzeughnachfrage sowie der Entwicklung der Fahrzeugpreise getroffen werden. Diesen Annahmen liegen entweder qualifizierte Schätzungen oder Veröffentlichungen sachverständiger Dritter zugrunde. Qualifizierte Schätzungen beruhen, soweit verfügbar, auf externen Daten unter Berücksichtigung intern vorliegender Zusatzinformationen, wie zum Beispiel Erfahrungswerte und zeitnahe Verkaufsdaten.

Bei einem Finanzierungsleasingverhältnis werden die wesentlichen Chancen und Risiken auf den Leasingnehmer übertragen. Der Leasinggegenstand wird aus dem Anlagevermögen des Volkswagen Konzerns ausgebucht und stattdessen eine Forderung in Höhe des Nettoinvestitionswerts aus dem Leasingverhältnis bilanziert.

ALS FINANZINVESTITION GEHALTENE IMMOBILIEN

Zur Erzielung von Mieterträgen gehaltene Grundstücke und Gebäude (Investment Property) werden Zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert, wobei die für die Abschreibungen zugrunde gelegten Nutzungsdauern grundsätzlich denen der selbst genutzten Sachanlagen entsprechen. Bei einer Bewertung Zu fortgeführten Anschaffungskosten werden die Fair Values im Anhang angegeben. Grundlage für die Fair Value Ermittlung ist grundsätzlich ein Ertragswertverfahren auf Basis interner Berechnungen. In diesem Verfahren wird der Ertragswert auf Basis des Rohertrags unter Berücksichtigung weiterer Faktoren wie Bodenwert, Restnutzungsdauer und eines immobilienspezifischen Vervielfältigers gebäudebezogen ermittelt.

AKTIVIERUNG VON FREMDKAPITALKOSTEN

Für qualifizierte Vermögenswerte werden Fremdkapitalkosten als Teil der Anschaffungs- und Herstellungskosten aktiviert. Ein qualifizierter Vermögenswert liegt vor, wenn ein Zeitraum von mindestens einem Jahr zur Versetzung in den beabsichtigten gebrauchsbereiten Zustand erforderlich ist.

AT EQUITY BEWERTETE ANTEILE

Die Anschaffungskosten von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen werden entsprechend dem auf den Volkswagen Konzern entfallenden Anteil der nach dem Erwerb bei den assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen eingetretenen Eigenkapitalmehrungen und -minderungen unter Berücksichtigung etwaiger Auswirkungen aus einer Kaufpreisallokation fortgeschrieben. Zusätzlich wird bei Vorliegen entsprechender Indikatoren ein Werthaltigkeitstest durchgeführt und bei Bedarf eine außerplanmäßige Abschreibung auf den niedrigeren erzielbaren Betrag erfasst. Die Bestimmung des erzielbaren Betrags folgt den für die Immateriellen Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer beschriebenen Prinzipien. Entfällt zu einem späteren Zeitpunkt der Grund für die außerplanmäßige Abschreibung, erfolgt eine Zuschreibung auf den Betrag, der sich ohne Erfassung der außerplanmäßigen Abschreibung ergeben hätte.

FINANZINSTRUMENTE

Finanzinstrumente sind Verträge, die bei einem Unternehmen zu einem finanziellen Vermögenswert und bei einem anderen zu einer finanziellen Schuld oder einem Eigenkapitalinstrument führen. Die Bilanzierung von Finanzinstrumenten erfolgt bei üblichem Kauf oder Verkauf zum Erfüllungstag, das heißt zu dem Tag, an dem der Vermögenswert geliefert wird.

Die Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten wird anhand des betriebenen Geschäftsmodells und der Struktur der Zahlungsströme bestimmt.

IFRS 9 unterteilt finanzielle Vermögenswerte dabei in folgende Kategorien:

- > Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte,
- > Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte (Fremdkapitalinstrumente),
- > Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte (Eigenkapitalinstrumente) und
- > Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte.

Finanzielle Schulden werden in nachstehende Kategorien eingeordnet:

- > Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden und
- > Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Schulden.

Die oben dargestellten Kategorien werden im Volkswagen Konzern den Klassen „Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet“ und „Zum Fair Value bewertet“ zugeordnet.

ZU FORTGEFÜHRTEM ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN

Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte werden im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten, dessen Zielsetzung die Vereinnahmung vertraglicher Zahlungsströme ist (Geschäftsmodell „Halten“). Die Zahlungsströme dieser Vermögenswerte betreffen ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen auf den ausstehenden Kapitalbetrag. Als fortgeführte Anschaffungskosten eines finanziellen Vermögenswertes oder einer finanziellen Schuld wird der Betrag bezeichnet:

- > mit dem ein finanzieller Vermögenswert oder eine finanzielle Schuld bei der erstmaligen Erfassung bewertet wurde,
- > abzüglich eventueller Tilgungen,
- > unter Berücksichtigung etwaiger gebildeter Risikovorsorgen, Abschreibungen für Wertminderungen und Uneinbringlichkeit bei finanziellen Vermögenswerten sowie
- > zu- oder abzüglich der kumulierten Verteilung einer etwaigen Differenz zwischen dem ursprünglichen Betrag und dem bei der Endfälligkeit rückzahlbaren Betrag (Agio, Disagio), die mittels der Effektivzinsmethode über die Laufzeit des finanziellen Vermögenswertes oder der finanziellen Schuld verteilt wird.

Bei den finanziellen Schulden, die zu fortgeführten Anschaffungskosten nach der Effektivzinsmethode bilanziert werden, handelt es sich um Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, Anleihen und Schuldverschreibungen, Darlehen und übrigen Verbindlichkeiten. Gewinne oder Verluste aus der Wertentwicklung der fortgeführten Anschaffungskosten werden einschließlich der Effekte aus Wechselkursveränderungen erfolgswirksam erfasst. Bei kurzfristigen Verbindlichkeiten (Restlaufzeit bis ein Jahr) wird aus Wesentlichkeitsgründen auf eine Auf-/Abzinsung verzichtet.

Um die Kreditbereitstellung an private Haushalte und Unternehmen im Rahmen der Covid-19-Pandemie zu unterstützen, hat die EZB im Rahmen des TLTRO III-Programms zusätzliche Liquidität zu vergünstigten Konditionen bereitgestellt. Nach Einschätzung des Volkswagen Konzerns stellt die Unterstützung eine Zuwendung durch die öffentliche Hand dar. Die Erträge aus diesen Zuwendungen der Öffentlichen Hand im Sinne des IAS 20 werden im Zinsergebnis erfasst.

Bei den Zu fortgeföhrten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten handelt es sich um

- > Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft,
- > Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen,
- > Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten,
- > Finanzschulden,
- > Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen.

ZUM FAIR VALUE BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN

Die Wertänderung von Zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerten wird entweder erfolgsneutral im OCI bilanziert oder erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

In die Kategorie Erfolgsneutral zum Fair Value bilanziert (Fremdkapitalinstrumente) fallen ausschließlich Fremdkapitalinstrumente. Änderungen des Fair Values werden dabei grundsätzlich erfolgsneutral im Eigenkapital nach Berücksichtigung latenter Steuern erfasst. Bei diesen Schuldinstrumenten werden jedoch bestimmte Wertänderungen (Wertminderungen, Fremdwährungsgewinne und -verluste, Zinsen nach der Effektivzinsmethode) sofort erfolgswirksam erfasst.

Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte (Fremdkapitalinstrumente) werden im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten, dass sowohl die Vereinnahmung vertraglich vereinbarter Cash-flows als auch den Verkauf finanzieller Vermögenswerte vorsieht (Geschäftsmodell „Halten und Verkaufen“).

Finanzielle Vermögenswerte, die ein Eigenkapitalinstrument darstellen, werden ebenfalls zum Fair Value bewertet. Hierbei übt Volkswagen die Option aus, die Bewertungsänderungen ausschließlich erfolgsneutral im Eigenkapital zu erfassen, das heißt Gewinne und Verluste aus der Bewertung der Beteiligungen werden niemals in die Gewinn- und Verlustrechnung, sondern bei Abgang in die Gewinnrücklagen umgebucht (ohne Reklassifizierung).

Alle finanziellen Vermögenswerte, die weder Zu fortgeföhrten Anschaffungskosten noch Erfolgsneutral zum Fair Value bilanziert werden, fallen in die Kategorie Erfolgswirksam zum Fair Value bewertet. Die Erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerte sehen insbesondere die Realisierung von Cash-flows im Rahmen von Verkäufen von Finanzinstrumenten vor (Geschäftsmodell „Verkaufen“).

In diese Kategorie fallen bei Volkswagen im Wesentlichen

- > Sicherungsgeschäfte außerhalb Hedge Accounting und
- > Anteile an Investmentfonds.

Die Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Schulden betreffen ausschließlich Derivate außerhalb Hedge Accounting.

Der Fair Value entspricht im Allgemeinen dem Markt- oder Börsenwert. Wenn kein aktiver Markt existiert, wird der Fair Value, soweit möglich, anhand von anderen beobachtbaren Inputfaktoren bestimmt. Stehen keine beobachtbaren Inputfaktoren zur Verfügung, wird der Fair Value mittels finanzmathematischer Methoden, zum Beispiel durch Diskontierung der zukünftigen Zahlungsströme mit dem Marktzinssatz oder der Anwendung anerkannter Optionspreismodelle, ermittelt und soweit möglich durch Bestätigungen der Banken, die die Geschäfte abwickeln, überprüft.

Bei kurzfristigen finanziellen Forderungen und Verbindlichkeiten entsprechen die fortgeföhrten Anschaffungskosten grundsätzlich dem Nennbetrag beziehungsweise dem Rückzahlungsbetrag.

Die Fair-Value-Option für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten wird im Volkswagen Konzern nicht angewendet.

Finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten werden grundsätzlich mit dem Bruttowert ausgewiesen. Eine Saldierung wird nur dann vorgenommen, wenn die Aufrechnung der Beträge zum gegenwärtigen Zeitpunkt vom Volkswagen Konzern rechtlich durchsetzbar ist und die Absicht besteht, tatsächlich zu saldieren.

Tochterunternehmen beziehungsweise assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen, die aus Wesentlichkeitsgründen nicht konsolidiert werden, fallen nicht in den Anwendungsbereich von IFRS 9 und IFRS 7.

DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE UND HEDGE ACCOUNTING

Unternehmen des Volkswagen Konzerns setzen derivative Finanzinstrumente zur Absicherung von Bilanzposten und zukünftigen Zahlungsströmen (sogenannte Grundgeschäfte) ein. Dafür werden als Sicherungsinstrumente entsprechende Derivate verwendet, zum Beispiel Swaps, Termingeschäfte und Optionen. Voraussetzung für die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen (Hedge Accounting) ist, dass der eindeutige Sicherungszusammenhang zwischen Grundgeschäft und Sicherungsinstrument dokumentiert und dessen Effektivität nachgewiesen ist.

Die bilanzielle Berücksichtigung der Fair Value Änderungen der Sicherungsinstrumente ist von der Art der Sicherungsbeziehung abhängig. Im Falle der Absicherung gegen Wertänderungsrisiken von Bilanzposten (Fair-Value-Hedges) wird sowohl das Sicherungsinstrument als auch der gesicherte Risikoanteil des Grundgeschäfts zum Fair Value angesetzt. Bewertungsänderungen der Sicherungsgeschäfte und Grundgeschäfte werden ergebniswirksam erfasst.

Bei der Sicherung von zukünftigen Zahlungsströmen (Cash-flow-Hedges) erfolgt die Bewertung der Sicherungsinstrumente ebenfalls zum Fair Value. Der designierte effektive Teil des Sicherungsinstruments ist erfolgsneutral im OCI I und der nicht designierte effektive Teil des Sicherungsinstruments erfolgsneutral im OCI II zu bilanzieren. Erst mit der Realisierung des Grundgeschäfts werden diese erfolgswirksam erfasst. Der ineffektive Teil eines Cash-flow-Hedges wird sofort erfolgswirksam angesetzt.

Derivate, die im Volkswagen Konzern nach betriebswirtschaftlichen Kriterien zur Sicherung der Zins-, Währungs-, Rohstoffpreis-, Aktienkurs- und Fondspreisrisiken dienen, die jedoch die strengen Kriterien des IFRS 9 hinsichtlich der Anwendung von Hedge Accounting nicht erfüllen, werden in die Kategorie Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte und Schulden eingeordnet (im Folgenden auch als Derivate außerhalb Hedge Accounting bezeichnet). Dies gilt auch für Optionen auf Unternehmensanteile. Wenn externe Sicherungsgeschäfte auf konzerninterne Grundgeschäfte abgeschlossen werden, die im Konzernabschluss eliminiert werden, sind diese Derivate ebenfalls grundsätzlich dieser Kategorie zuzuordnen. Die Erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten Vermögenswerte und Schulden umfassen derivative Finanzinstrumente oder Teile von derivativen Finanzinstrumenten, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind. Hierzu zählen beispielsweise die nicht designierten Devisentermingeschäfte zur Absicherung von Umsatzerlösen, Zinssicherungsinstrumente, Warentermingeschäfte sowie Devisentermingeschäfte auf Warentermingeschäfte.

FORDERUNGEN AUS FINANZIERUNGSLEASING-VERTRÄGEN

Als Leasinggeber – im Allgemeinen von Fahrzeugen – wird im Falle von Finanzierungsleasing, das heißt, wenn im Wesentlichen alle Risiken und Chancen auf den Leasingkunden übergegangen sind, eine Forderung in Höhe des Nettoinvestitionswertes bilanziert.

WERTBERICHTIGUNGEN AUF FINANZINSTRUMENTE

Finanzielle Vermögenswerte unterliegen Ausfallrisiken, welche durch die Bilanzierung einer Risikovorsorge oder bei bereits eingetretenen Verlusten durch Erfassung einer Wertminderung berücksichtigt werden. Dem Ausfallrisiko von Forderungen und Krediten des Segments Finanzdienstleistungen wird durch die Bildung von Einzelwertberichtigungen und Risikovorsorgen Rechnung getragen.

Im Einzelnen wird für diese finanziellen Vermögenswerte nach konzerneinheitlichen Maßstäben eine Risikovorsorge in Höhe des erwarteten Ausfalls (expected-loss) gebildet. Aus dieser Risikovorsorge werden dann die tatsächlichen Einzelwertberichtigungen der eingetretenen Ausfälle erfasst. Ein potenzieller Wertberichtigungsbedarf wird nicht nur bei Vorliegen verschiedener Tatsachen wie Zahlungsverzug von mehr als 90 Tagen, Einleitung von Zwangsmaßnahmen, drohende Zahlungsunfähigkeit oder Überschuldung, Beantragung oder Eröffnung eines Insolvenzverfahrens oder Scheitern von Sanierungsmaßnahmen, sondern auch für nicht überfällige Forderungen angenommen.

Nicht-signifikante Forderungen sowie signifikante Individualforderungen ohne Hinweise auf Wertminderungen werden anhand vergleichbarer Kreditrisikomerkmale zu homogenen Portfolios zusammengefasst und nach Risikoklassen aufgeteilt. Für die Ermittlung der Wertminderungshöhe werden dann durchschnittliche historische Ausfallwahrscheinlichkeiten in Verbindung mit zukunftsbezogenen Parametern des jeweiligen Portfolios herangezogen.

Kreditausfallrisiken sind für sämtliche finanzielle Vermögenswerte zu betrachten, die Zu fortgeführten Anschaffungskosten oder Erfolgsneutral zum Fair Value (Fremdkapitalinstrumente) bewertet werden sowie für Vertragsvermögenswerte gemäß IFRS 15 und Forderungen aus Leasingverträgen, die unter IFRS 16 fallen. Die Wertminderungsvorschriften gelten auch für Risiken aus außerbilanziellen unwiderruflichen Kreditzusagen und für die Bewertung von Finanzgarantien.

Die Berücksichtigung von Wertminderungen bei Forderungen außerhalb des Segments Finanzdienstleistungen erfolgt grundsätzlich durch ein vereinfachtes Verfahren unter Berücksichtigung historischer Ausfallquoten zuzüglich zukunftsbezogener Informationen sowie durch Einzelwertberichtigungen.

LATENTE STEUERN

Aktive latente Steuern werden grundsätzlich für steuerlich abzugsfähige temporäre Differenzen zwischen den Wertansätzen der Steuerbilanz und der Konzernbilanz, auf steuerliche Verlustvorträge und Steuerguthaben erfasst, sofern damit zu rechnen ist, dass sie genutzt werden können. Passive latente Steuern werden grundsätzlich für sämtliche zu versteuernde temporäre Differenzen zwischen den Wertansätzen der Steuerbilanz und der Konzernbilanz gebildet (Temporary-Konzept).

Die Abgrenzungen werden in Höhe der voraussichtlichen Steuerbelastung beziehungsweise -entlastung nachfolgender Geschäftsjahre auf der Grundlage des zum Zeitpunkt der Realisation zu erwartenden Steuersatzes vorgenommen. Steuerliche Konsequenzen von Gewinnausschüttungen werden grundsätzlich erst berücksichtigt, wenn der Gewinnverwendungsbeschluss vorliegt.

Für aktive latente Steuern, deren Realisierung in einem überschaubaren Zeitraum nicht zu erwarten ist, werden Wertberichtigungen vorgenommen.

Der Bewertung von aktiven latenten Steuern für steuerliche Verlustvorträge werden in der Regel zukünftige zu versteuernde Einkommen im Rahmen eines Planungszeitraums von fünf Geschäftsjahren zugrunde gelegt.

Aktive latente Steuern werden mit passiven latenten Steuern, wenn sie denselben Steuergläubiger betreffen und sich die Laufzeiten entsprechen, verrechnet.

VORRÄTE

In den Vorräten werden Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, Handelswaren sowie unfertige und fertige eigene Erzeugnisse zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten oder zum niedrigeren Nettoveräußerungswert ausgewiesen. Der Ansatz der Herstellungskosten erfolgt auf Basis der direkt zurechenbaren Einzel- und Gemeinkosten. Fremdkapitalzinsen werden nicht aktiviert. Gleichartige Gegenstände des Vorratsvermögens werden grundsätzlich nach der Durchschnittsmethode bewertet.

ZUR VERÄUSSERUNG GEHALTENE LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE UND AUFGEGEBENE GESCHÄFTSBEREICHE

Langfristige Vermögenswerte oder Gruppen von Vermögenswerten und Schulden sind nach IFRS 5 als Zur Veräußerung gehalten zu klassifizieren, wenn deren Buchwerte hauptsächlich durch Veräußerung und nicht durch die fortgesetzte Nutzung realisiert werden. Diese Vermögenswerte werden zum niedrigeren Wert aus Buchwert und Fair Value abzüglich Veräußerungskosten bewertet und in der Bilanz separat innerhalb der kurzfristigen Vermögenswerte beziehungsweise Schulden ausgewiesen.

Nicht fortgeführte Aktivitäten sind abgrenzbare Geschäftsbereiche, die entweder bereits veräußert wurden oder zur Veräußerung vorgesehen sind. Die Vermögenswerte und Schulden von zur Veräußerung vorgesehenen Aktivitäten stellen Veräußerungsgruppen dar, die nach den gleichen Prinzipien wie zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte zu bewerten und darzustellen sind. Die Erträge und Aufwendungen nicht fortgeführter Aktivitäten werden in der Gewinn- und Verlustrechnung – nach dem Ergebnis fortgeführter Geschäftsbereiche – in einer Position als Ergebnis aus nicht fortgeführten Aktivitäten ausgewiesen. Entsprechende Veräußerungsergebnisse sind im Ergebnis nicht fortgeführter Aktivitäten enthalten. Die Vorjahreswerte der Gewinn- und Verlustrechnung werden entsprechend angepasst.

PENSIONSRÜCKSTELLUNGEN

Die versicherungsmathematische Bewertung der Pensionsrückstellungen beruht auf dem in IAS 19 vorgeschriebenen Anwartschaftsbarwertverfahren für leistungsorientierte Zusagen auf Altersversorgung. Bei diesem Verfahren werden neben den am Bilanzstichtag bekannten Renten und erworbenen Anwartschaften auch künftig zu erwartende Steigerungen von Gehältern und Renten sowie erfahrungsbasierte Fluktuationsraten berücksichtigt. Neubewertungen werden nach Berücksichtigung latenter Steuern erfolgsneutral in den Gewinnrücklagen erfasst.

ERTRAGSTEUERRÜCKSTELLUNGEN

Die Steuerrückstellungen enthalten Verpflichtungen aus laufenden Ertragsteuern. Latente Steuern werden in gesonderten Posten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen. Mittels der bestmöglichen Schätzung werden für potenzielle Steuerrisiken Rückstellungen passiviert.

AKTIENBASIERTE VERGÜTUNG

Die aktienbasierte Vergütung im Volkswagen Konzern umfasst variable Vergütungspläne mit Barausgleich. Die Verpflichtungen werden daher gemäß IFRS 2 als „cash-settled“ Pläne bilanziert. Für diese Vergütungspläne erfolgt die Bewertung der Verpflichtungen während der Laufzeit zum Fair Value unter Anwendung eines anerkannten Optionspreismodells. Der insgesamt zu erfassende Vergütungsaufwand entspricht der tatsächlichen Auszahlung und wird über den Erdienungszeitraum verteilt.

SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN

Gemäß IAS 37 werden Rückstellungen gebildet, soweit gegenüber Dritten eine gegenwärtige Verpflichtung aus einem vergangenen Ereignis besteht, die künftig wahrscheinlich zu einem Abfluss von Ressourcen mit wirtschaftlichem Nutzen führt und deren Höhe zuverlässig geschätzt werden kann.

Rückstellungen, die nicht schon im Folgejahr zu einem Ressourcenabfluss führen, werden mit ihrem auf den Bilanzstichtag abgezinsten Erfüllungsbetrag angesetzt. Der Abzinsung liegen Marktzinssätze zugrunde. Im Euro-Währungsraum wurde ein durchschnittlicher Zinssatz von – 0,04 % (Vorjahr: – 0,23 %) verwendet. Der Erfüllungsbetrag umfasst auch die erwarteten Kostensteigerungen. Rückstellungen werden nicht mit Rückgriffsansprüchen verrechnet.

EVENTUALVERBINDLICHKEITEN

Sofern die Kriterien für die Bildung einer Rückstellung nicht erfüllt sind, der Abfluss von Ressourcen mit wirtschaftlichem Nutzen aber nicht unwahrscheinlich ist, wird über diese Verpflichtungen im Konzernanhang berichtet (siehe Angabe „Eventualverbindlichkeiten“). Eine Passivierung dieser Sachverhalte erfolgt erst, wenn sich die Verpflichtungen konkretisiert haben, das heißt der Abfluss von Ressourcen mit wirtschaftlichem Nutzen wahrscheinlich geworden ist und ihre Höhe zuverlässig geschätzt werden kann.

VERBINDLICHKEITEN

Langfristige Verbindlichkeiten stehen zu fortgeführten Anschaffungskosten in der Bilanz. Differenzen zwischen den historischen Anschaffungskosten und dem Rückzahlungsbetrag werden entsprechend der Effektivzinsmethode berücksichtigt.

Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern von Personengesellschaften aus kündbaren Gesellschaftsanteilen werden erfolgswirksam zum Barwert des Abfindungsanspruchs am Bilanzstichtag bewertet.

Verbindlichkeiten aus Leasingverträgen werden mit dem Barwert der Leasingraten ausgewiesen.

Kurzfristige Verbindlichkeiten werden mit ihrem Rückzahlungs- oder Erfüllungsbetrag angesetzt.

ERTRAGS- UND AUFWANDSREALISIERUNG

Die Erfassung von Umsatzerlösen, Zins- und Provisionserträgen aus Finanzdienstleistungen sowie Sonstigen betrieblichen Erträgen erfolgt grundsätzlich erst dann, wenn die Leistungen erbracht beziehungsweise wenn der Kunde die Verfügungsgewalt über das Gut oder die Dienstleistung erlangt hat. Bei Neu- und Gebrauchtfahrzeugverkäufen und Originalteilverkäufen wird die Leistung durch das Unternehmen regelmäßig mit Auslieferung erbracht, da damit die Verfügungsmacht übertragen wird sowie das Bestandsrisiko und, soweit die Auslieferung an einen Händler erfolgt, auch regelmäßig die Preisfestsetzung übergeht. Die Erlöse werden abzüglich der Erlösschmälerungen (Skonti, Preisnachlässe, Kundenboni und Rabatte) ausgewiesen. Erlösschmälerungen und andere variable Gegenleistungen werden im Volkswagen Konzern sowohl auf Basis von Erfahrungswerten als auch unter Berücksichtigung der jeweiligen aktuellen Gegebenheiten bewertet. Fahrzeuge werden in der Regel mit einem Zahlungsziel verkauft. Zwischen Auslieferung des Fahrzeugs und Zahlungseingang wird eine Forderung aus Lieferungen und Leistungen erfasst. Eine darin enthaltene Finanzierungskomponente wird nur dann abgegrenzt, wenn der Zeitraum zwischen Leistung und Gegenleistung länger als ein Jahr ist und der abzugrenzende Betrag wesentlich ist.

Erträge aus der Kundenfinanzierung und dem Finanzierungsleasing werden unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode realisiert und unter den Umsatzerlösen ausgewiesen. Bei der Vergabe von un- oder unterverzinslichen Fahrzeugfinanzierungen werden die Umsatzerlöse um die gewährten Zinsvorteile verringert. Erlöse aus Operating-Leasing-Verträgen werden linear über die Vertragslaufzeit vereinnahmt.

Bei Verträgen, bei denen die Leistung über einen Zeitraum erbracht wird, erfolgt die Umsatzrealisation abhängig von der Art der erbrachten Leistung entweder nach Leistungsfortschritt oder aus Vereinfachungsgründen linear; letzteres allerdings nur dann, wenn die lineare Umsatzrealisierung nicht wesentlich von einer Realisierung nach Leistungsfortschritt abweicht. Der Leistungsfortschritt errechnet sich in der Regel aus dem Anteil der bis zum Bilanzstichtag angefallenen Auftragskosten an den insgesamt erwarteten Auftragskosten (cost to cost method). Die angefallenen Auftragskosten stellen regelmäßig den besten Maßstab für die Messung des Erfüllungsgrades der Leistungsverpflichtungen dar. Sofern das Ergebnis aus einer Leistungsverpflichtung, die über einen Zeitraum erbracht wird, noch nicht ausreichend sicher ist, das Unternehmen jedoch erwartet, dass es mindestens seine Kosten vom Kunden erstattet bekommt, wird der Erlös nur in Höhe der angefallenen Auftragskosten erfasst (zero profit margin method). Sofern die erwarteten Kosten die erwarteten Umsatzerlöse übersteigen, wird der erwartete Verlust sofort in voller Höhe als Aufwand berücksichtigt, indem zugehörige aktivierte Vermögenswerte wertberichtigt und gegebenenfalls auch Rückstellungen gebildet werden. Da es sich bei Verträgen im Bereich der Langfristfertigung bis zur Fertigstellung beziehungsweise bis zur Zahlung durch den Kunden regelmäßig um bedingte Forderungen gegenüber den Kunden handelt, werden entsprechende vertragliche Vermögenswerte ausgewiesen. Sobald die Leistung des Unternehmens vollständig erbracht ist, wird eine Forderung aus Lieferung und Leistung bilanziert.

Beinhaltet ein Vertrag mehrere abgrenzbare Bestandteile (Mehrkomponentenverträge), werden diese entsprechend voranstehender Prinzipien separat realisiert.

Werden Serviceleistungen für den Kunden bereits zusammen mit dem Fahrzeug veräußert und durch den Kunden im Voraus bezahlt, erfasst der Konzern bis zur Leistungserbringung eine entsprechende vertragliche Verbindlichkeit. Beispiele für Serviceleistungen, die vom Kunden im Voraus bezahlt werden, sind Inspektions-, Wartungs- und bestimmte Garantieverträge sowie Mobile Online Dienste. Für Anschlussgarantien, die jedem Kunden für ein bestimmtes Modell gewährt werden, wird in der Regel entsprechend dem Vorgehen bei gesetzlichen Gewährleistungen eine Rückstellung bilanziert. Wenn die Garantie für den Kunden optional ist oder sie eine zusätzliche Serviceleistung enthält, wird der zugehörige Umsatz abgegrenzt und über die Garantielaufzeit realisiert.

Erlöse aus dem Verkauf von Vermögenswerten, für die eine Rückkaufverpflichtung (Buy-back-Verträge) einer Konzerngesellschaft besteht, werden erst dann realisiert, wenn die Vermögenswerte den Konzern endgültig verlassen haben. Wurde bei Vertragsabschluss ein fester Rückkaufpreis vereinbart, erfolgt eine Ertragsrealisierung des Unterschiedsbetrags zwischen Verkaufspreis und Barwert des Rückkaufspreises ratierlich über die Vertragslaufzeit. Bis zu diesem Zeitpunkt sind die Vermögenswerte bei kurzfristigen Vertragslaufzeiten in den Vorräten und bei langfristigen Vertragslaufzeiten in den Vermieteten Vermögenswerten bilanziert.

Die Bewertung der Umsatzerlöse erfolgt grundsätzlich zum Vertragspreis. Sofern in einem Vertrag eine variable Gegenleistung vereinbart wurde (zum Beispiel volumenabhängige Bonifizierungen), wird der Umsatz aufgrund der Vielzahl der Verträge in der Regel mithilfe der Erwartungswertmethode geschätzt. In Ausnahmefällen kommt auch die Methode des wahrscheinlichsten Betrags zum Einsatz. Nach der Schätzung der zu erwartenden Umsatzerlöse wird zusätzlich geprüft, ob Unsicherheiten bestehen, die eine Reduzierung des zunächst realisierten Umsatzes notwendig machen, um die Gefahr einer nachträglichen negativen Umsatzkorrektur nahezu ausschließen zu können. Erstattungsrückstellungen resultieren vor allem aus Händlerboni.

Bei Mehrkomponentenverträgen wird der Transaktionspreis auf Basis relativer Einzelveräußerungspreise auf die verschiedenen Leistungsverpflichtungen des Vertrags verteilt. Im Konzernbereich Automobile werden die Nicht-Fahrzeugleistungen aus Wesentlichkeitsgründen regelmäßig mit deren Einzelveräußerungspreis angesetzt.

In den Kosten der Umsatzerlöse sind die zur Erzielung der Umsatzerlöse angefallenen Herstellungskosten sowie die Einstandskosten des Handelsgeschäfts ausgewiesen. Darüber hinaus sind in dieser Position auch die Kosten der Dotierung von Rückstellungen für Gewährleistungen enthalten. Die nicht aktivierungsfähigen Forschungs- und Entwicklungskosten sowie die Abschreibungen auf Entwicklungskosten werden ebenfalls unter den Kosten der Umsatzerlöse ausgewiesen. Korrespondierend zum Ausweis der Zins- und Provisionserträge in den Umsatzerlösen werden die dem Finanzdienstleistungsgeschäft zuzuordnenden Zinsaufwendungen und die Provisionsaufwendungen in den Kosten der Umsatzerlöse ausgewiesen.

Dividendenerträge werden zum Zeitpunkt ihres rechtlichen Entstehens erfasst.

ZUWENDUNGEN DER ÖFFENTLICHEN HAND

Zuwendungen der öffentlichen Hand für Vermögenswerte werden bei der Feststellung des Buchwerts des Vermögenswerts abgesetzt und mittels eines reduzierten Abschreibungsbetrags über die Lebensdauer des abschreibfähigen Vermögenswerts im Gewinn oder Verlust ausgewiesen. Soweit ein Anspruch auf eine Zuwendung nachträglich entsteht, wird der auf frühere Perioden entfallende Betrag der Zuwendung erfolgswirksam vereinamt.

Zuwendungen der öffentlichen Hand, die den Konzern für entstandene Aufwendungen kompensieren, werden grundsätzlich in der Periode erfolgswirksam und in den Posten erfasst, in denen auch die zu kompensierenden Aufwendungen anfallen. Zuwendungen in Form nicht monetärer Vermögenswerte (zum Beispiel kostenlose Nutzung von Grund und Boden oder kostenlose Überlassung von Ressourcen) werden in einem Merkposten angesetzt.

SCHÄTZUNGEN UND BEURTEILUNGEN DES MANAGEMENTS

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind zu einem gewissen Grad Annahmen zu treffen und Schätzungen vorzunehmen, die sich auf Höhe und Ausweis der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden, der Erträge und Aufwendungen sowie auf die Angaben zu Eventualforderungen und -verbindlichkeiten der Berichtsperiode auswirken. Die Annahmen und Schätzungen beziehen sich im Wesentlichen auf die folgenden Sachverhalte:

Sowohl die Überprüfung der Werthaltigkeit nicht finanzieller Vermögenswerte (insbesondere Goodwill, Markennamen, aktivierte Entwicklungskosten und Spezialbetriebsmittel) sowie nach der Equity-Methode oder zu Anschaffungskosten bewerteter Beteiligungen als auch die Bewertung von nicht an einem aktiven Markt gehandelten Unternehmensanteilen und Optionen auf solche erfordern Annahmen bezüglich der zukünftigen Cash-flows im Planungszeitraum und gegebenenfalls darüber hinaus sowie des zu verwendenden Diskontierungszinssatzes. Die Einschätzungen zur Ableitung der Cash-flows beziehen sich hauptsächlich auf zukünftige Marktanteile, die Entwicklung der jeweiligen Märkte sowie auf die Profitabilität der Produkte des Volkswagen Konzerns. Die Werthaltigkeit der vermieteten Vermögenswerte des Konzerns hängt zudem insbesondere vom Restwert der vermieteten Fahrzeuge nach Ablauf der Leasingzeit ab, da dieser einen wesentlichen Teil der erwarteten Zahlungsmittelzuflüsse darstellt. Nähere Informationen zum Werthaltigkeitstest sowie zu den verwendeten Bewertungsparametern finden sich weiter oben in den Ausführungen zu den Immateriellen Vermögenswerten.

Die Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses übernommener Vermögenswerte und Schulden erfolgt, soweit keine beobachtbaren Marktwerte vorhanden sind, anhand anerkannter Bewertungsverfahren wie der Lizenzpreisanalogiemethode oder der Residualwertmethode.

Die Bestimmung der Werthaltigkeit von finanziellen Vermögenswerten verlangt Einschätzungen über Höhe und Eintrittswahrscheinlichkeit zukünftiger Ereignisse. Soweit möglich werden die Einschätzungen unter Berücksichtigung aktueller Marktdaten sowie Ratingklassen und Scoringinformationen aus Erfahrungswerten abgeleitet. Weitere Details zur Ermittlung der Wertberichtigungen ist den Angaben „IFRS 7 (Finanzinstrumente)“ und „Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente“ zu entnehmen.

Die Bilanzierung und Bewertung von Rückstellungen basiert ebenfalls auf der Einschätzung von Höhe und Eintrittswahrscheinlichkeit zukünftiger Ereignisse sowie der Schätzung des Diskontierungsfaktors. Soweit möglich wird ebenfalls auf Erfahrungen oder externe Gutachten zurückgegriffen. Die der Berechnung der Pensionsrückstellungen zugrunde gelegten Annahmen sind der Angabe „Rückstellungen für Pensionen und pensionsähnliche Verpflichtungen“ zu entnehmen. Versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste aus Änderungen von Bewertungsparametern werden erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst und haben keinen Einfluss auf das in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesene Ergebnis. Die Änderung von Schätzungen bezüglich der Höhe Sonstiger Rückstellungen ist stets erfolgswirksam zu erfassen. Die Rückstellungen werden regelmäßig an neue Erkenntnisse angepasst. Aufgrund des Ansatzes von Erwartungswerten kommt es regelmäßig zur Auflösung ungenutzter beziehungsweise Nachdotierung von Rückstellungen. Analog zu den Aufwendungen aus der Neubildung von Rückstellungen werden auch die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in den jeweiligen Funktionsbereichen erfasst. Gewährleistungsansprüche aus dem Absatzgeschäft werden unter Zugrundelegung des bisherigen beziehungsweise des geschätzten zukünftigen Schadenverlaufs und des Kulanzverhaltens ermittelt. Dazu sind Annahmen über Art und Umfang künftiger Garantie- und Kulanzfälle zu treffen.

Bei den im Zusammenhang mit der Dieselthematik gebildeten Vorsorgen wurden in Abhängigkeit von Baureihe, Modelljahr und Land vor allem Annahmen zu den Arbeitszeiten, Materialkosten und Lohnstundensätzen getroffen. Daneben werden Annahmen hinsichtlich zukünftiger Wiederveräußerungspreise für zurückgekaufte Fahrzeuge getroffen. Diesen Annahmen liegen qualifizierte Schätzungen zugrunde, die auf externen Daten unter Berücksichtigung intern vorliegender Zusatzinformationen, wie beispielsweise Erfahrungswerten, beruhen. Weitere Angaben zu den Rechtsstreitigkeiten sowie den mit der Dieselthematik verbundenen rechtlichen Risiken sind der Angabe „Rechtsstreitigkeiten“ zu entnehmen.

Für mögliche künftige Steuernachzahlungen wurden Steuerrückstellungen beziehungsweise für in diesem Zusammenhang anfallende steuerliche Nebenleistungen Sonstige Rückstellungen passiviert. In Deutschland wurden – basierend auf dem Beschluss des Bundesverfassungsgerichtes – Zinsen für Steuernachzahlungen mit einem Zinssatz in Höhe von 6 % (bis 2018) sowie mit einem voraussichtlich zu erwartenden Zinssatz (ab 2019) von 3 % antizipiert.

Die Volkswagen AG und ihre Tochtergesellschaften sind weltweit tätig und werden laufend von lokalen Finanzbehörden geprüft. Änderungen der Steuergesetze, der Rechtsprechung und deren Interpretation durch die Finanzbehörden in den jeweiligen Ländern können zu gegenüber den im Abschluss getroffenen Einschätzungen abweichenden Steuerzahlungen führen.

Die Bewertung der Steuerrückstellung orientiert sich an dem wahrscheinlichsten Wert der Realisierung dieses Risikos. Ob eine Mehrzahl von steuerlichen Unsicherheiten einzeln oder in Gruppen bilanziert wird, macht Volkswagen je betrachtetem Einzelfall davon abhängig, welche Darstellung sich besser für die Vorhersage der Realisierung des steuerlichen Risikos eignet. Insbesondere bei Verträgen über grenzüberschreitende, konzerninterne Lieferungen und Leistungen ist die Bestimmung der Preise von einzelnen Produkten und Dienstleistungen komplex, da in vielen Fällen keine Marktpreise für eigene Produkte zu beobachten sind oder der Rückgriff auf Marktpreise von ähnlichen Produkten aufgrund der fehlenden Vergleichbarkeit mit Unsicherheiten behaftet ist. Die Bepreisung erfolgt in diesen Fällen – auch für steuerliche Zwecke – auf Basis von einheitlichen, betriebswirtschaftlich anerkannten Bewertungsverfahren.

Durch abweichende Entwicklungen von den im Rahmen der Rückstellungsbildung getroffenen Annahmen kann es zu Unterschieden im Vergleich zu den ursprünglich erwarteten Schätzwerten kommen.

Ein Überblick über die Sonstigen Rückstellungen ist der Angabe „Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen“ zu entnehmen.

Die Erfassung von Zuwendungen der öffentlichen Hand basiert auf der Einschätzung, ob eine angemessene Sicherheit darüber besteht, dass die Konzerngesellschaften die für die Gewährung der Zuwendung geforderten Bedingungen erfüllen und die Zuwendungen auch gewährt werden. Diese Einschätzung basiert auf der Art des Rechtsanspruchs sowie den Erfahrungen der Vergangenheit.

Die Schätzung der Nutzungsdauer im abnutzbaren Anlagevermögen basiert auf Erfahrungswerten und unterliegt einer regelmäßigen Überprüfung. Bei einer Änderung der Einschätzung kommt es zu einer Anpassung der Restnutzungsdauer und gegebenenfalls einer außerplanmäßigen Abschreibung.

Die Schätzung der Laufzeit von Leasingverhältnissen nach IFRS 16 basiert auf der unkündbaren Grundmietzeit des Leasingverhältnisses sowie der Einschätzung der Ausübung bestehender Verlängerungs- und Kündigungsoptionen. Die Festlegung der Laufzeit sowie der verwendeten Diskontierungszinssätze hat Einfluss auf die Höhe der Nutzungsrechte und der Leasingverbindlichkeiten.

Bei der Ermittlung aktiver latenter Steuern sind Annahmen hinsichtlich des künftigen zu versteuernden Einkommens sowie der Zeitpunkte der Realisierung der aktiven latenten Steuern erforderlich.

Den Annahmen und Schätzungen liegen Prämissen zugrunde, die auf dem jeweils aktuell verfügbaren Kenntnisstand beruhen. Insbesondere wurden bezüglich der erwarteten künftigen Geschäftsentwicklung die zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses vorliegenden Umstände ebenso wie die als realistisch unterstellte zukünftige Entwicklung des globalen und branchenbezogenen Umfelds zugrunde gelegt. Da die künftige Geschäftsentwicklung Unsicherheiten unterliegt, die sich teilweise der Steuerung des Konzerns entziehen, sind die Annahmen und Schätzungen weiterhin hohen Unsicherheiten ausgesetzt. Dies gilt insbesondere für die kurz- und mittelfristig prognostizierten Cash-flows sowie die verwendeten Diskontierungssätze.

Durch von den Annahmen abweichende und außerhalb des Einflussbereichs des Managements liegende Entwicklungen dieser Rahmenbedingungen können die sich einstellenden Beträge von den ursprünglich erwarteten Schätzwerten abweichen. Wenn die tatsächliche Entwicklung von der erwarteten abweicht, werden die Prämissen und, falls erforderlich, die Buchwerte der betreffenden Vermögenswerte und Schulden entsprechend angepasst.

Die Weltwirtschaft erholt sich im Jahr 2021 in Folge der zeitweisen Lockerungen vieler restriktiver Maßnahmen und verzeichnete ein positives Wachstum von 5,6 % (Vorjahr: Rückgang um 3,4 %).

Den Planungen im Volkswagen Konzern liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung nach der Erholung im vergangenen Geschäftsjahr im Jahr 2022 auf insgesamt etwas geringerem Niveau weiter wachsen wird – vorbehaltlich einer sich nicht wieder verschärfenden Covid-19-Pandemie sowie einer abnehmenden Intensität von Engpässen bei Vorprodukten und Rohstoffen.

Den Schätzungen und Beurteilungen des Managements lagen insbesondere Annahmen zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, der Entwicklung der Automobilmärkte sowie der rechtlichen Rahmenbedingungen zugrunde. Diese sowie weitere Annahmen werden ausführlich im Prognosebericht, der Bestandteil des Konzernlageberichts ist, erläutert.

Segmentberichterstattung

Die Segmentabgrenzung folgt der internen Steuerung und Berichterstattung im Volkswagen Konzern. Der Mehrmarkenstrategie folgend, wird jede Marke (Geschäftssegment) des Konzerns von einem eigenen Markenvorstand geleitet. Dabei sind die vom Vorstand der Volkswagen AG festgelegten Konzernziele und -vorgaben zu berücksichtigen. Die Segmentberichterstattung besteht aus den vier berichtspflichtigen Segmenten Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, Nutzfahrzeuge, Power Engineering und Finanzdienstleistungen.

Die Aktivitäten des Segments Pkw und leichte Nutzfahrzeuge erstrecken sich auf die Entwicklung von Fahrzeugen, Motoren und Fahrzeugsoftware, die Produktion und den Vertrieb von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen sowie das Geschäft mit entsprechenden Originalteilen. Im Berichtssegment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge erfolgt die Zusammenfassung der einzelnen Marken zu einem berichtspflichtigen Segment insbesondere aufgrund des hohen Maßes an technologischer und wirtschaftlicher Verzahnung im Produktionsverbund. Des Weiteren liegt eine Zusammenarbeit in zentralen Bereichen wie Einkauf, Forschung und Entwicklung oder Treasury vor.

Das Segment Nutzfahrzeuge umfasst vor allem die Entwicklung, die Produktion sowie den Vertrieb von Lastkraftwagen und Bussen, das Geschäft mit entsprechenden Originalteilen sowie damit in Zusammenhang stehende Dienstleistungen. Wie bei den Pkw-Marken besteht eine Zusammenarbeit in den Bereichen Einkauf, Entwicklung und Vertrieb. Weitere Verzahnungen werden angestrebt. Seit dem zweiten Halbjahr 2021 ist hier auch das Geschäft von Navistar enthalten.

Im Segment Power Engineering wird das Geschäft mit Großdieselmotoren, Turbomaschinen und Komponenten der Antriebstechnik abgebildet. Bis Oktober 2020 war hier auch das Geschäft von Renk enthalten.

Die Tätigkeit des Segments Finanzdienstleistungen umfasst die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing-, das Bank- und Versicherungsgeschäft, das Flottenmanagementgeschäft sowie Mobilitätsangebote. In diesem Segment erfolgen Zusammenfassungen insbesondere unter Berücksichtigung der Vergleichbarkeit der Art der Dienstleistungen sowie der regulatorischen Rahmenbedingungen.

Die Kaufpreisallokation aus erworbenen Gesellschaften wird direkt den entsprechenden Segmenten zugeordnet.

Das Segmentergebnis wird bei Volkswagen auf Basis des Operativen Ergebnisses bestimmt.

Die Ergebnisanteile der Gemeinschaftsunternehmen sind in der Segmentberichterstattung im Equity-Ergebnis der jeweiligen Segmente enthalten.

Die Überleitungsrechnung beinhaltet Bereiche und sonstige Geschäftstätigkeiten, die definitionsgemäß keine Segmente darstellen. Darin ist auch die nicht allokierte Konzernfinanzierung enthalten. Die Konsolidierung zwischen den Segmenten erfolgt ebenfalls innerhalb der Überleitungsrechnung.

Die Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien werden ohne Investitionen in Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen ausgewiesen.

Den Geschäftsbeziehungen zwischen den Gesellschaften der Segmente des Volkswagen Konzerns liegen grundsätzlich Preise zugrunde, die auch mit Dritten vereinbart werden.

BERICHTSSEGMENTE 2021

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	176.492	29.046	3.277	41.006	249.821	379	250.200
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	16.274	1.046	1	2.957	20.278	-20.278	-
Umsatzerlöse	192.767	30.092	3.278	43.963	270.099	-19.899	250.200
Planmäßige Abschreibungen	15.848	2.617	245	9.159	27.870	-588	27.282
Außerplanmäßige Abschreibungen	140	164	13	539	856	1	857
Zuschreibungen	125	50	1	614	790	-54	736
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	14.614	134	45	6.045	20.838	-1.563	19.275
Ergebnis aus nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	1.808	433	-9	89	2.321	-	2.321
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	3.804	-142	-4	-154	3.504	-4.974	-1.470
At Equity bewertete Anteile	10.645	1.035	37	814	12.531	-	12.531
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	16.329	1.596	68	159	18.152	346	18.498

BERICHTSSEGMENTE 2020

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	160.674	21.114	3.638	37.223	222.649	235	222.884
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	15.310	1.042	2	3.555	19.908	-19.908	-
Umsatzerlöse	175.984	22.156	3.640	40.778	242.557	-19.673	222.884
Planmäßige Abschreibungen	15.428	2.309	379	8.647	26.763	-1.014	25.749
Außerplanmäßige Abschreibungen	370	179	64	742	1.355	-49	1.306
Zuschreibungen	32	1	-	204	237	-8	229
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	8.381	-79	-482	3.012	10.832	-1.157	9.675
Ergebnis aus nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	2.615	85	-3	60	2.756	-	2.756
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	-3	-170	-2	-296	-471	-294	-765
At Equity bewertete Anteile	8.129	1.135	29	786	10.080	-	10.080
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	15.677	1.309	147	208	17.340	405	17.745

ÜBERLEITUNGSRECHNUNG

Mio. €	2021	2020
Segmentumsätze	270.099	242.557
Nicht zugeordnete Bereiche	1.290	997
Konzernfinanzierung	27	27
Konsolidierung/Holdingfunktion	-21.216	-20.698
Konzernumsätze	250.200	222.884
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	20.838	10.832
Nicht zugeordnete Bereiche	-36	-28
Konzernfinanzierung	-18	-8
Konsolidierung/Holdingfunktion	-1.509	-1.121
Operatives Ergebnis	19.275	9.675
Finanzergebnis	851	1.991
Konzernergebnis vor Steuern	20.126	11.667

NACH REGIONEN 2021

Mio. €	Deutschland	Europa/Übrige Märkte ¹	Nordamerika	Südamerika	Asien-Pazifik	Sicherungs-geschäfte Umsatzerlöse	Gesamt
Umsatzerlöse mit externen Dritten	44.452	101.118	45.305	11.039	48.672	-386	250.200
Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	113.153	47.697	34.274	2.519	4.054	-	201.697

¹ Ohne Deutschland.

NACH REGIONEN 2020

Mio. €	Deutschland	Europa/Übrige Märkte ¹	Nordamerika	Südamerika	Asien-Pazifik	Sicherungs-geschäfte Umsatzerlöse	Gesamt
Umsatzerlöse mit externen Dritten	42.847	90.652	36.810	8.632	44.288	-345	222.884
Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	105.630	47.680	23.852	2.323	3.611	-	183.096

¹ Ohne Deutschland.

Die Zurechnung der Umsatzerlöse zu den Regionen folgt dem Bestimmungslandprinzip.

Die Allokation regionsübergreifender konzerninterner Sachverhalte in Bezug auf das Segmentvermögen wird einheitlich gemäß den wirtschaftlichen Eigentumsverhältnissen dargestellt.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

1. Umsatzerlöse

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS 2021

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutz-fahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst-leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Fahrzeuge	143.473	19.029	–	–	162.502	-14.435	148.067
Originalteile	13.353	4.800	–	–	18.153	-138	18.015
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	12.018	1.887	–	20.160	34.065	-3.201	30.864
Motoren, Aggregate und Teilelieferungen	12.188	723	–	–	12.911	-58	12.853
Power Engineering	–	–	3.278	–	3.278	-1	3.276
Motorräder	732	–	–	–	732	–	732
Vermiet- und Leasinggeschäft	785	1.686	0	15.171	17.642	-1.167	16.474
Zinsen und ähnliche Erträge	209	5	–	7.856	8.070	-349	7.721
Sicherungsgeschäfte	–	–	–	–	–	–	–
Umsatzerlöse	-365	-42	–	0	-407	22	-386
Sonstige Umsatzerlöse	10.375	2.004	–	775	13.154	-571	12.583
	192.767	30.092	3.278	43.963	270.099	-19.899	250.200

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS 2020

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutz-fahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst-leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Fahrzeuge ¹	129.481	13.385	–	–	142.866	-13.703	129.164
Originalteile	11.755	3.249	–	–	15.004	-118	14.886
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte ¹	11.421	1.525	–	17.699	30.645	-3.297	27.348
Motoren, Aggregate und Teilelieferungen	12.625	669	–	–	13.294	-41	13.253
Power Engineering	–	–	3.640	–	3.640	-2	3.638
Motorräder	567	–	–	–	567	–	567
Vermiet- und Leasinggeschäft ¹	767	1.628	0	14.668	17.063	-1.768	15.295
Zinsen und ähnliche Erträge	192	8	–	7.707	7.907	-261	7.646
Sicherungsgeschäfte	–	–	–	–	–	–	–
Umsatzerlöse	-357	-18	–	0	-375	30	-345
Sonstige Umsatzerlöse ¹	9.533	1.709	–	704	11.946	-514	11.433
	175.984	22.156	3.640	40.778	242.557	-19.673	222.884

¹ Ab dem Geschäftsjahr 2021 werden sämtliche Verkäufe von Gebrauchtfahrzeugen, die im Vorjahr in den Zeilen Fahrzeuge, Vermiet- und Leasinggeschäft und Sonstige Umsatzerlöse ausgewiesen wurden, der Zeile Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte zugeordnet. Zuvor war beispielsweise die Übernahme eines Leasingfahrzeuges vom Leasingnehmer in der Zeile Vermiet- und Leasinggeschäft ausgewiesen. Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst.

Im Rahmen der Segmentberichterstattung sind die Umsatzerlöse des Konzerns nach Segmenten und Märkten dargestellt.

Die Sonstigen Umsatzerlöse umfassen unter anderem Erlöse aus Werkstattleistungen sowie Lizenzentnahmen.

Von den in der abgelaufenen Periode realisierten Umsatzerlösen waren Umsatzerlöse in Höhe von 6.877 Mio. € (Vorjahr: 6.815 Mio. €) in den vertraglichen Verbindlichkeiten am 1. Januar 2021 enthalten.

575 Mio. € (Vorjahr: 345 Mio. €) der in der abgelaufenen Periode realisierten Umsatzerlöse gehören zu Leistungsverpflichtungen, die bereits in einer früheren Periode erfüllt wurden.

Neben den im Segment Power Engineering bestehenden Leistungsverpflichtungen von 3.260 Mio. € (Vorjahr: 3.676 Mio. €), von denen im Wesentlichen eine Erfüllung beziehungsweise Umsatzrealisation bis zum 31. Dezember 2022 erwartet wird, betreffen die darüber hinaus im Volkswagen Konzern zum Bilanzstichtag noch unerfüllten Leistungsverpflichtungen zum weitaus überwiegenden Teil Fahrzeugauslieferungen. Diese Auslieferungen sind zum Aufstellungszeitpunkt zum großen Teil bereits erfolgt beziehungsweise erfolgen im ersten Quartal 2022. Im Rahmen der Ermittlung der Beträge für den Bereich Power Engineering wurden sowohl Verträge, die eine Laufzeit von bis zu einem Jahr haben, als auch Dienstleistungsverträge, bei denen der Volkswagen Konzern Umsatzerlöse jeweils genau in der Höhe realisiert, wie der Kunde von den Leistungen des Unternehmens profitiert, berücksichtigt. Im Fall von variablen Gegenleistungen werden Umsatzerlöse nur in dem Umfang realisiert, wie eine ausreichende Sicherheit gegeben ist, dass diese Umsätze nachträglich nicht zurückgenommen beziehungsweise negativ korrigiert werden müssen.

2. Kosten der Umsatzerlöse

In den Kosten der Umsatzerlöse sind die dem Finanzdienstleistungsgeschäft zuzuordnenden Zinsaufwendungen in Höhe von 1.984 Mio. € (Vorjahr: 2.303 Mio. €) ausgewiesen.

Die Kosten der Umsatzerlöse enthalten außerplanmäßige Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte (im Wesentlichen Entwicklungskosten), Sachanlagen (im Wesentlichen Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung) und Vermietvermögen in Höhe von 805 Mio. € (Vorjahr: 1.180 Mio. €). Die außerplanmäßigen Abschreibungen des Berichtsjahrs auf Immaterielle Vermögenswerte und das Sachanlagevermögen in Höhe von insgesamt 344 Mio. € (Vorjahr: 356 Mio. €) resultieren vor allem aus verringerten Nutzungswerten verschiedener Produkte im Segment Pkw aufgrund von Markt- und Wechselkursrisiken sowie insbesondere erwarteten Volumenrückgängen. Die außerplanmäßigen Abschreibungen auf Vermietete Vermögenswerte in Höhe von 461 Mio. € (Vorjahr: 824 Mio. €) sind im Wesentlichen dem Segment Finanzdienstleistungen zuzuordnen. Sie ergeben sich aus den fortlaufend aktualisierten internen und externen Informationen, die in die Restwertprognosen der Fahrzeuge eingehen. Davon betreffen 27 Mio. € (Vorjahr: 60 Mio. €) kurzfristige Vermögenswerte.

Erfolgsbezogene Zuwendungen der öffentlichen Hand beliefen sich im laufenden Geschäftsjahr auf 985 Mio. € (Vorjahr: 1.001 Mio. €) und wurden grundsätzlich den Funktionsbereichen zugeordnet.

3. Vertriebskosten

Zu den Vertriebskosten in Höhe von 19,2 Mrd. € (Vorjahr: 18,4 Mrd. €) zählen neben Sachgemein- und Personalkosten sowie Abschreibungen des Vertriebsbereichs die angefallenen Versand-, Werbe- und Verkaufsförderungskosten.

4. Verwaltungskosten

Die Verwaltungskosten von 10,4 Mrd. € (Vorjahr: 9,4 Mrd. €) beinhalten im Wesentlichen Sachgemein- und Personalkosten sowie die auf den Verwaltungsbereich entfallenden Abschreibungen.

5. Sonstige betriebliche Erträge

Mio. €	2021	2020
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte	1.754	1.334
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und abgegrenzten Schulden	1.236	1.086
Erträge aus derivativen Währungssicherungsinstrumenten im Hedge Accounting	910	1.185
Erträge aus Sonstigen Sicherungen	3.547	1.709
Erträge aus Wechselkursveränderungen	2.610	2.588
Erträge aus dem Verkauf von Werbematerial	398	312
Erträge aus Weiterberechnungen	1.040	1.039
Erträge aus Investment Property	10	10
Gewinne aus Anlageabgängen und Zuschreibungen auf Anlagevermögen	771	299
Übrige betriebliche Erträge	2.455	2.876
	14.731	12.438

Die Erträge aus Wechselkursveränderungen enthalten überwiegend Gewinne aus Kursveränderungen zwischen Entstehungs- und Zahlungszeitpunkt von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten sowie Kursgewinne aus der Bewertung zum Stichtagskurs. Daraus resultierende Kursverluste werden unter den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

Die Erträge aus Sonstigen Sicherungen enthalten überwiegend Kursgewinne aus der Marktbewertung von derivativen Finanzinstrumenten zur Währungs- und Rohstoffsicherung, die nicht in einer Sicherungsbeziehung designiert sind. Kursverluste werden in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

Im Vorjahr ergab sich aus der Einbringung der AID in die Argo AI zum Zeitwert unter Berücksichtigung einer anteiligen Ergebniseliminierung ein nicht liquiditätswirksamer Ertrag im Sonstigen betrieblichen Ergebnis von 0,8 Mrd. €.

6. Sonstige betriebliche Aufwendungen

Mio. €	2021	2020
Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	294	316
Wertberichtigungen auf sonstige Forderungen und sonstige Vermögenswerte	1.632	2.302
Aufwendungen aus derivativen Währungssicherungsinstrumenten im Hedge Accounting	1.273	1.034
Aufwendungen aus Sonstigen Sicherungen	1.091	1.806
Aufwendungen aus Wechselkursveränderungen	1.909	3.123
Aufwendungen aus Weiterberechnungen	653	743
Aufwendungen für Aufhebungsverträge	333	391
Verluste aus Anlageabgängen	253	212
Übrige betriebliche Aufwendungen	5.611	3.979
	13.049	13.904

In den Wertberichtigungen auf Sonstige Forderungen und Sonstige Vermögenswerte sind Wertberichtigungen auf Forderungen aus Langfristfertigung in Höhe von 1,2 Mio. € (Vorjahr: 1,2 Mio. €) enthalten.

Die Aufwendungen aus Sonstigen Sicherungen enthalten überwiegend Kursverluste aus der Marktbewertung von derivativen Finanzinstrumenten zur Währungs- und Rohstoffsicherung, die nicht in einer Sicherungsbeziehung designiert sind.

Die Übrigen betrieblichen Aufwendungen umfassen unter anderem die Aufwendungen im Zusammenhang mit der Dieselthematik (siehe Angabe „Wesentliche Ereignisse“).

7. Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen

Mio. €	2021	2020
Erträge aus At Equity bewerteten Anteilen	2.669	3.159
davon aus Gemeinschaftsunternehmen	2.364	2.916
davon aus assoziierten Unternehmen	306	243
Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen	349	403
davon aus Gemeinschaftsunternehmen	236	269
davon aus assoziierten Unternehmen	113	134
	2.321	2.756

8. Zinsergebnis

Mio. €	2021	2020
Zinserträge	810	793
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	810	788
Erträge aus der Bewertung von Zinsderivaten	0	5
Zinsaufwendungen	-1.818	-2.291
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-1.449	-1.499
Aufwendungen aus der Bewertung von Zinsderivaten	-27	-23
In Leasingzahlungen enthaltener Zinsaufwand	-168	-206
Ergebnis aus der Auf-/Abzinsung von sonstigen langfristigen Schulden	180	-104
Nettozinsen auf die Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	-354	-459
Zinsergebnis	-1.007	-1.498

9. Übriges Finanzergebnis

Mio. €	2021	2020
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	43	23
Aufwendungen aus Verlustübernahmen	-81	-103
Sonstige Erträge aus Beteiligungen	315	91
Sonstige Aufwendungen aus Beteiligungen	-210	-433
Erträge und Aufwendungen aus Wertpapieren und Ausleihungen	164	-230
Realisierte Fremdwährungserträge aus Darlehnsforderungen und -verbindlichkeiten	753	1.097
Realisierte Fremdwährungsaufwendungen aus Darlehnsforderungen und -verbindlichkeiten	-928	-1.620
Erträge und Aufwendungen aus Bewertungseffekten und Wertberichtigung von Finanzinstrumenten	94	-61
Erträge und Aufwendungen aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften/Derivaten außerhalb Hedge Accounting	-648	1.950
Erträge und Aufwendungen aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften/Derivaten innerhalb Hedge Accounting	36	20
Übriges Finanzergebnis	-463	733

Die Erträge und Aufwendungen aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften/Derivaten außerhalb Hedge Accounting umfassen im Wesentlichen Aufwendungen aus der Bewertung und Realisierung von Termingeschäften auf neue Anteile an der QuantumScape Corporation in Höhe von 0,6 Mrd. € (Vorjahr: 1,4 Mrd. € Ertrag).

10. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

ZUSAMMENSETZUNG DES STEUERERTRAGS UND -AUFWANDS

Mio. €	2021	2020
Tatsächlicher Steueraufwand Inland	1.230	940
Tatsächlicher Steueraufwand Ausland	3.382	2.210
Tatsächliche Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	4.612	3.150
davon periodenfremde Erträge (-)/Aufwendungen (+)	310	299
Latenter Steuerertrag (-)/-aufwand (+) Inland	1.072	-1.026
Latenter Steuerertrag (-)/-aufwand (+) Ausland	-986	719
Latenter Steuerertrag (-)/-aufwand (+)	86	-307
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	4.698	2.843

Der gesetzliche Körperschaftsteuersatz in Deutschland für den Veranlagungszeitraum 2021 betrug 15 %. Hieraus resultiert, einschließlich Gewerbesteuer und Solidaritätszuschlag, eine Steuerbelastung von 30,0 % (Vorjahr: 30,0 %).

Für die Bewertung der latenten Steuern wird im deutschen Organkreis ein Steuersatz in Höhe von 30,0 % (Vorjahr: 30,0 %) angewandt.

Die angewandten lokalen Ertragsteuersätze für ausländische Gesellschaften variieren zwischen 0 und 50 % (Vorjahr: 0 und 45 %). Bei gespaltenen Steuersätzen wird der Thesaurierungssteuersatz angewandt.

Die Realisierung steuerlicher Verlustvorträge aus Vorjahren führte im Jahr 2021 zu einer Minderung der laufenden Steuern vom Einkommen und vom Ertrag von 700 Mio. € (Vorjahr: 392 Mio. €).

Die steuerlichen Verlustvorträge sowie der Verfall der nicht nutzbaren Verlustvorträge haben sich wie folgt entwickelt:

Mio. €	BISHER NOCH NICHT GENUTZTE STEUERLICHE VERLUSTVORTRÄGE		DAVON NICHT NUTZBARE STEUERLICHE VERLUSTVORTRÄGE	
	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020
Unverfallbare steuerliche Verlustvorträge	16.934	15.024	4.374	4.584
Verfallbar innerhalb der nächsten 10 Jahre	2.747	3.215	1.595	2.180
Verfallbar in mehr als 10 Jahren	11.760	4.849	7.057	2.175
Gesamt	31.441	23.088	13.026	8.939

Aufgrund der Nutzung bisher nicht berücksichtigter steuerlicher Verluste und Steuergutschriften aus früheren Perioden mindert sich der tatsächliche Ertragsteueraufwand im laufenden Geschäftsjahr um 32 Mio. € (Vorjahr: 55 Mio. €). Der Betrag des latenten Steueraufwands mindert sich um 305 Mio. € (Vorjahr: 134 Mio. €) aufgrund bisher nicht berücksichtigter steuerlicher Verluste und Steuergutschriften einer früheren Periode. Der latente Steueraufwand aus der Abwertung eines latenten Steueranspruchs beträgt 24 Mio. € (Vorjahr: 470 Mio. €). Der latente Steuerertrag aus der Zuschreibung eines latenten Steueranspruchs beträgt 381 Mio. € (Vorjahr: 36 Mio. €).

Die von verschiedenen Staaten gewährten Steuerguthaben betragen 578 Mio. € (Vorjahr: 376 Mio. €).

In der Bilanz wurde kein latenter Steueranspruch erfasst für abzugsfähige temporäre Differenzen in Höhe von 2.157 Mio. € (Vorjahr: 899 Mio. €) und für Steuergutschriften, die innerhalb der nächsten 20 Jahre verfallen würden, in Höhe von 208 Mio. € (Vorjahr: 105 Mio. €). Die Zunahme der nicht erfassten latenten Steueransprüche für abzugsfähige temporäre Differenzen beruht auf einer Steuergesetzänderung in Italien.

In Höhe von 200 Mio. € (Vorjahr: 166 Mio. €) wurden latente Steuerschulden für temporäre Differenzen sowie für nicht ausgeschüttete Gewinne von Tochtergesellschaften der Volkswagen AG wegen bestehender Kontrolle nach IAS 12.39 nicht bilanziert.

Aus Steuersatzänderungen resultierten konzernweit latente Steueraufwendungen in Höhe von 42 Mio. € (Vorjahr: 54 Mio. €).

Latente Steueransprüche in Höhe von 12.044 Mio. € (Vorjahr: 12.591 Mio. €) wurden aktiviert, ohne dass diesen passiven latenten Steuern in entsprechender Höhe gegenüberstehen. Im Geschäftsjahr 2021 werden die bestehenden aktiven latenten Steuern der Gesellschaften des deutschen Organkreises, die aufgrund der positiven Ergebnisse der Vergangenheit aktiviert wurden, in diese Betrachtung miteinbezogen. Die betroffenen Gesellschaften erwarten nach Verlusten im aktuellen Geschäftsjahr oder im Vorjahr in Zukunft positive steuerliche Einkünfte.

In Höhe von insgesamt 7.281 Mio. € (Vorjahr: 7.997 Mio. €) wurden latente Steuern in der Bilanz eigenkapitalerhöhend berücksichtigt, die auf direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen entfallen. Davon betreffen 27 Mio. € (Vorjahr: 53 Mio. €) Minderheitenanteile. Im Geschäftsjahr 2021 wurden latente Steuererträge auf direkt im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen in Höhe von 10 Mio. € (Vorjahr: 73 Mio. €) ergebnisneutral reklasifiziert. Im laufenden Geschäftsjahr gab es Effekte aus Kapitaltransaktionen mit Minderheiten. Die Entwicklung der latenten Steuern nach Sachverhalten ist in der Gesamtergebnisrechnung dargestellt.

Im Geschäftsjahr 2021 wurden aus Eigenkapitalbeschaffungskosten resultierende Steuereffekte in Höhe von 5 Mio. € dem Eigenkapital belastet (im Vorjahr 5 Mio. € gutgeschrieben).

LATENTE STEUERN NACH BILANZPOSTEN

Auf Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei den einzelnen Bilanzposten und auf steuerliche Verlustvorträge entfielen die folgenden bilanzierten aktiven und passiven latenten Steuern:

Mio. €	AKTIVE LATENTE STEUERN		PASSIVE LATENTE STEUERN	
	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020
Immaterielle Vermögenswerte	1.113	655	12.477	10.811
Sachanlagen und Vermietete Vermögenswerte	5.216	5.599	8.729	8.150
Langfristige Finanzanlagen	135	17	301	97
Vorräte	2.106	2.317	801	893
Forderungen und sonstige Vermögenswerte (inklusive Finanzdienstleistungsbereich)	1.775	1.858	9.516	10.236
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	4.455	4.480	24	242
Pensionsrückstellungen	9.350	10.285	29	27
Verbindlichkeiten und sonstige Rückstellungen	14.269	13.284	5.298	5.156
Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern aus temporären Differenzen	-203	-499	-	-
Temporäre Differenzen nach Wertberichtigungen	38.215	37.997	37.175	35.611
Steuerliche Verlustvorträge nach Wertberichtigungen	4.783	3.465	-	-
Tax Credits nach Wertberichtigungen	374	271	-	-
Wert vor Konsolidierung und Saldierung	43.372	41.733	37.175	35.611
davon entfallen auf langfristige Vermögenswerte und Schulden	29.284	27.924	29.556	28.085
Saldierung	32.649	31.172	32.649	31.172
Konsolidierung	2.670	2.925	605	451
Bilanzansatz	13.393	13.486	5.131	4.890

Nach IAS 12 sind latente Steuerforderungen und -verbindlichkeiten zu saldieren, sofern sie gegenüber der gleichen Steuerbehörde bestehen und fristenkongruent sind.

Der ausgewiesene Steueraufwand des Jahres 2021 von 4.698 Mio. € (Vorjahr: 2.843 Mio. €) war um 1.340 Mio. € niedriger (Vorjahr: 657 Mio. €) als der erwartete Steueraufwand von 6.038 Mio. €, der sich bei Anwendung eines Konzernsteuersatzes von 30,0 % (Vorjahr: 30,0 %) auf das Vorsteuerergebnis des Konzerns ergeben würde.

ÜBERLEITUNG VOM ERWARTETEN ZUM AUSGEWIESENEN ERTRAGSTEUERAUFWAND

Mio. €	2021	2020
Ergebnis vor Ertragsteuern	20.126	11.667
Erwarteter Ertragsteuerertrag (-)/-aufwand (+) (Steuersatz 30,0 %; Vorjahr 30,0 %)	6.038	3.500
Überleitung:		
Abweichende ausländische Steuerbelastung	-1.002	-364
Steueranteil für:		
steuerfreie Erträge	-1.078	-1.501
steuerlich nicht abzugsfähige Aufwendungen	1.041	540
Effekte aus Verlustvorträgen	-221	520
permanente bilanzielle Differenzen	-326	65
Steuergutschriften	-133	-117
Periodenfremde Steuern	262	-211
Effekte aus Steuersatzänderungen	42	54
Nicht anrechenbare Quellensteuer	285	419
Sonstige Steuereffekte	-210	-62
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand	4.698	2.843
Effektiver Steuersatz in %	23,3	24,4

11. Ergebnis je Aktie

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie errechnet sich aus der Division des Ergebnisanteils der Aktionäre der Volkswagen AG und der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der sich während des Geschäftsjahres in Umlauf befindenden Stamm- und Vorzugsaktien. Da in den Jahren 2021 und 2020 keine Sachverhalte vorlagen, aus denen Verwässerungseffekte auf die Anzahl der Aktien resultierten, entspricht das verwässerte Ergebnis je Aktie dem unverwässerten Ergebnis je Aktie.

Gemäß § 27 Abs. 2 Ziffer 3 der Satzung der Volkswagen AG steht der Vorzugsaktie eine um 0,06 € höhere Dividende als der Stammaktie zu.

		2021	2020
Gewichtete durchschnittliche Anzahl von:			
Stammaktien – unverwässert/verwässert	Stück	295.089.818	295.089.818
Vorzugsaktien – unvervässert/verwässert	Stück	206.205.445	206.205.445
Ergebnis nach Steuern			
Ergebnisanteil von Minderheiten	Mio. €	15.428	8.824
Ergebnisanteil der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	Mio. €	46	–43
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	Mio. €	539	533
davon Ergebnisanteil der Stammaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	14.843	8.334
davon Ergebnisanteil der Vorzugsaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	8.730	4.898
davon Ergebnisanteil der Vorzugsaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	6.113	3.435
Ergebnis je Stammaktie – unverwässert/verwässert			
Ergebnis je Vorzugsaktie – unverwässert/verwässert	€	29,59	16,60
	€	29,65	16,66

Erläuterungen zur Bilanz

12. Immaterielle Vermögenswerte

ENTWICKLUNG DER IMMATERIELLEN VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2021

Mio. €	Markennamen	Goodwill	Aktivierte Entwicklungs-kosten für in Entwicklung befindliche Produkte	Aktivierte Entwicklungs-kosten für derzeit genutzte Produkte	Sonstige immaterielle Vermögenswerte	Gesamt
Anschaffungs-/ Herstellungskosten						
Stand am 01.01.2021	16.911	23.318	6.438	41.316	10.334	98.317
Währungsänderungen	14	82	35	312	194	636
Änderungen						
Konsolidierungskreis	736	2.835	215	235	2.380	6.402
Zugänge	–	–	6.513	1.323	1.223	9.059
Umbuchungen	–	–	–2.904	2.904	35	35
Als Zur Veräußerung gehalten						
klassifiziert	–	22	1	146	18	188
Abgänge	–	11	10	1.138	358	1.517
Stand am 31.12.2021	17.661	26.203	10.287	44.806	13.789	112.745
Abschreibungen						
Stand am 01.01.2021	83	–	87	22.133	8.046	30.349
Währungsänderungen	0	0	0	185	53	238
Änderungen						
Konsolidierungskreis	–	–	–	–63	–14	–77
Zugänge planmäßig	0	–	–	4.987	842	5.829
Zugänge außerplanmäßig	6	39	8	56	25	133
Umbuchungen	–	–	–	0	–2	–1
Als Zur Veräußerung gehalten						
klassifiziert	–	–	–	110	16	127
Abgänge	–	11	7	1.068	204	1.289
Zuschreibungen	–	–	–	0	–	0
Stand am 31.12.2021	89	29	88	26.120	8.731	35.056
Nettobuchwert am 31.12.2021	17.572	26.174	10.199	18.685	5.058	77.689

ENTWICKLUNG DER IMMATERIELLEN VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2020

Mio. €	Markennamen	Goodwill	Aktivierte Entwicklungs-kosten für in Entwicklung befindliche Produkte	Aktivierte Entwicklungs-kosten für derzeit genutzte Produkte	Sonstige immaterielle Vermögenswerte	Gesamt
Anschaffungs-/ Herstellungskosten						
Stand am 01.01.2020	16.878	23.247	6.188	36.895	9.889	93.098
Währungsänderungen	33	77	-77	-299	-281	-548
Änderungen Konsolidierungskreis	-	31	8	15	56	111
Zugänge	-	-	4.576	1.897	1.038	7.511
Umbuchungen	-	-	-4.150	4.150	-58	-58
Abgänge	-	37	107	1.341	310	1.795
Stand am 31.12.2020	16.911	23.318	6.438	41.316	10.334	98.317
Abschreibungen						
Stand am 01.01.2020	86	-	45	19.053	7.700	26.884
Währungsänderungen	-5	-	0	-172	-232	-409
Änderungen Konsolidierungskreis	-	-	-	-	9	9
Zugänge planmäßig	3	-	-	4.514	733	5.249
Zugänge außerplanmäßig	-	37	55	75	62	229
Umbuchungen	-	-	-6	7	0	1
Abgänge	-	37	-	1.344	226	1.606
Zuschreibungen	-	-	7	-	0	7
Stand am 31.12.2020	83	-	87	22.133	8.046	30.349
Nettobuchwert am 31.12.2020	16.828	23.318	6.351	19.183	2.288	67.968

Die Sonstigen immateriellen Vermögenswerte umfassen insbesondere Konzessionen, erworbene Kundenstämme und Händlerbeziehungen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie Lizenzen an solchen.

Die Aufteilung der Markennamen und Goodwill auf die Geschäftssegmente ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

	Mio. €	2021	2020
Markennamen nach Geschäftssegmenten			
Porsche		13.823	13.823
Scania Vehicles and Services		949	971
MAN Truck & Bus		1.127	1.127
MAN Energy Solutions		415	415
Navistar		771	—
Ducati		404	404
Übrige		84	89
	17.572	16.828	
Goodwill nach Geschäftssegmenten			
Porsche		18.825	18.825
Scania Vehicles and Services		2.749	2.808
MAN Truck & Bus		587	587
MAN Energy Solutions		264	263
Navistar		2.917	—
Ducati		290	290
ŠKODA		163	155
Porsche Holding Salzburg		127	130
Übrige		252	260
	26.174	23.318	

Der Werthaltigkeitstest der ausgewiesenen Goodwill und Markennamen basiert auf dem Nutzungswert, der auf Ebene der jeweiligen Marke ermittelt wurde. Dabei werden Kapitalkostensätze basierend auf dem Zinssatz für risikofreie Anlagen, der Marktrisikoprämie und dem Fremdkapitalzinssatz zugrunde gelegt. Zum generellen Vorgehen und den wesentlichen Annahmen wird auf die Ausführungen in der Angabe „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ zu Immateriellen Vermögenswerten verwiesen.

Darüber hinaus waren für die Marken mit wesentlichen bilanzierten Markennamen und Goodwill noch die folgenden Aspekte von Bedeutung:

Die Planung der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Porsche basiert auf der künftigen Produktstrategie sowie weiteren Kernelementen der Strategie 2030. Diese beinhaltet insbesondere eine zunehmende Elektrifizierung der Modellpalette und eine stärkere Dekarbonisierung sowie den Ausbau der Digitalisierung.

Für das Berichtssegment Nutzfahrzeuge ist in allen Segmenten eine Ausweitung der Elektromobilität in der Planung hinterlegt. Bei MAN Truck & Bus sind im Planungszeitraum positive Auswirkungen aus dem im Jahr 2021 initiierten Programm zur Neuausrichtung eingeplant. Des Weiteren soll Navistar zu neuer Stärke geführt werden. Die Maßnahmen dazu reichen von der Nutzung der leistungsstarken Komponenten- und Technologie-Organisation innerhalb der TRATON GROUP über den Ausbau des Financial Services Geschäfts bis hin zum noch wirksameren Einsatz des größten Händler- und Service-Netzwerks auf dem nordamerikanischen Markt, über das Navistar schon heute verfügt.

Die Werthaltigkeit ist bei allen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten auch bei einer Variation der Wachstumsprognose hinsichtlich der ewigen Rente beziehungsweise des Diskontierungssatzes von +/– 0,5 %-Punkten gegeben.

Die Forschungs- und Entwicklungskosten haben sich wie folgt entwickelt:

Mio. €	2021	2020	%
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	15.583	13.885	12,2
davon: aktivierte Entwicklungskosten	7.843	6.473	21,2
Aktivierungsquote in %	50,3	46,6	
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	5.050	4.644	8,8
Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten	12.790	12.056	6,1

13. Sachanlagen

ENTWICKLUNG DER SACHANLAGEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2021

Mio. €	Grundstücke, grundstücks- gleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten					
Stand am 01.01.2021	45.151	49.822	84.389	7.766	187.129
Währungsänderungen	674	857	1.124	128	2.783
Änderungen Konsolidierungskreis	271	80	8	212	571
Zugänge	1.874	1.159	3.454	4.246	10.733
Umbuchungen	1.144	1.745	1.694	-4.623	-39
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	78	226	139	26	469
Abgänge	756	1.293	2.420	58	4.527
Stand am 31.12.2021	48.281	52.144	88.111	7.645	196.181
Abschreibungen					
Stand am 01.01.2021	19.142	37.665	66.408	30	123.245
Währungsänderungen	252	634	912	4	1.802
Änderungen Konsolidierungskreis	-200	-129	-116	-1	-447
Zugänge planmäßig	2.164	3.242	6.464	-	11.870
Zugänge außerplanmäßig	102	85	19	5	211
Umbuchungen	56	-21	1	-31	5
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	38	138	97	-	273
Abgänge	382	1.231	2.288	2	3.903
Zuschreibungen	13	4	7	2	26
Stand am 31.12.2021	21.083	40.103	71.296	4	132.486
Nettobuchwert am 31.12.2021	27.199	12.041	16.814	7.641	63.695

ENTWICKLUNG DER SACHANLAGEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2020

Mio. €	Grundstücke, grundstücks- gleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten					
Stand am 01.01.2020	43.531	50.090	81.997	7.526	183.143
Währungsänderungen	-907	-1.343	-1.765	-200	-4.214
Änderungen Konsolidierungskreis	153	0	47	-32	168
Zugänge	1.914	1.281	3.935	4.410	11.540
Umbuchungen	852	1.040	2.096	-3.883	105
Abgänge	392	1.246	1.920	56	3.613
Stand am 31.12.2020	45.151	49.822	84.389	7.766	187.129
Abschreibungen					
Stand am 01.01.2020	17.389	36.498	62.862	242	116.991
Währungsänderungen	-326	-973	-1.393	-9	-2.701
Änderungen Konsolidierungskreis	34	9	28	-	71
Zugänge planmäßig	2.050	3.226	6.561	-	11.838
Zugänge außerplanmäßig	58	46	18	6	127
Umbuchungen	115	-19	98	-193	2
Abgänge	177	1.116	1.760	13	3.066
Zuschreibungen	0	6	7	3	16
Stand am 31.12.2020	19.142	37.665	66.408	30	123.245
Nettobuchwert am 31.12.2020	26.009	12.158	17.981	7.736	63.884

Öffentliche Zuwendungen in Höhe von 328 Mio. € (Vorjahr: 156 Mio. €) wurden von den Anschaffungskosten der Sachanlagen abgesetzt.

Im Zusammenhang mit Grundstücken und Gebäuden dienen Grundpfandrechte in Höhe von 1.528 Mio. € (Vorjahr angepasst: 1.462 Mio. €) als Sicherheit für Altersteilzeitverpflichtungen, Finanzschulden und sonstige Verbindlichkeiten.

14. Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

**ENTWICKLUNG DER VERMIETETEN VERMÖGENSWERTE UND ALS FINANZINVESTITION GEHALTENEN IMMOBILIEN
VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2021**

Mio. €	Vermietete Vermögenswerte	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Gesamt
Anschaffungs-/ Herstellungskosten			
Stand am 01.01.2021	67.127	869	67.996
Währungsänderungen	2.791	21	2.812
Änderungen Konsolidierungskreis	283	48	331
Zugänge	29.108	9	29.117
Umbuchungen	-26	2	-24
Abgänge	20.136	3	20.139
Stand am 31.12.2021	79.146	947	80.092
Abschreibungen			
Stand am 01.01.2021	16.441	311	16.752
Währungsänderungen	894	4	898
Änderungen Konsolidierungskreis	10	0	10
Zugänge planmäßig	9.564	18	9.582
Zugänge außerplannmäßig	434	-	434
Umbuchungen	-4	0	-4
Abgänge	7.234	1	7.234
Zuschreibungen	659	0	660
Stand am 31.12.2021	19.447	332	19.779
Nettobuchwert am 31.12.2021	59.699	615	60.313

**ENTWICKLUNG DER VERMIETETEN VERMÖGENSWERTE UND ALS FINANZINVESTITION GEHALTENEN IMMOBILIEN
VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2020**

Mio. €	Vermietete Vermögenswerte	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten			
Stand am 01.01.2020	64.384	845	65.229
Währungsänderungen	-2.972	-23	-2.995
Änderungen Konsolidierungskreis	15	-	15
Zugänge	24.772	27	24.799
Umbuchungen	67	39	106
Abgänge	19.139	19	19.159
Stand am 31.12.2020	67.127	869	67.996
Abschreibungen			
Stand am 01.01.2020	15.446	307	15.753
Währungsänderungen	-975	-4	-979
Änderungen Konsolidierungskreis	3	-	3
Zugänge planmäßig	8.645	17	8.662
Zugänge außerplanmäßig	764	1	765
Umbuchungen	35	1	36
Abgänge	7.282	11	7.293
Zuschreibungen	195	0	195
Stand am 31.12.2020	16.441	311	16.752
Nettobuchwert am 31.12.2020	50.686	558	51.244

Unter den Vermieteten Vermögenswerten wird das im Wege des Operating-Leasing vermietete Leasingvermögen sowie die Vermögenswerte mit langfristigen Buy-back-Verträgen ausgewiesen.

In dem Posten Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien (Investment Property) werden Mietwohnungen und verpachtete Händlerbetriebe ausgewiesen, deren Fair Value 1.436 Mio. € (Vorjahr: 1.199 Mio. €) betrug. Die Ermittlung des Fair Values erfolgt grundsätzlich nach einem Ertragswertverfahren auf Basis interner Berechnungen (Stufe 3 der Bemessungshierarchie). Für den Unterhalt des genutzten Investment Property fielen operative Kosten in Höhe von 64 Mio. € (Vorjahr: 55 Mio. €) an. Für nicht genutztes Investment Property wurden 1,0 Mio. € (Vorjahr: 0,4 Mio. €) aufgewandt.

Die Mieteinnahmen aus Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien betrugen im Geschäftsjahr 58 Mio. € (Vorjahr: 58 Mio. €).

15. At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen

ENTWICKLUNG DER AT EQUITY BEWERTETEN ANTEILE UND SONSTIGEN BETEILIGUNGEN

VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2021

Mio. €	At Equity bewertete Anteile	Sonstige Beteiligungen	Gesamt
Bruttobuchwert			
Stand am 01.01.2021	10.610	2.833	13.443
Währungsänderungen	300	56	355
Änderungen Konsolidierungskreis	-360	285	-75
Zugänge	2.875	1.066	3.941
Umbuchungen	-	-	-
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	-	4	4
Abgänge	35	134	169
Erfolgswirksame Fortschreibung/Bewertung	2.172	42	2.214
Dividenden ¹	-3.068	-	-3.068
Sonstige ergebnisneutrale Veränderungen	608	-110	497
Stand am 31.12.2021	13.102	4.033	17.135
Außerplanmäßige Abschreibungen			
Stand am 01.01.2021	531	968	1.499
Währungsänderungen	12	20	32
Änderungen Konsolidierungskreis	-	19	19
Zugänge	79	118	197
Umbuchungen	-	-	-
Abgänge	-	43	43
Zuschreibungen	51	48	99
Stand am 31.12.2021	571	1.033	1.604
Nettobuchwert am 31.12.2021	12.531	3.000	15.531

1 Dividenden vor Abzug von Quellensteuer.

**ENTWICKLUNG DER AT EQUITY BEWERTETEN ANTEILE UND SONSTIGEN BETEILIGUNGEN
VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2020**

Mio. €	At Equity bewertete Anteile	Sonstige Beteiligungen	Gesamt
Bruttobuchwert			
Stand am 01.01.2020	8.639	2.616	11.255
Währungsänderungen	-49	-24	-73
Änderungen Konsolidierungskreis	-756	-186	-943
Zugänge	3.756	488	4.244
Umbuchungen	-	0	0
Abgänge	196	50	246
Erfolgswirksame Fortschreibung/Bewertung	2.693	-3	2.690
Dividenden ¹	-3.195	-	-3.195
Sonstige ergebnisneutrale Veränderungen	-280	-8	-288
Stand am 31.12.2020	10.610	2.833	13.443
Außerplanmäßige Abschreibungen			
Stand am 01.01.2020	470	714	1.183
Währungsänderungen	-5	-5	-10
Änderungen Konsolidierungskreis	-108	57	-52
Zugänge	185	245	429
Umbuchungen	-	-	-
Abgänge	-	41	41
Zuschreibungen	11	1	12
Stand am 31.12.2020	531	968	1.499
Nettobuchwert am 31.12.2020	10.080	1.865	11.945

1 Dividenden vor Abzug von Quellensteuer.

In den At Equity bewerteten Anteilen sind Gemeinschaftsunternehmen in Höhe von 6.905 Mio. € (Vorjahr: 6.951 Mio. €) und assoziierte Unternehmen in Höhe von 5.627 Mio. € (Vorjahr: 3.129 Mio. €) enthalten.

Die Zugänge bei den At Equity bewerteten Anteilen entfallen im Geschäftsjahr im Wesentlichen mit 1,1 Mrd. € auf den Erwerb von weiteren Anteilen an Gotion High-Tech Company, mit 0,8 Mrd. € auf den Erwerb von weiteren Anteilen an Northvolt AB sowie mit 0,5 Mrd. € auf die Kapitalerhöhung an QuantumScape Battery und die damit zusammenhängende Realisierung eines Termingeschäfts. Weitere Erläuterungen zu Gotion High-Tech Company und Northvolt AB finden sich unter „Wesentliche Ereignisse“.

Die Änderungen im Konsolidierungskreis bei den At Equity bewerteten Anteilen betreffen im Geschäftsjahr im Wesentlichen die Umgliederung der Anteile an Navistar in Höhe von -0,6 Mrd. € aufgrund der erstmaligen Vollkonsolidierung. Der sich aus der Beendigung der Equity-Methode ergebende Ertrag aus der Neubewertung der bereits gehaltenen Anteile in Höhe von 0,2 Mrd. € wurde unter den Zugängen ausgewiesen. Weitere Erläuterungen zu Navistar finden sich unter „Wesentliche Ereignisse“.

Im Vorjahr entfielen die Zugänge bei den At Equity bewerteten Anteilen mit 1,7 Mrd. € auf den Erwerb von Anteilen an Argo AI, mit insgesamt 1,0 Mrd. € auf den Erwerb von weiteren Anteilen an Volkswagen (Anhui) Automotive Company (ehemals: JAC Volkswagen Automotive Company) und Anteilen an Anhui Jianghuai Automobile Group Holdings sowie mit 0,5 Mrd. € auf die Kapitalerhöhung an QuantumScape Corporation und die damit zusammenhängende Realisierung eines Termingeschäfts.

Im Vorjahr betrafen die wesentlichen Änderungen im Konsolidierungskreis bei den At Equity bewerteten Anteilen mit -0,8 Mrd. € die Umgliederung der Anteile an der Volkswagen (Anhui) Automotive Company aufgrund der erstmaligen Vollkonsolidierung.

Die sonstigen ergebnisneutralen Veränderungen entfallen in Höhe von 481 Mio. € (Vorjahr: -239 Mio. €) auf Gemeinschaftsunternehmen und in Höhe von 127 Mio. € (Vorjahr: -41 Mio. €) auf assoziierte Unternehmen. Sie resultieren im Wesentlichen aus Währungsumrechnungsdifferenzen in Höhe von 521 Mio. € (Vorjahr: -319 Mio. €), Neubewertungen aus Pensionsplänen in Höhe von 17 Mio. € (Vorjahr: 103 Mio. €) sowie der Zeitwertbewertung von Cash-flow-Hedges in Höhe von -16 Mio. € (Vorjahr: 16 Mio. €).

16. Lang- und kurzfristige Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Mio. €	BUCHWERT			FAIR VALUE		BUCHWERT			FAIR VALUE	
	kurzfristig	langfristig	31.12.2021	31.12.2021		kurzfristig	langfristig	31.12.2020	31.12.2020	
Forderungen aus dem Finanzierungsgeschäft										
Kundenfinanzierung	27.272	48.639	75.911	77.103	26.758	46.157	72.916	75.296		
Händlerfinanzierung	9.647	1.785	11.432	11.420	12.435	1.994	14.428	14.400		
Direktbank-Geschäft	311	12	322	323	307	7	314	315		
	37.230	50.435	87.665	88.846	39.500	48.157	87.658	90.010		
Fällige Forderungen aus dem Operating-Leasinggeschäft										
	325	–	325	325	379	–	379	379		
Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen										
	18.943	34.519	53.462	54.481	18.127	34.408	52.534	53.689 ¹		
	56.498	84.954	141.452	143.651	58.006	82.565	140.571	144.078		

1 Das Vorjahr wurde angepasst.

Die Forderungen aus der Kunden- und Händlerfinanzierung werden grundsätzlich durch Fahrzeuge oder Grundpfandrechte gesichert. Von den Forderungen werden Sicherheiten für finanzielle Schulden und Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 65 Mio. € (Vorjahr: 33 Mio. €) gestellt.

Die Forderungen aus der Händlerfinanzierung enthalten einen Betrag von 25 Mio. € (Vorjahr: 35 Mio. €), der verbundene nicht konsolidierte Unternehmen betrifft.

17. Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte

Mio. €	BUCHWERT			BUCHWERT		
	kurzfristig	langfristig	31.12.2021	kurzfristig	langfristig	31.12.2020
Positive Zeitwerte von derivativen Finanzinstrumenten						
Finanzinstrumente	1.787	3.532	5.319	2.616	3.435	6.051
Forderungen aus Darlehen, Schuldverschreibungen, Genussrechten (ohne Zinsen)	6.174	4.539	10.713	6.421	3.568	9.988
Übrige finanzielle Vermögenswerte	4.623	1.086	5.709	4.197	832	5.029
	12.584	9.156	21.741	13.234	7.834	21.068

Die Sonstigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten Forderungen gegen nahestehende Unternehmen in Höhe von 10,1 Mrd. € (Vorjahr: 9,7 Mrd. €). Sonstige finanzielle Vermögenswerte in Höhe von 161 Mio. € (Vorjahr: 124 Mio. €) wurden als Sicherheit für finanzielle Schulden und Eventualverbindlichkeiten gestellt. Für die gestellten Sicherheiten besteht kein originäres Veräußerungs- beziehungsweise Verpfändungsrecht des Sicherungsnehmers.

Darüber hinaus enthalten die Übrigen Vermögenswerte Forderungen aus verfügbungsbeschränkten Guthaben, die als Sicherheiten (im Wesentlichen im Rahmen von Asset-Backed-Securities-Transaktionen) dienen.

Die positiven Zeitwerte der derivativen Finanzinstrumente setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Geschäfte zur Absicherung gegen		
Währungsrisiken aus Vermögenswerten durch Fair-Value-Hedges	0	44
Währungsrisiken aus Verbindlichkeiten durch Fair-Value-Hedges	66	14
Zinsrisiken durch Fair-Value-Hedges	380	819
Zinsrisiken durch Cash-flow-Hedges	82	11
Währungs- und Preisrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen (Cash-flow-Hedges)	1.391	2.247
Hedge-Geschäfte Gesamt	1.920	3.134
Vermögenswerte aus Derivaten ohne Hedgebeziehung	3.399	2.917
Gesamt	5.319	6.051

Die Gesamtposition der derivativen Finanzinstrumente wird unter der Angabe „Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente“ näher erläutert.

18. Lang- und kurzfristige sonstige Forderungen

Mio. €	BUCHWERT			BUCHWERT		
	kurzfristig	langfristig	31.12.2021	kurzfristig	langfristig	31.12.2020
Sonstige Steueransprüche	4.381	964	5.345	4.063	1.058	5.121
Übrige Forderungen	3.092	1.931	5.023	3.318	1.810	5.128
	7.473	2.895	10.368	7.381	2.867	10.248

In den Übrigen Forderungen ist Vermögen zur Finanzierung von Pensionsverpflichtungen in Höhe von 175 Mio. € (Vorjahr: 41 Mio. €) enthalten. Weiterhin sind hier die Anteile der Rückversicherer an den versicherungstechnischen Rückstellungen in Höhe von 57 Mio. € (Vorjahr: 46 Mio. €) erfasst.

Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen sind überwiegend unverzinslich.

Die Sonstigen Forderungen beinhalten nach dem Leistungsfortschritt vereinnahmte bedingte Forderungen aus Langfristfertigung. Diese entsprechen den vertraglichen Vermögenswerten aus Kundenverträgen und entwickelten sich wie folgt:

Mio. €	2021	2020
Bedingte Forderungen aus Langfristfertigung Stand am 01.01.	389	314
Zu- und Abgänge	-90	64
Veränderungen der Wertberichtigungen	5	10
Währungsänderungen	2	0
Bedingte Forderungen aus Langfristfertigung Stand am 31.12.	306	389

Vertragsanbahnungskosten werden im Volkswagen Konzern nur aktiviert und linear über die Laufzeit des Vertrags abgeschrieben, soweit sie wesentlich sind, der zugrundeliegende Vertrag eine Laufzeit von mindestens einem Jahr hat und diese Kosten nicht angefallen wären, wenn der entsprechende Vertrag nicht zustande gekommen wäre. Am 31. Dezember 2021 waren 76 Mio. € (Vorjahr: 63 Mio. €) Vertragsanbahnungskosten aktiviert. Im Jahr 2021 beliefen sich die Abschreibungen auf die aktivierte Vertragsanbahnungskosten auf 38 Mio. € (Vorjahr: 23 Mio. €). Wertminderungen auf die aktivierte Vertragsanbahnungskosten gab es in den Jahren 2021 und 2020 nicht.

19. Ertragsteueransprüche

Mio. €	BUCHWERT			BUCHWERT		
	kurzfristig	langfristig	31.12.2021	kurzfristig	langfristig	31.12.2020
Latente Ertragsteueransprüche						
Ertragsteueransprüche	-	13.393	13.393	-	13.486	13.486
Ertragsteuerforderungen	1.618	635	2.252	1.186	376	1.563
	1.618	14.027	15.645	1.186	13.862	15.049

Von den Latenten Ertragsteueransprüchen entfällt ein Betrag von 7.473 Mio. € (Vorjahr: 7.405 Mio. €) auf Ansatz- und Bewertungsunterschiede zwischen IFRS und Steuerbilanz, die sich innerhalb eines Jahres umkehren.

20. Vorräte

Mio. €	31.12.2021		31.12.2020	
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		9.331		6.966
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen		6.559		4.022
Fertige Erzeugnisse, Waren		22.201		27.204
Kurzfristiges Vermietvermögen		5.291		5.337
Geleistete Anzahlungen		344		288
Sicherungsgeschäfte Vorräte		-2		6
	43.725			43.823

Zeitgleich mit der Umsatzrealisierung wurden Vorräte in Höhe von 181 Mrd. € (Vorjahr angepasst: 165 Mrd. €) in den Kosten der Umsatzerlöse erfasst. Die in der Berichtsperiode als Aufwand erfassten Wertberichtigungen (ohne Vermietvermögen) betrugen 594 Mio. € (Vorjahr: 697 Mio. €). Als Sicherheit für Altersteilzeitverpflichtungen sind Fahrzeuge im Wert von 345 Mio. € (Vorjahr: 320 Mio. €) sicherungsübereignet worden.

In der gesamten Industrie gibt es zurzeit Versorgungsgaps in Bezug auf Halbleiterkomponenten. Dieser Umstand hat Auswirkungen auf die Struktur der Vorräte zum 31. Dezember 2021. So reduzierten sich die fertigen Erzeugnisse im Vergleich zum 31. Dezember 2020, wohingegen sich die Bestände an unfertigen Erzeugnissen und Rohstoffen erhöht haben.

21. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber		
Dritten	11.897	12.706
nicht konsolidierten Tochterunternehmen	334	181
Gemeinschaftsunternehmen	3.246	3.305
assoziierten Unternehmen	42	50
sonstigen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	2
	15.521	16.243

Die Fair Values der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entsprechen den Buchwerten.

22. Wertpapiere

Die Wertpapiere dienen der Liquiditätsvorsorge. Es handelt sich im Wesentlichen um kurzfristig angelegte festverzinsliche Wertpapiere und Aktien. Die Wertpapiere werden überwiegend zum Fair Value bewertet. Kurzfristige Wertpapiere in Höhe von 485 Mio. € (Vorjahr: 661 Mio. €) wurden als Sicherheit für finanzielle Schulden und Eventualverbindlichkeiten gestellt. Für die gestellten Sicherheiten besteht kein originäres Veräußerungsbeziehungsweise Verpfändungsrecht des Sicherungsnehmers.

23. Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen

Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Guthaben bei Kreditinstituten		
Schecks, Kassenbestand, Wechsel und jederzeit fällige Mittel	39.363	33.403
	361	507
	39.723	33.909

Die Guthaben bei Kreditinstituten bestehen bei verschiedenen Banken in unterschiedlichen Währungen und beinhalten unter anderem auch Termingeldanlagen.

24. Eigenkapital

Das Gezeichnete Kapital der Volkswagen AG ist durch auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien unterlegt. Eine Aktie gewährt einen rechnerischen Anteil von 2,56 € am Grundkapital. Neben Stammaktien existieren Vorzugsaktien, die mit dem Recht auf eine um 0,06 € höhere Dividende als die Stammaktien, jedoch nicht mit einem Stimmrecht ausgestattet sind.

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 14. Mai 2019 besteht bis zum 13. Mai 2024 ein Genehmigtes Kapital zur Ausgabe von neuen auf den Inhaber lautenden Vorzugsaktien von bis zu 179 Mio. €.

Das Gezeichnete Kapital setzt sich zusammen aus 295.089.818 nennwertlosen Stammaktien (Vorjahr: 295.089.818) und 206.205.445 nennwertlosen Vorzugsaktien (Vorjahr: 206.205.445) und beträgt 1.283.315.873 € (Vorjahr: 1.283.315.873 €).

Die Kapitalrücklage setzt sich aus dem Aufgeld von insgesamt 14.225 Mio. € (Vorjahr: 14.225 Mio. €) aus Kapitalerhöhungen, dem Aufgeld aus der Begebung von Optionsanleihen von 219 Mio. € sowie einem Einstellungs- betrag von 107 Mio. € aufgrund der in 2006 durchgeführten Kapitalherabsetzung zusammen. Es wurden keine Beträge aus der Kapitalrücklage entnommen.

DIVIDENDENVORSCHLAG

Die Dividendenausschüttung der Volkswagen AG richtet sich gemäß § 58 Abs. 2 AktG nach dem im handelsrechtlichen Jahresabschluss der Volkswagen AG ausgewiesenen Bilanzgewinn. Nach dem handelsrechtlichen Abschluss der Volkswagen AG ist nach Entnahme von 13.450 Mio. € aus den Gewinnrücklagen ein Bilanzgewinn von 19.101 Mio. € ausschüttungsfähig, aus dem im Zusammenhang mit einem möglichen Börsengang der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG eine Sonderdividende ausgeschüttet werden könnte (siehe hierzu auch Angabe „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“). Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung vor, aus dem Bilanzgewinn eine Dividende in Höhe von insgesamt 3.772 Mio. €, das bedeutet 7,50 € je Stammaktie und 7,56 € je Vorzugsaktie, auszuschütten. Erst mit Beschluss der Hauptversammlung entsteht den Aktionären ein Anspruch.

Im Geschäftsjahr 2021 wurde eine Dividende in Höhe von 4,80 € je Stammaktie und 4,86 € je Vorzugsaktie ausgeschüttet.

HYBRIDKAPITAL

Im Januar 2021 hat die Volkswagen AG eine über die Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam, Niederlande, (Emittentin) im Jahr 2014 emittierte Hybridanleihe (Laufzeit: 7 Jahre) mit einem Nominalvolumen in Höhe von 1,25 Mrd. € aufgekündigt. Mit Kündigung der Anleihe war diese nach IAS 32 als Fremdkapital zu klassifizieren und kürzte das Eigenkapital und die Netto-Liquidität des Volkswagen Konzerns entsprechend. Die Rückzahlung der Hybridanleihe ist im März 2021 erfolgt.

Eine Thesaurierung der Zinsen ist in Abhängigkeit einer Dividendenzahlung an die Anteilseigner der Volkswagen AG möglich. Nach IAS 32 sind diese Hybridanleihen vollständig als Eigenkapital zu klassifizieren. Das aufgenommene Kapital wurde vermindert um ein Disagio sowie die Kapitalbeschaffungskosten und unter Berücksichtigung von latenten Steuern in das Eigenkapital eingestellt. Die zu leistenden Zinszahlungen an die Anleiheinhaber werden direkt im Eigenkapital erfasst. Erst mit Kündigungen sind diese Hybridanleihen nach IAS 32 als Fremdkapital zu klassifizieren.

ANTEILE VON MINDERHEITEN AM EIGENKAPITAL

Zum 31. Dezember 2021 beträgt der Anteil von Minderheiten 1.705 Mio. € (Vorjahr: 1.734 Mio. €). Die Anteile von Minderheitsgesellschaftern (nicht beherrschende Anteile) am Eigenkapital entstanden im Wesentlichen durch den Börsengang der TRATON GROUP im Geschäftsjahr 2019.

Am 28. Februar 2020 gab die Volkswagen AG bekannt, ihre Beteiligung an der AUDI AG von rund 99,64 % auf 100 % aufzustocken zu wollen. Die Durchführung eines aktienrechtlichen Squeeze-out wurde auf der Hauptversammlung der AUDI AG am 31. Juli 2020 beschlossen. Durch die Transaktion ergab sich im Vorjahr eine Verminde rung des Eigenkapitals um 0,2 Mrd. €.

Auf der Hauptversammlung der MAN SE am 29. Juni 2021 wurde die Verschmelzung von MAN SE auf die TRATON SE beschlossen. Im Zusammenhang mit dieser Fusion wurde auch das Verfahren zur Übertragung der Aktien der Minderheitsaktionäre von MAN SE auf TRATON SE gegen die Gewährung einer angemessenen Barabfindung durchgeführt (verschmelzungsrechtlicher Squeeze-out). Mit Eintragung in das Handelsregister der TRATON SE beziehungsweise der MAN SE am 31. August 2021 wurde der Squeeze-out rechtswirksam. Dadurch stieg der Anteil von TRATON SE an MAN SE von 94,36 % auf 100 % (siehe Angabe „Wesentliche Ereignisse“).

Die folgende Tabelle enthält zusammengefasste finanzielle Informationen der TRATON GROUP inklusive des fortgeführten Geschäfts- oder Firmenwertes und der Zeitwertanpassungen, die zum Erwerbszeitpunkt ermittelt wurden:

Mio. €	2021	2020
Anteil von Minderheiten in %¹	10,28	10,28
Anteile von Minderheiten	1.270	1.495
Langfristige Vermögenswerte	40.099	29.599
Kurzfristige Vermögenswerte	16.232	14.401
Langfristige Schulden	22.272	14.582
Kurzfristige Schulden	19.829	15.459
Umsatzerlöse	30.620	22.580
Ergebnis nach Steuern	466	-161
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	469	-288
Dividendausschüttung an Minderheiten	23	1
Brutto-Cash-flow	2.704	1.970
Veränderung Working Capital	-1.170	17
Cash-flow laufendes Geschäft	1.534	1.987
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-4.406	-1.293
Netto-Cash-flow	-2.873	694

¹ Der Prozentsatz enthält nur die direkten Anteile von Minderheiten.

25. Lang- und kurzfristige Finanzschulden

Mio. €	BUCHWERT			BUCHWERT		
	kurzfristig	langfristig	31.12.2021	kurzfristig	langfristig	31.12.2020
Anleihen	21.722	76.317	98.038	25.909	66.717	92.626
Schuldverschreibungen	16.781	20.796	37.578	16.146	21.380	37.526
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	12.786	25.904	38.691	18.060	17.273	35.333
Einlagengeschäft	24.243	2.588	26.831	26.735	2.411	29.145
Darlehen und übrige Verbindlichkeiten	1.944	875	2.819	794	1.909	2.702
Leasingverbindlichkeiten	1.108	5.137	6.245	1.005	5.119	6.124
	78.584	131.618	210.202	88.648	114.809	203.457

26. Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten

Mio. €	BUCHWERT			BUCHWERT		
	kurzfristig	langfristig	31.12.2021	kurzfristig	langfristig	31.12.2020
Negative Zeitwerte aus derivativen Finanzinstrumenten	2.375	2.047	4.422	1.474	1.935	3.409
Verbindlichkeiten aus Zinsen	638	108	746	604	97	702
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	9.989	2.311	12.300	8.512	2.224	10.737
	13.002	4.466	17.468	10.590	4.257	14.847

Die negativen Zeitwerte der derivativen Finanzinstrumente setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Geschäfte zur Absicherung gegen		
Währungsrisiken aus Vermögenswerten durch Fair-Value-Hedges	75	39
Währungsrisiken aus Verbindlichkeiten durch Fair-Value-Hedges	17	39
Zinsrisiken durch Fair-Value-Hedges	244	14 ¹
Zinsrisiken durch Cash-flow-Hedges	42	100
Währungs- und Preisrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen (Cash-flow-Hedges)	2.822	1.284
Hedge-Geschäfte Gesamt	3.200	1.477¹
Verbindlichkeiten aus Derivaten ohne Hedgebeziehung	1.222	1.932 ¹
Gesamt	4.422	3.409

¹ Das Vorjahr wurde angepasst.

Die Gesamtposition der derivativen Finanzinstrumente wird unter der Angabe „Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente“ näher erläutert.

27. Lang- und kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten

Mio. €	BUCHWERT			BUCHWERT		
	kurzfristig	langfristig	31.12.2021	kurzfristig	langfristig	31.12.2020
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	8.653	5.792	14.445	7.484	5.541	13.024
Verbindlichkeiten						
aus sonstigen Steuern	2.958	122	3.080	3.294	110	3.404
im Rahmen der sozialen Sicherheit	674	126	801	616	112	727
aus der Lohn- und Gehaltsabrechnung	5.371	815	6.186	4.501	960	5.462
Übrige Verbindlichkeiten	2.233	1.576	3.809	2.085	1.183	3.267
	19.890	8.430	28.320	17.979	7.905	25.884

Die Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen aus Kundenverträgen entsprechen den vertraglichen Verbindlichkeiten aus Kundenverträgen und sind Teil der erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen. Diese haben sich wie folgt entwickelt:

Mio. €	2021	2020
Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen aus Kundenverträgen Stand am 01.01.	11.398	10.907
Zu- und Abgänge	975	847
Änderungen Konsolidierungskreis	14	13
Währungsänderungen	375	-369
Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen aus Kundenverträgen Stand am 31.12.	12.762	11.398

28. Ertragsteuerverpflichtungen

Mio. €	BUCHWERT			BUCHWERT		
	kurzfristig	langfristig	31.12.2021	kurzfristig	langfristig	31.12.2020
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	-	5.131	5.131	-	4.890	4.890
Ertragsteuerrückstellungen	2.863	3.392	6.256	2.213	3.292	5.505
Ertragsteuerverbindlichkeiten	614	-	614	340	-	340
	3.478	8.523	12.001	2.552	8.181	10.734

Von den Latenten Ertragsteuerverpflichtungen entfällt ein Betrag von 503 Mio. € (Vorjahr: 502 Mio. €) auf Ansatz- und Bewertungsunterschiede zwischen IFRS und Steuerbilanz, die sich innerhalb eines Jahres umkehren.

29. Rückstellungen für Pensionen und pensionsähnliche Verpflichtungen

Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen werden aufgrund von Versorgungsplänen für Zusagen auf Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenleistungen gebildet. Die Leistungen des Konzerns variieren je nach rechtlichen, steuerlichen und wirtschaftlichen Gegebenheiten des jeweiligen Landes und hängen in der Regel von der Beschäftigungsdauer und dem Entgelt der Mitarbeiter ab.

Für die betriebliche Altersversorgung bestehen im Volkswagen Konzern sowohl beitragsorientierte als auch leistungsorientierte Zusagen. Bei den beitragsorientierten Zusagen (Defined Contribution Plans) zahlt das Unternehmen aufgrund gesetzlicher oder vertraglicher Bestimmungen beziehungsweise auf freiwilliger Basis Beiträge an staatliche oder private Rentenversicherungsträger. Mit Zahlung der Beiträge bestehen für den Volkswagen Konzern keine weiteren Leistungsverpflichtungen. Die laufenden Beitragszahlungen sind als Aufwand des jeweiligen Jahres ausgewiesen; sie beliefen sich 2021 im Volkswagen Konzern auf insgesamt 2.660 Mio. € (Vorjahr: 2.622 Mio. €). Davon wurden in Deutschland für die gesetzliche Rentenversicherung Beiträge in Höhe von 1.825 Mio. € (Vorjahr: 1.826 Mio. €) geleistet.

Bei den Leistungszusagen (Defined Benefit Plans) ist zwischen rückstellungs- und extern finanzierten Versorgungssystemen zu unterscheiden.

Die Pensionsrückstellungen für leistungsorientierte Zusagen werden gemäß IAS 19 nach dem international üblichen Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected-Unit-Credit-Methode) durch unabhängige Aktuare ermittelt. Dabei werden die zukünftigen Verpflichtungen auf der Grundlage der zum Bilanzstichtag anteilig erworbenen Leistungsansprüche bewertet. Bei der Bewertung werden versicherungsmathematische Annahmen für die Diskontierungssätze, die Entgelt- und Rententrends, die Fluktuationsraten, die Lebenserwartungen sowie Kostensteigerungen für die Gesundheitsfürsorge berücksichtigt, die für jede Konzerngesellschaft in Abhängigkeit der ökonomischen Rahmenbedingungen ermittelt werden. Neubewertungen ergeben sich aus Abweichungen der tatsächlichen Entwicklung gegenüber den Annahmen des Vorjahrs, aus Annahmenänderungen sowie Erträgen oder Aufwendungen aus Planvermögen unter Ausschluss von Beträgen, die in den Nettozinserträgen beziehungsweise -aufwendungen enthalten sind. Diese werden in der Periode ihrer Entstehung unter Berücksichtigung latenter Steuern erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst.

Gemeinschaftliche Pensionspläne mehrerer Arbeitgeber existieren im Volkswagen Konzern in Großbritannien, der Schweiz, Schweden und den Niederlanden. Hierbei handelt es sich um leistungsorientierte Pläne. Ein geringer Teil dieser Pensionspläne wird als beitragsorientierte Pläne bilanziert, da der Volkswagen Konzern kein Recht hat, die für eine Bilanzierung als leistungsorientierte Pläne notwendigen Informationen zu erhalten. Gemäß den Bestimmungen der gemeinschaftlichen Pläne haftet der Volkswagen Konzern nicht für die Verpflichtungen der anderen Arbeitgeber. Im Falle eines Austritts aus den Plänen oder einer Abwicklung der Pläne wird die anteilig auf den Volkswagen Konzern entfallende Vermögensüberdeckung gutgeschrieben beziehungsweise muss der auf den Volkswagen Konzern entfallende Fehlbetrag ausgeglichen werden. Bei den als beitragsorientierte Pläne bilanzierten leistungsorientierten Pensionsplänen ist der Anteil der Verpflichtungen des Volkswagen Konzerns an den Gesamtverpflichtungen gering. Es sind keine wahrscheinlichen, wesentlichen Risiken aus den gemeinschaftlichen leistungsorientierten Pensionsplänen mehrerer Arbeitgeber, die als beitragsorientierte Pläne bilanziert werden, bekannt. Die erwarteten Beiträge dieser Pläne für das Geschäftsjahr 2022 betragen 27 Mio. €.

Wegen ihres Versorgungscharakters werden insbesondere die Verpflichtungen der US-amerikanischen Konzerngesellschaften für die Krankheitskosten der Mitarbeiter nach deren Eintritt in den Ruhestand ebenfalls unter den Pensionsrückstellungen für leistungsorientierte Zusagen ausgewiesen. Für diese pensionsähnlichen Verpflichtungen wird die erwartete langfristige Kostenentwicklung der Krankheitskosten berücksichtigt. Im Geschäftsjahr 2021 wurden 20 Mio. € (Vorjahr: 15 Mio. €) als Aufwand für Krankheitskosten erfasst. Der zugehörige Bilanzwert zum 31. Dezember 2021 beträgt 800 Mio. € (Vorjahr: 228 Mio. €).

Folgende Beträge wurden für leistungsorientierte Zusagen in der Bilanz erfasst:

Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Barwert der extern finanzierten Verpflichtungen	26.449	24.101
Fair Value des Planvermögens	17.285	13.264
Finanzierungsstatus (Saldo)	9.165	10.838
Barwert der nicht über Planvermögen finanzierten Verpflichtungen	32.105	34.200
Aufgrund der Begrenzung von IAS 19 nicht als Vermögenswert bilanzierte Betrag	106	2
Bilanzwerte	41.376	45.040
davon Pensionsrückstellungen	41.550	45.081
davon Sonstige Vermögenswerte	175	41

WESENTLICHE VERSORGUNGSREGELUNGEN IM VOLKSWAGEN KONZERN

Der Volkswagen Konzern bietet seinen Mitarbeitern für die Zeit nach dem aktiven Erwerbsleben Leistungen aus einer modernen und attraktiven betrieblichen Altersversorgung. Der wesentliche Teil der Versorgungszusagen im Volkswagen Konzern besteht für nach IAS 19 als leistungsorientiert eingestufte Pensionspläne für Mitarbeiter im Inland. Der Großteil dieser Verpflichtungen ist ausschließlich über Bilanzrückstellungen finanziert. Diese Pläne sind mittlerweile weitgehend für Neueintritte geschlossen. Zur Reduzierung der mit leistungsorientierten Pensionsplänen verbundenen Risiken, insbesondere Langlebigkeit, Gehaltssteigerungen sowie Inflation, wurden im Volkswagen Konzern in den vergangenen Jahren neue leistungsorientierte Pläne eingeführt, deren Leistungen über entsprechendes externes Planvermögen finanziert werden. Die genannten Risiken konnten in diesen Pensionsplänen weitgehend reduziert werden. In Zukunft wird der Anteil der über Planvermögen finanzierten Pensionsverpflichtungen an der Gesamtverpflichtung kontinuierlich steigen. Nachfolgend werden die wesentlichen Versorgungszusagen beschrieben.

Ausschließlich über Bilanzrückstellungen finanzierte inländische Pensionspläne

Bei den ausschließlich über Bilanzrückstellungen finanzierten Pensionsplänen bestehen sowohl beitragsbasierte Versorgungszusagen mit Garantien als auch endgehaltsbasierte Versorgungszusagen. Für die beitragsbasierten Versorgungszusagen wird ein jährlicher einkommens- und statusabhängiger Versorgungsaufwand anhand von sogenannten Verrentungsfaktoren in einen lebenslang zu zahlenden Rentenanspruch umgerechnet (Garantiebausteine). Die Verrentungsfaktoren enthalten eine Garantieverzinsung. Im Versorgungsfall werden die jährlich erworbenen Rentenbausteine addiert. Für die endgehaltsbezogenen Zusagen wird im Versorgungsfall das zugrunde zu legende Gehalt mit einem Prozentsatz multipliziert, der von der bis zum Eintritt des Versorgungsfalls abgeleisteten Dienstzeit abhängt.

Der Barwert der garantierten Verpflichtung steigt mit fallendem Zinsniveau und unterliegt somit dem Zinsänderungsrisiko.

Das Versorgungssystem sieht lebenslang laufende Rentenzahlungen vor. Insofern tragen die Gesellschaften das Langlebigkeitsrisiko. Diesem wird dadurch Rechnung getragen, dass zur Ermittlung der Verrentungsfaktoren und des Barwertes der garantierten Verpflichtung die aktuellsten Generationensterbetafeln „Richttafeln Heubeck 2018 G“ verwendet werden, in denen eine zukünftige Verlängerung der Lebenserwartung bereits berücksichtigt wird.

Um das Inflationsrisiko durch die Anpassung der laufenden Rentenzahlungen in Höhe der Inflationsrate zu reduzieren, wurde bei den Versorgungszusagen, bei denen dies gesetzlich zulässig ist, eine inflationsunabhängige Rentenanpassung eingeführt.

Über externes Planvermögen finanzierte inländische Pensionspläne

Die über externes Planvermögen finanzierten Pensionspläne basieren auf beitragsbasierten Leistungszusagen mit Garantien. Hierbei wird ein jährlicher einkommens- und statusabhängiger Versorgungsaufwand anhand von sogenannten Verrentungsfaktoren entweder in einen lebenslang zu zahlenden Rentenanspruch umgerechnet (Garantiebausteine) oder als Einmalkapital beziehungsweise in Raten ausgezahlt. Hierbei haben die Mitarbeiter teilweise die Möglichkeit, mit Entgeltumwandlungen zusätzlich Eigenvorsorge zu betreiben. Die Verrentungsfaktoren enthalten eine Garantieverzinsung. Im Versorgungsfall werden die jährlich erworbenen Rentenbausteine addiert. Der Versorgungsaufwand wird fortlaufend in ein Sondervermögen eingebbracht, das vom Unternehmen unabhängig treuhänderisch verwaltet und am Kapitalmarkt angelegt wird. Sofern das Planvermögen höher ist als der mit dem Garantiezins berechnete Barwert der Verpflichtungen, werden Überschüsse zugewiesen (Überschussbausteine).

Da die treuhänderisch verwalteten Sondervermögen die Voraussetzungen von IAS 19 als Planvermögen erfüllen, ist insoweit eine Verrechnung mit den Verpflichtungen erfolgt.

Die Höhe des Pensionsvermögens unterliegt dem allgemeinen Marktrisiko. Deshalb wird die Ausrichtung und Durchführung der Kapitalanlage fortlaufend durch die Gremien der Trusts kontrolliert, in welchen auch die Gesellschaften vertreten sind. So werden beispielsweise die Grundsätze der Kapitalanlage im Rahmen von Kapitalanlagerichtlinien mit dem Ziel vorgegeben, das Marktrisiko und dessen Auswirkung auf das Planvermögen zu beschränken. Zusätzlich werden im Bedarfsfall Asset-Liability-Management-Studien durchgeführt, die sicherstellen, dass die Kapitalanlage im Einklang mit den abzusichernden Verpflichtungen steht. Derzeit ist das Sondervermögen Altersversorgung vorwiegend in Investmentfonds aus festverzinslichen Wertpapieren oder Aktien investiert. Insofern besteht hauptsächlich ein Zinsänderungs- und Aktienkursrisiko. Zur Abfederung des Marktrisikos sieht das Versorgungssystem zusätzlich vor jeder Überschusszuweisung eine Reservierung von Mitteln im Rahmen einer Schwankungsreserve vor.

Der Barwert der Verpflichtung wird als Saldo aus dem Barwert der garantierten Verpflichtung und dem Planvermögen ausgewiesen. Soweit das Planvermögen unter den Barwert der garantierten Verpflichtung sinkt, ist in diesem Umfang eine Rückstellung zu bilden. Der Barwert der garantierten Verpflichtung steigt mit fallendem Zinsniveau und unterliegt somit dem Zinsänderungsrisiko.

Im Falle der lebenslang laufenden Rentenzahlungen trägt der Volkswagen Konzern das Langlebigkeitsrisiko. Diesem wird dadurch Rechnung getragen, dass zur Ermittlung der Verrentungsfaktoren und des Barwertes der garantierten Verpflichtung die aktuellsten Generationensterbetafeln „Richttafeln Heubeck 2018 G“ verwendet werden, in denen eine zukünftige Verlängerung der Lebenserwartung bereits berücksichtigt wird. Zusätzlich erfolgt ein jährliches Risikomonitoring im Rahmen der Vermögensüberprüfung in den Trusts durch die unabhängigen Aktuare.

Um das Inflationsrisiko durch die Anpassung der laufenden Rentenzahlungen in Höhe der Inflationsrate zu reduzieren, wurde bei den Versorgungszusagen, bei denen dies gesetzlich zulässig ist, eine inflationsunabhängige Rentenanpassung eingeführt.

Der Berechnung der Pensionsrückstellungen wurden die folgenden versicherungsmathematischen Annahmen zugrunde gelegt:

%	DEUTSCHLAND		AUSLAND	
	2021	2020	2021	2020
Abzinsungssatz zum 31.12.	1,21	0,70	2,42	1,70
Entgelttrend	3,25	3,31	3,33	2,74
Rententrend	1,69	1,49	3,03	2,50
Fluktuationsrate	1,18	1,16	3,85	4,36
Jährlicher Anstieg der Kosten für Gesundheitsfürsorge	–	–	6,03	5,30

Bei diesen Angaben handelt es sich um Durchschnittswerte, die anhand der Barwerte der leistungsorientierten Verpflichtung gewichtet wurden.

Hinsichtlich der Lebenserwartung werden in allen Ländern jeweils die aktuellsten Sterbetafeln berücksichtigt. Die Diskontierungssätze werden grundsätzlich auf Basis der Renditen erstrangiger Unternehmensanleihen bestimmt, deren Laufzeit und Währung den jeweiligen Verpflichtungen entsprechen. Für die Verpflichtungen der inländischen Konzerngesellschaften wurde hierbei der Index iBoxx AA Corporate Bond zugrunde gelegt. Für die ausländischen Pensionsverpflichtungen werden vergleichbare Indizes herangezogen.

Die Entgelttrends umfassen erwartete Lohn- und Gehaltssteigerungen, die auch Steigerungen aufgrund von Karriere berücksichtigen.

Die Rententrends entsprechen entweder den vertraglich festgelegten Garantierentenanpassungen oder basieren auf den in den jeweiligen Ländern gültigen Regelungen zur Rentenanpassung.

Die Fluktionsraten basieren auf Vergangenheitserfahrungen sowie auf Zukunftserwartungen.

Im Folgenden wird die Entwicklung der für leistungsorientierte Verpflichtungen erfassten Bilanzwerte dargestellt:

Mio. €	2021	2020
Bilanzwerte am 01.01.	45.040	41.324
Laufender Dienstzeitaufwand	2.419	2.215
Nettozinsaufwand	352	459
Versicherungsmathematische Gewinne (–)/Verluste (+) durch Änderungen demographischer Annahmen	0	–420
Versicherungsmathematische Gewinne (–)/Verluste (+) durch Änderungen finanzieller Annahmen	–4.879	4.393
Versicherungsmathematische Gewinne (–)/Verluste (+) durch erfahrungsbedingte Anpassungen	–75	–394
Im Zinsertrag nicht erfasste Erträge/Aufwendungen aus Planvermögen	719	677
Veränderung des aufgrund der Begrenzung von IAS 19 nicht als Vermögenswert bilanzierten Betrags	12	0
Arbeitgeberbeiträge an das Planvermögen	1.003	929
Arbeitnehmerbeiträge an das Planvermögen	–14	–8
Rentenzahlung aus Firmenvermögen	933	885
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand (inklusive Plankürzung)	–2	–99
Gewinne (–) oder Verluste (+) aus Planabgeltung	–1	7
Konsolidierungskreisänderungen	972	11
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	18	–
Sonstige Veränderungen	145	25
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	51	–1
Bilanzwerte am 31.12.	41.376	45.040

Die Veränderung des aufgrund der Begrenzung von IAS 19 nicht als Vermögenswert bilanzierten Betrags enthält eine Zinskomponente, die teilweise ergebniswirksam im Finanzergebnis und teilweise ergebnisneutral direkt im Eigenkapital erfasst wurde.

Die Entwicklung des Barwerts der leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2021	2020
Barwert der Verpflichtungen am 01.01.	58.301	53.800
Laufender Dienstzeitaufwand	2.419	2.215
Aufzinsung der Verpflichtung	504	631
Versicherungsmathematische Gewinne (–)/Verluste (+) durch Änderungen demographischer Annahmen	0	–420
Versicherungsmathematische Gewinne (–)/Verluste (+) durch Änderungen finanzieller Annahmen	–4.879	4.393
Versicherungsmathematische Gewinne (–)/Verluste (+) durch erfahrungsbedingte Anpassungen	–75	–394
Arbeitnehmerbeiträge an das Planvermögen	22	17
Rentenzahlungen aus Firmenvermögen	933	885
Rentenzahlungen aus dem Planvermögen	370	292
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand (inklusive Plankürzung)	–2	–99
Gewinne (–) oder Verluste (+) aus Planabgeltung	–1	7
Konsolidierungskreisänderungen	3.078	16
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	32	–
Sonstige Veränderungen	180	–471
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	341	–219
Barwert der Verpflichtungen am 31.12.	58.555	58.301

Im Vorjahr erfolgte eine Abgeltung eines über externes Planvermögen finanzierten Pensionsplans in den USA. Die damit einhergehende Verringerung des Barwerts der leistungsorientierten Verpflichtung in Höhe von 520 Mio. € wurde als sonstige Veränderung ausgewiesen. Aus der Planabgeltung ergab sich ein Verlust in Höhe von 7 Mio. €.

Veränderungen bei den maßgeblichen versicherungsmathematischen Annahmen hätten folgende Auswirkungen auf die leistungsorientierte Pensionsverpflichtung gehabt:

	31.12.2021		31.12.2020		
	Mio. €	Veränderung in %	Mio. €	Veränderung in %	
Barwert der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung falls					
Abzinsungssatz	Um 0,5 Prozentpunkte höher	52.999	-9,49	52.604	-9,77
	Um 0,5 Prozentpunkte niedriger	64.766	10,61	64.981	11,46
Rententrend	Um 0,5 Prozentpunkte höher	61.402	4,86	61.360	5,25
	Um 0,5 Prozentpunkte niedriger	55.994	-4,37	55.552	-4,71
Entgelttrend	Um 0,5 Prozentpunkte höher	58.969	0,71	58.808	0,87
	Um 0,5 Prozentpunkte niedriger	57.942	-1,05	57.843	-0,79
Lebenserwartung	Um ein Jahr länger	60.641	3,56	60.385	3,57

Die dargestellten Sensitivitätsanalysen berücksichtigen jeweils die Änderung einer Annahme, wobei die übrigen Annahmen gegenüber der ursprünglichen Berechnung unverändert bleiben, das heißt mögliche Korrelationseffekte zwischen den einzelnen Annahmen werden dabei nicht berücksichtigt.

Zur Untersuchung der Sensitivität des Barwertes der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung gegenüber einer Veränderung der angenommenen Lebenserwartung wurden im Rahmen einer Vergleichsberechnung die angesetzten Sterbewahrscheinlichkeiten in dem Maße abgesenkt, dass die Absenkung in etwa zu einer Erhöhung der Lebenserwartung um ein Jahr führt.

Die auf Basis der Barwerte der Verpflichtung gewichtete durchschnittliche Laufzeit (Macaulay Duration) der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung beträgt 20 Jahre (Vorjahr: 21 Jahre).

Der Barwert der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung teilt sich wie folgt auf die Mitglieder des Plans auf:

Mio. €	2021	2020
Aktive Mitglieder mit Pensionsansprüchen	33.394	36.124
Mit unverfallbarem Anspruch aus dem Unternehmen ausgeschiedene Mitglieder	3.788	3.642
Rentner	21.372	18.535
58.555	58.301	

Nachfolgend wird das Fälligkeitsprofil der Zahlungen der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung durch die Aufteilung des Barwerts der Verpflichtung nach Fälligkeit der zugrunde liegenden Zahlungen dargestellt:

Mio. €	2021	2020
Zahlungen fällig innerhalb des nächsten Geschäftsjahres	1.513	1.162
Zahlungen fällig innerhalb von zwei bis fünf Jahren	6.535	5.334
Zahlungen fällig in mehr als fünf Jahren	50.506	51.806
58.555	58.301	

Die Entwicklung des Planvermögens ist aus folgender Tabelle ersichtlich:

Mio. €	2021	2020
Fair Value des Planvermögens am 01.01.	13.264	12.478
Zinserträge aus Planvermögen – in Höhe des Rechnungszinses	152	172
Im Zinsertrag nicht erfasste Erträge/Aufwendungen aus Planvermögen	808	677
Arbeitgeberbeiträge an das Planvermögen	1.003	929
Arbeitnehmerbeiträge an das Planvermögen	8	9
Rentenzahlungen aus dem Planvermögen	371	291
Gewinne (+) oder Verluste (–) aus Planabgeltung	–	–
Konsolidierungskreisänderungen	2.107	5
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	15	–
Sonstige Veränderungen	36	–496
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	291	–219
Fair Value des Planvermögens am 31.12.	17.285	13.264

Im Vorjahr resultierten die sonstigen Veränderungen im Wesentlichen aus dem Abgang des Planvermögens im Zuge einer Abgeltung eines über externes Planvermögen finanzierten Pensionsplans in den USA.

Aus der Anlage der Planvermögen zur Deckung der zukünftigen Pensionsverpflichtungen ergaben sich Erträge in Höhe von 960 Mio. € (Vorjahr: Erträge in Höhe von 849 Mio. €).

Im nächsten Geschäftsjahr werden sich die Arbeitgeberbeiträge zum Planvermögen voraussichtlich auf 838 Mio. € (Vorjahr: 851 Mio. €) belaufen.

Das Planvermögen ist in folgende Anlagekategorien investiert:

Mio. €	31.12.2021			31.12.2020		
	Marktpreis-notierung in einem aktiven Markt	Keine Marktpreis-notierung in einem aktiven Markt	Gesamt	Marktpreis-notierung in einem aktiven Markt	Keine Marktpreis-notierung in einem aktiven Markt	Gesamt
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	791	—	791	628	—	628
Eigenkapitalinstrumente	279	—	279	264	—	264
Schuldbörsen	611	5	615	496	—	496
Direktinvestitionen in Immobilien	—	170	170	—	121	121
Derivate	2	-27	-26	20	-6	14
Aktienfonds	5.547	15	5.563	3.640	15	3.655
Rentenfonds	6.494	168	6.663	6.011	133	6.144
Immobilienfonds	510	23	532	190	—	190
Sonstige Fonds	1.922	183	2.105	1.315	28	1.344
Sonstiges	85	507	592	48	360	408

Das Planvermögen enthält 6 Mio. € (Vorjahr: 12 Mio. €) Anlagen in Vermögenswerte und 5 Mio. € (Vorjahr: 5 Mio. €) Anlagen in Schuldbörsen des Volkswagen Konzerns.

Folgende Beträge wurden in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst:

Mio. €	2021	2020
Laufender Dienstzeitaufwand	2.419	2.215
Nettozinsen auf die Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	352	459
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand (inklusive Plankürzung)	-2	-99
Gewinne (-)/Verluste (+) aus Planabgeltung	0	7
Saldo der in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Aufwendungen (+) und Erträge (-)	2.770	2.583

Die obigen Beträge sind grundsätzlich in den Personalkosten der Funktionsbereiche enthalten; die Nettozinsen auf die Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen werden in den Zinsaufwendungen ausgewiesen.

30. Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen

Mio. €	Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft	Kosten der Belegschaft	Prozess- und Rechtsrisiken	Übrige Rückstellungen	Gesamt
Stand am 01.01.2020	26.988	5.993	5.260	7.976	46.217
Währungsänderungen	-653	-56	-170	-222	-1.101
Konsolidierungskreisänderungen	18	16	0	522	556
Verbrauch	9.625	2.275	2.347	2.086	16.333
Zuführung/Neubildung	10.890	2.707	1.781	4.393	19.771
Aufzinsungen/Effekte aus der Änderung des Abzinsungsfaktors	17	108	-20	0	105
Auflösung	1.637	223	586	1.117	3.564
Stand am 31.12.2020	25.998	6.270	3.918	9.465	45.652
davon kurzfristig	12.394	2.174	2.037	6.359	22.964
davon langfristig	13.604	4.096	1.881	3.107	22.688
Stand am 01.01.2021	25.998	6.270	3.918	9.465	45.652
Währungsänderungen	526	54	60	211	851
Konsolidierungskreisänderungen	408	38	972	174	1.592
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	2	26	-	0	28
Verbrauch	9.274	1.870	1.259	2.606	15.009
Zuführung/Neubildung	10.997	2.783	2.120	4.503	20.403
Aufzinsungen/Effekte aus der Änderung des Abzinsungsfaktors	-71	-133	7	16	-181
Auflösung	2.272	278	599	1.078	4.227
Stand am 31.12.2021	26.310	6.837	5.220	10.685	49.052
davon kurzfristig	11.754	2.784	3.389	7.651	25.578
davon langfristig	14.555	4.053	1.831	3.035	23.474

In den Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft sind Rückstellungen enthalten, die alle Risiken aus dem Verkauf von Fahrzeugen, Teilen und Originalteilen bis hin zur Entsorgung von Altfahrzeugen einschließen. Im Wesentlichen sind dies Gewährleistungsverpflichtungen, die unter Zugrundelegung des bisherigen beziehungsweise des geschätzten zukünftigen Schadenverlaufs ermittelt werden. Des Weiteren sind hierin Rückstellungen für aufgrund rechtlicher oder faktischer Verpflichtungen zu gewährende Rabatte, Boni und Ähnliches enthalten, die nach dem Bilanzstichtag anfallen, jedoch durch Umsätze vor dem Bilanzstichtag verursacht wurden.

Rückstellungen für Kosten der Belegschaft werden unter anderem für Jubiläumszuwendungen, Zeitguthaben, Altersteilzeit, Abfindungen und ähnliche Verpflichtungen gebildet.

Die Rückstellungen für Prozess- und Rechtsrisiken umfassen neben verbliebenen Vorsorgen aus der Dieselthermatik Rückstellungen für eine Vielzahl an Rechtsstreitigkeiten und behördlichen Verfahren, an denen die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns national und international im Rahmen ihrer operativen Tätigkeit beteiligt sind. Solche Rechtsstreitigkeiten und Verfahren treten insbesondere im Verhältnis zu Lieferanten, Händlern, Kunden, Arbeitnehmern oder Investoren auf. Weitere Erläuterungen zu den rechtlichen Risiken befinden sich unter der Angabe „Rechtsstreitigkeiten“.

Die Übrigen Rückstellungen betreffen eine Vielzahl erkennbarer Einzelrisiken, Preisrisiken und ungewisser Verpflichtungen, die in Höhe ihres wahrscheinlichen Eintritts berücksichtigt werden. Abhängig von der jeweiligen Jurisdiktion sind darin auch Risikovorsorgen für die etwaige Nichteinhaltung von gesetzlichen Emissionsobergrenzen enthalten. Deren Bewertung erfolgte unter anderem unter Berücksichtigung des jeweiligen Absatzvolumens und der gesetzlich definierten Abgabe beziehungsweise der Kosten für den Erwerb von Emissionsrechten anderer Hersteller. Die Synergien der einzelnen Marken des Volkswagen Konzerns wurden dabei nach Möglichkeit in Form von Emissionsgemeinschaften genutzt.

In den Übrigen Rückstellungen sind zudem Vorsorgen aus dem Versicherungsgeschäft in Höhe von 1.527 Mio. € (Vorjahr: 1.265 Mio. €) enthalten.

31. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber		
Dritten	22.964	22.163
nicht konsolidierten Tochterunternehmen	233	186
Gemeinschaftsunternehmen	186	156
assoziierten Unternehmen	239	167
sonstigen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2	3
	23.624	22.677

Sonstige Erläuterungen

32. IAS 23 (Fremdkapitalkosten)

Die aktivierte Fremdkapitalkosten beliefen sich im Geschäftsjahr auf 77 Mio. € (Vorjahr: 65 Mio. €) und entfielen im Wesentlichen auf die aktivierte Entwicklungskosten. Es wurde im Volkswagen Konzern ein Fremdkapitalkostensatz von durchschnittlich 1,3 % (Vorjahr: 1,5 %) der Aktivierung zugrunde gelegt.

33. IFRS 16 (Leasingverhältnisse)

1. LEASINGNEHMERBILANZIERUNG

Der Volkswagen Konzern tritt im Wesentlichen durch die Anmietung von Büroausstattung, Immobilien und sonstigen Produktionsmitteln als Leasingnehmer auf. Die Leasingverträge werden individuell verhandelt und beinhalten eine Vielzahl an Vertragsbedingungen. Nutzungsrechte aus Leasingverträgen sind in den Posten der Bilanz mit folgenden Werten enthalten:

**AUSWEIS UND ENTWICKLUNG DER NUTZUNGSRECHTE AUS LEASINGVERHÄLTNISSEN
VOM 1. JANUAR BIS ZUM 31. DEZEMBER 2021**

Mio. €	Nutzungsrechte für Grundstücke, grundstücks- gleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	Nutzungsrechte für Technische Anlagen und Maschinen	Nutzungsrechte für andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten				
Stand am 01.01.2021	7.009	56	744	7.809
Währungsänderungen	196	2	6	203
Änderungen Konsolidierungskreis	129	0	10	139
Zugänge	1.224	10	155	1.390
Umbuchungen	-16	-2	-8	-26
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	31	-	1	32
Abgänge	549	3	89	641
Stand am 31.12.2021	7.962	63	816	8.841
Abschreibungen				
Stand am 01.01.2021	1.608	28	204	1.840
Währungsänderungen	49	2	3	54
Änderungen Konsolidierungskreis	7	0	-3	4
Zugänge planmäßig	945	7	156	1.108
Zugänge außerplanmäßig	9	-	1	10
Umbuchungen	-6	0	-1	-7
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	12	-	1	13
Abgänge	255	3	70	328
Zuschreibungen	13	-	-	13
Stand am 31.12.2021	2.358	34	289	2.681
Nettobuchwert am 31.12.2021	5.604	29	527	6.159

AUSWEIS UND ENTWICKLUNG DER NUTZUNGSRECHTE AUS LEASINGVERHÄLTNISSEN
VOM 1. JANUAR BIS ZUM 31. DEZEMBER 2020

Mio. €	Nutzungsrechte für Grundstücke, grundstücks- gleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	Nutzungsrechte für Technische Anlagen und Maschinen	Nutzungsrechte für andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten				
Stand am 01.01.2020	6.253	44	738	7.034
Währungsänderungen	-210	-3	-8	-221
Änderungen Konsolidierungskreis	47	-	7	54
Zugänge	1.240	16	102	1.358
Umbuchungen	-24	-1	2	-23
Abgänge	297	1	97	394
Stand am 31.12.2020	7.009	56	744	7.809
Abschreibungen				
Stand am 01.01.2020	848	23	126	998
Währungsänderungen	-37	-2	-3	-43
Änderungen Konsolidierungskreis	5	-	1	6
Zugänge planmäßig	896	8	158	1.062
Zugänge außerplanmäßig	27	-	1	27
Umbuchungen	0	0	-1	-1
Abgänge	130	0	78	209
Zuschreibungen	0	0	0	0
Stand am 31.12.2020	1.608	28	204	1.840
Nettobuchwert am 31.12.2020	5.401	27	540	5.969

Aus der Untervermietung von Nutzungsrechten ergaben sich im Geschäftsjahr Erträge in Höhe von 19 Mio. € (Vorjahr: 16 Mio. €).

Der Bewertung von Nutzungsrechten aus Leasingverträgen sowie der damit verbundenen Leasingverbindlichkeit liegt eine bestmögliche Schätzung hinsichtlich der Ausübung von Verlängerungs- und Kündigungsoptionen zugrunde. Falls sich wesentliche Änderungen der Rahmenbedingungen oder des Vertrages ergeben, wird diese Einschätzung aktualisiert.

Die folgenden Tabellen zeigen die Zuordnung der Leasingverbindlichkeiten in der Bilanz und geben einen Überblick über deren vertragliche Fälligkeiten:

ZUORDNUNG DER LEASINGVERBINDLICHKEITEN ZU DEN JEWEILIGEN BILANZPOSTEN

Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Langfristige Finanzschulden	5.137	5.119
Kurzfristige Finanzschulden	1.108	1.005
Buchwert der Leasingverbindlichkeiten	6.245	6.124

FÄLLIGKEITSANALYSE DER UNDISKONTIERTEN LEASINGVERBINDLICHKEITEN

Mio. €	VERBLEIBENDE VERTRAGLICHE FÄLLIGKEITEN			Gesamt
	bis 1 Jahr	1 - 5 Jahre	über 5 Jahre	
Leasingverbindlichkeiten zum 31.12.2021	1.266	3.312	2.803	7.381
Leasingverbindlichkeiten zum 31.12.2020	1.187	3.112	3.138	7.437

Für Leasingverbindlichkeiten sind im Geschäftsjahr Zinsaufwendungen in Höhe von 177 Mio. € (Vorjahr: 216 Mio. €) angefallen.

Für geringwertige und kurzfristige Leasingverhältnisse werden keine Nutzungsrechte aktiviert. Die Aufwendungen für die Anmietung geringwertiger Leasinggegenstände betragen im Geschäftsjahr insgesamt 233 Mio. € (Vorjahr: 285 Mio. €). In dieser Zahl sind keine Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse enthalten, die im Geschäftsjahr insgesamt 276 Mio. € (Vorjahr: 268 Mio. €) betragen. Auf variable Leasingaufwendungen, die nicht in die Bewertung der Leasingverbindlichkeiten einbezogen werden, entfallen im Geschäftsjahr 6 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €).

Insgesamt ergab sich aus Leasingnehmerverhältnissen im Geschäftsjahr ein Zahlungsmittelabfluss von 1.952 Mio. € (Vorjahr: 1.865 Mio. €).

Die folgende Tabelle zeigt eine Übersicht der möglichen zukünftigen Zahlungsmittelabflüsse, die nicht bei der Bewertung der Leasingverbindlichkeiten berücksichtigt wurden:

Mio. €	2021	2020
Mögliche Zahlungsmittelabflüsse aufgrund von		
Verlängerungsoptionen	3.594	3.350
Kündigungsoptionen	2	8
Leasingverhältnissen, die noch nicht begonnen haben (vertragliche Verpflichtung)	270	270
3.867	3.628	

Es werden keine wesentlichen Zahlungsmittelabflüsse aufgrund von variablen Leasingzahlungen und Restwertgarantien erwartet.

2. LEASINGGEBERBILANZIERUNG

Der Volkswagen Konzern tritt als Leasinggeber sowohl im Rahmen des Finanzierungsleasinggeschäfts als auch des Operating-Leasinggeschäfts auf. Gegenstand dieser Geschäfte sind im Wesentlichen Kraftfahrzeuge sowie in geringem Umfang Grundstücke, Gebäude und Ausstattungsgegenstände für Handelsbetriebe.

Den Ausfallrisiken von Leasingforderungen trägt der Volkswagen Konzern durch die Bildung von Wertberichtigungen gemäß den Vorschriften des IFRS 9 in vollem Umfang Rechnung. Risiken aus den Leasingverträgen zugrundeliegenden Vermögenswerten begegnet der Volkswagen Konzern als Leasinggeber unter anderem durch die Berücksichtigung von erhaltenen Restwertgarantien für Teile des Leasingportfolios sowie durch die Berücksichtigung von zukunftsgerichteten Restwertprognosen auf Basis von internen und externen Informationen im Rahmen des Restwertmanagements. Die Restwertprognosen werden regelmäßig überprüft.

2.1 OPERATING-LEASING-VERHÄLTNISSE

Die im Rahmen von langfristigem Operating-Leasing Vermieteten Vermögenswerte beliefen sich zum Ende des Geschäftsjahrs auf 60.313 Mio. € (Vorjahr: 51.244 Mio. €). Während 615 Mio. € (Vorjahr: 558 Mio. €) auf Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien entfallen, belaufen sich die in der Bilanz separat als Vermietete Vermögenswerte ausgewiesenen Vermögenswerte auf 59.699 Mio. € (Vorjahr: 50.686 Mio. €). Diese beinhalten im Wesentlichen Fahrzeuge in Höhe von 59.622 Mio. € (Vorjahr: 50.605 Mio. €) sowie Grundstücke, grundstücks gleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken in Höhe von 68 Mio. € (Vorjahr: 79 Mio. €). Die restlichen Vermögenswerte entfallen auf Technische Anlagen und Maschinen sowie andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung. Weitere Angaben zur Wertentwicklung der Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien und der Vermieteten Vermögenswerte finden sich in der Angabe „Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“.

Aus den erwarteten, ausstehenden, nicht abgezinsten Leasingzahlungen aus Operating-Leasing-Verhältnissen werden in den nächsten Jahren folgende Zahlungseingänge erwartet:

ANGABE ZUM 31.12.2021

Mio. €	2022	2023	2024	2025	2026	Ab 2027	Gesamt
Leasingzahlungen	8.840	6.198	3.761	1.243	398	329	20.769

ANGABE ZUM 31.12.2020

Mio. €	2021	2022	2023	2024	2025	Ab 2026	Gesamt
Leasingzahlungen	7.893	5.636	3.178	1.220	452	362	18.741

AUFGLEIDERUNG DER ERTRÄGE AUS OPERATING-LEASING-VERHÄLTNISSEN

Mio. €	2021	2020
Leasingerträge	13.560	12.429
Erträge aus variablen Leasingzahlungen	5	7
Summe	13.566	12.436

2.2 FINANZIERUNGSLEASING-VERHÄLTNISSE

Im Geschäftsjahr ergaben sich Zinserträge aus der Nettoinvestition in die Leasingverhältnisse in Höhe von 2,3 Mrd. € (Vorjahr: 2,4 Mrd. €). Darüber hinaus ergaben sich Veräußerungsgewinne aus Finanzierungsleasing-Verhältnissen in Höhe von 1,1 Mrd. € (Vorjahr: 0,8 Mrd. €).

In der folgenden Tabelle ist die Überleitung der ausstehenden Leasingzahlungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen zum Nettoinvestitionswert dargestellt:

Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Nicht abgezinste Leasingzahlungen	54.985	53.162
Nicht garantierter Restbuchwert	3.393	4.255
Noch nicht erwirtschaftete Zinserträge	-3.710	-3.468
Risikovorsorge auf Leasingforderungen	-1.207	-1.414
Nettoinvestitionswert	53.462	52.534

Aus den erwarteten, ausstehenden, nicht abgezinsten Leasingzahlungen aus Finanzierungsleasing-Verhältnissen werden in den nächsten Jahren folgende Zahlungseingänge erwartet:

ANGABE ZUM 31.12.2021

Mio. €	2022	2023	2024	2025	2026	Ab 2027	Gesamt
Leasingzahlungen	20.220	15.512	11.802	6.273	725	454	54.985

ANGABE ZUM 31.12.2020

Mio. €	2021	2022	2023	2024	2025	Ab 2026	Gesamt
Leasingzahlungen	19.059	15.299	12.051	5.684	612	456	53.162

34. IFRS 7 (Finanzinstrumente)

Nachfolgende Tabelle stellt die Buchwerte der Finanzinstrumente nach Bewertungskategorien dar:

BUCHWERT DER FINANZINSTRUMENTE NACH BEWERTUNGSKATEGORIEN DES IFRS 9

Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	22.998	21.898
Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte (Fremdkapitalinstrumente)	4.719	3.545
Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte (Eigenkapitalinstrumente)	687	152
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	157.770	151.497
davon Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	142	–
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden	1.737	2.504 ¹
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Schulden	240.268	230.904
davon Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	142	–

¹ Das Vorjahr wurde angepasst.

KLASSEN VON FINANZINSTRUMENTEN

Im Volkswagen Konzern werden Finanzinstrumente in folgende Klassen eingeteilt:

- > Zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente,
- > Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Finanzinstrumente,
- > Derivative Finanzinstrumente in Sicherungsbeziehungen,
- > Keiner Bewertungskategorie zugeordnet und
- > Kreditzusagen und Finanzgarantien (außerbilanziell).

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Überleitung der Bilanzposten zu den Klassen von Finanzinstrumenten, aufgeteilt nach den Buchwerten und Fair Values der Finanzinstrumente.

Der Fair Value von Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten, wie Forderungen und Verbindlichkeiten, wird durch die Abzinsung unter Berücksichtigung eines risikoadäquaten und laufzeitkongruenten Marktzinses ermittelt. Aus Wesentlichkeitsgründen wird grundsätzlich der Fair Value für kurzfristige Bilanzposten dem Bilanzwert gleichgesetzt.

Zur Überleitung zu den Bilanzwerten werden in der Tabelle in der Spalte „Keiner Bewertungskategorie zugeordnet“ auch Sachverhalte ausgewiesen, die kein Finanzinstrument darstellen.

Die für den Fair Value der Forderungen maßgeblichen Risikovariablen sind risikoadjustierte Zinssätze.

In den „Zum Fair Value bewerteten Finanzinstrumenten“ sind auch Anteile an Personen- und Kapitalgesellschaften enthalten.

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE ZUM 31. DEZEMBER 2021

	ZUM FAIR VALUE BEWERTET	ZU FORTGEFÜHRten ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET		DERIVATIVE FINANZ- INSTRUMENTE IN SICHERUNGS- BEZIEHUNGEN	KEINER BEWERTUNGS- KATEGORIE ZUGEORDNET	BILANZ- POSTEN ZUM 31.12.2021
		Buchwert	Fair Value			
Mio. €		Buchwert	Buchwert	Buchwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte						
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	–	12.531	12.531
Sonstige Beteiligungen	760	–	–	–	2.240	3.000
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	290	50.146	51.326	–	34.519	84.954
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.830	4.950	5.031	1.377	–	9.156
Ertragsteuerforderungen	–	–	–	–	635	635
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8	15.513	15.513	–	–	15.521
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	26	37.204	37.204	–	19.268	56.498
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.996	10.046	10.046	543	–	12.584
Ertragsteuerforderungen	–	9	9	–	1.608	1.618
Wertpapiere	22.495	37	37	–	–	22.532
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	–	39.723	39.723	–	–	39.723
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	–	142	142	–	532	674
Langfristige Schulden						
Finanzschulden	–	126.481	131.359	–	5.137	131.618
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	728	2.419	2.437	1.320	–	4.466
Kurzfristige Schulden						
Finanzschulden	–	77.476	77.476	–	1.108	78.584
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	23.624	23.624	–	–	23.624
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.009	10.112	10.112	1.880	–	13.002
Ertragsteuerverbindlichkeiten	–	27	27	–	588	614
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	–	142	142	–	96	238

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE ZUM 31. DEZEMBER 2020

	ZUM FAIR VALUE BEWERTET	ZU FORTGEFÜHRten ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET	DERIVATIVE FINANZ- INSTRUMENTE IN SICHERUNGS- BEZIEHUNGEN	KEINER BEWERTUNGS- KATEGORIE ZUGEORDNET	BILANZ- POSTEN ZUM
					31.12.2020
Mio. €	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert
Langfristige Vermögenswerte					
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	–	10.080 10.080
Sonstige Beteiligungen	177	–	–	–	1.688 1.865
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	279	47.879	50.231	–	34.408 82.565
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.512	4.105	4.220	2.217	– 7.834
Ertragsteuerforderungen	–	–	–	–	376 376
Kurzfristige Vermögenswerte					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	52	16.191	16.191	–	– 16.243
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	26	39.474	39.474	–	18.506 58.006
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.402	9.915	9.915	917	– 13.234
Ertragsteuerforderungen	–	9	9	–	1.177 1.186
Wertpapiere	21.146	15	15	–	– 21.162
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	–	33.909	33.909	–	– 33.909
Langfristige Schulden					
Finanzschulden	–	109.690	115.282	–	5.119 114.809
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.271 ¹	2.322	2.317	665 ¹	– 4.257
Kurzfristige Schulden					
Finanzschulden	–	87.643	87.643	–	1.005 88.648
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	22.677	22.677	–	– 22.677
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.233 ¹	8.545	8.545	812 ¹	– 10.590
Ertragsteuerverbindlichkeiten	–	38	38	–	301 340

¹ Das Vorjahr wurde angepasst.

Die Leasingforderungen haben einen Buchwert von 53,8 Mrd. € (Vorjahr: 52,9 Mrd. €) und einen Fair Value (Fair Value Hierarchie Stufe 3) von 54,8 Mrd. € (Vorjahr angepasst: 54,1 Mrd. €).

Die Ermittlung des Fair Values wird anhand einheitlicher Bewertungsmethoden sowie Bewertungsparameter vorgenommen. Die Durchführung der Fair Value Bewertung bei Finanzinstrumenten der Stufen 2 und 3 wird auf Basis zentraler Vorgaben in den einzelnen Konzernbereichen durchgeführt. Die angewandten Bewertungsmethoden sind unter der Angabe „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ erläutert. Bei den Forderungen in Stufe 3 wurde der Fair Value unter Berücksichtigung individueller Verlusterwartungen bestimmt, welche in einem wesentlichen Maße auf Annahmen des Unternehmens zur Bonität des Kontrahenten beruhen. Die berücksichtigten Parameter sind nicht auf einem aktiven Markt beobachtbar.

Eine Übersicht der zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Schulden nach Stufen enthalten die folgenden Tabellen:

ZUM FAIR VALUE BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN NACH STUFEN

Mio. €	31.12.2021	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	760	579	0	181
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	290	—	—	290
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.830	—	1.477	1.353
Kurzfristige Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8	—	—	8
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	26	—	—	26
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.996	—	1.733	263
Wertpapiere	22.495	22.406	89	—
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	728	—	529	199
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.009	—	905	104

Mio. €	31.12.2020	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	177	40	0	137
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	279	—	—	279
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.512	—	784	729
Kurzfristige Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	52	—	—	52
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	26	—	—	26
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.402	—	2.242	160
Wertpapiere	21.146	21.060	86	—
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.271 ¹	—	727 ¹	543
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.233 ¹	—	869 ¹	364

¹ Das Vorjahr wurde angepasst.

FAIR VALUES DER ZU FORTGEFÜHRten ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETEN FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN NACH STUFEN

Mio. €	31.12.2021	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Fair Values der Zu fortgeföhrt Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	88.530	–	–	88.530
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	15.513	–	15.513	–
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	15.077	996	5.126	8.955
Ertragsteuerforderungen	9	–	9	–
Wertpapiere	37	37	–	–
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	39.723	39.043	680	–
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	142	85	57	–
Fair Values der Zu fortgeföhrt Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte	159.032	40.162	21.385	97.485
Fair Values der Zu fortgeföhrt Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Schulden				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	23.624	–	23.624	–
Finanzschulden	208.835	51.759	155.499	1.577
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	12.549	858	11.375	316
Ertragsteuerverbindlichkeiten	27	–	27	–
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	142	–	142	–
Fair Values der Zu fortgeföhrt Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Schulden	245.177	52.617	190.666	1.893

Mio. €	31.12.2020	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Fair Values der Zu fortgeföhrt Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	89.705	–	–	89.705
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	16.191	–	16.191	–
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	14.135	466	4.834	8.834
Ertragsteuerforderungen	9	–	9	–
Wertpapiere	15	15	–	–
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	33.909	33.721	188	–
Fair Values der Zu fortgeföhrt Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte	153.965	34.203	21.223	98.540
Fair Values der Zu fortgeföhrt Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Schulden				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	22.677	–	22.677	–
Finanzschulden	202.925	41.909	161.016	–
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	10.862	691	9.851	320
Ertragsteuerverbindlichkeiten	38	–	38	–
Fair Values der Zu fortgeföhrt Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Schulden	236.502	42.600	193.582	320

DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN NACH STUFEN

Mio. €	31.12.2021	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.377	–	1.377	–
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	543	–	543	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.320	–	1.320	–
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.880	–	1.880	–
Mio. €	31.12.2020	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.217	–	2.217	–
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	917	–	917	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden ¹	665	–	665	–
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden ¹	812	–	710	102

1 Das Vorjahr wurde angepasst.

Die Zuordnung der Fair Values in die drei Stufen der Fair Value Hierarchie richtet sich nach der Verfügbarkeit beobachtbarer Marktpreise. In Stufe 1 werden Fair Values von Finanzinstrumenten gezeigt, für die ein Preis direkt auf einem aktiven Markt ermittelt werden kann. Darunter fallen zum Beispiel Wertpapiere und zum Fair Value bewertete sonstige Beteiligungen, die an einem öffentlichen Markt notiert sind und gehandelt werden. Fair Values in Stufe 2, beispielsweise bei Derivaten, werden auf Basis von Marktdaten gemäß marktbezogener Bewertungsverfahren ermittelt. Hierbei werden insbesondere Währungskurse, Zinskurven sowie Rohstoffpreise verwendet, welche an den entsprechenden Märkten beobachtbar sind und über Preiserviceagenturen bezogen werden. Fair Values der Stufe 3 errechnen sich über Bewertungsverfahren, bei denen nicht direkt auf dem aktiven Markt beobachtbare Faktoren einbezogen werden. Im Volkswagen Konzern sind der Stufe 3 langfristige Warentermingeschäfte zugeordnet, da für die Bewertung die am Markt vorhandenen Kurse extrapoliert werden müssen. Die Extrapolation erfolgt auf Basis von beobachtbaren Inputfaktoren für die unterschiedlichen Rohstoffe, welche über Preiserviceagenturen bezogen werden. Des Weiteren werden in der Stufe 3 Optionen auf Eigenkapitalinstrumente und Restwertsicherungsmodelle, Forderungen aus Kundenfinanzierung sowie Fahrzeugfinanzierungsprogramme und sonstige Beteiligungen gezeigt. Für die Bewertung der Eigenkapitalinstrumente werden dabei insbesondere die jeweiligen Unternehmensplanungen sowie unternehmensindividuelle Diskontzinssätze verwendet. Wesentlicher Inputfaktor zur Bestimmung des Fair Values für die Restwertsicherungsmodelle sind Prognosen sowie Schätzungen von Gebrauchtwagenrestwerten der entsprechenden Modelle. Zur Bewertung der Fahrzeugfinanzierungsprogramme wird insbesondere der entsprechende Fahrzeugpreis berücksichtigt.

Die nachfolgende Tabelle gibt eine zusammenfassende Übersicht der Entwicklung der zum Fair Value bewerteten Bilanzposten in der Stufe 3:

ENTWICKLUNG DER ZUM FAIR VALUE BEWERTETEN BILANZPOSTEN BASIEREND AUF STUFE 3

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden
Stand am 01.01.2021	1.383	908
Währungsänderungen	48	12
Änderungen Konsolidierungskreis	-297	-
Gesamtergebnis	1.114	-367
erfolgswirksam	802	-268
erfolgsneutral	312	-99
Zugänge (Zukäufe)	616	-
Realisierungen	-157	-227
Umgliederung in Stufe 1	-333	-
Umgliederung in Stufe 2	-255	-23
Stand am 31.12.2021	2.119	303
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	802	268
Sonstiges betriebliches Ergebnis	753	268
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	296	290
Finanzergebnis	49	-
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	-6	-
Stand am 01.01.2020	913	765
Währungsänderungen	-39	-9
Änderungen Konsolidierungskreis	66	-
Gesamtergebnis	433	551
erfolgswirksam	425	452
erfolgsneutral	8	99
Zugänge (Zukäufe)	312	-
Realisierungen	-203	-323
Umgliederung in Stufe 2	-100	-77
Stand am 31.12.2020	1.383	908
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	425	-452
Sonstiges betriebliches Ergebnis	407	-452
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	313	-370
Finanzergebnis	18	0
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	7	0

Die Umgliederungen zwischen den Stufen der Fair Value Hierarchie werden zu den jeweiligen Berichtsstichtagen berücksichtigt. Die Umgliederungen aus Stufe 3 in Stufe 2 beinhalten Waretermingeschäfte, für die aufgrund der abnehmenden Restlaufzeit beobachtbare Marktkurse zur Bewertung zur Verfügung stehen, sodass keine Extrapolation mehr notwendig ist. Die Umgliederung von Stufe 3 in Stufe 1 bezieht sich auf die Beteiligung an der TuSimple Holdings Inc., San Diego, Kalifornien/USA, für die nun Marktpreisdaten aufgrund eines Börsengangs verfügbar sind. Darüber hinaus gibt es in der Position „Finanzschulden“ zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Verbindlichkeiten aus Anleihen in Höhe von 1.915 Mio. €, die von Stufe 2 in Stufe 1 umgegliedert wurden, da der Markt aufgrund einer gestiegenen Liquidität als aktiv eingestuft wird.

Für den Fair Value der Waretermingeschäfte ist der Rohstoffpreis die wesentliche Risikovariable. Mittels Sensitivitätsanalyse wird der Effekt von Änderungen des Rohstoffpreises auf das Ergebnis nach Ertragsteuern und das Eigenkapital dargestellt.

Wenn die Rohstoffpreise der Stufe 3 zugeordneten Waretermingeschäfte zum 31. Dezember 2021 um 10 % höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 237 Mio. € (Vorjahr: 263 Mio. €) höher (niedriger) ausgefallen. Auf das Eigenkapital ergeben sich keine Effekte.

Die für die Bewertung der vom Unternehmen gehaltenen Optionen auf Eigenkapitalinstrumente maßgebliche Risikovariable ist der jeweilige Unternehmenswert. Mittels einer Sensitivitätsanalyse werden Effekte aus einer Änderung der Risikovariablen auf das Ergebnis nach Ertragsteuern dargestellt.

Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 31. Dezember 2021 um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 6 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 31. Dezember 2021 um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 6 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Restwertrisiken resultieren aus Absicherungsvereinbarungen mit dem Handel, wonach im Rahmen von Rückkaufverpflichtungen aus abgeschlossenen Leasingverträgen entstehende Ergebnisauswirkungen aus marktbedingten Schwankungen der Restwerte teilweise vom Volkswagen Konzern getragen werden.

Für den Fair Value der Optionen aus Restwertrisiken sind die Marktpreise von Gebrauchtwagen die wesentliche Risikovariable. Mittels Sensitivitätsanalyse werden die Auswirkungen von Änderungen der Gebrauchtwagenpreise auf das Ergebnis nach Ertragsteuern quantifiziert.

Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 31. Dezember 2021 um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 416 Mio. € (Vorjahr: 382 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 31. Dezember 2021 um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 468 Mio. € (Vorjahr: 419 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn die risikoadjustierten Zinssätze der zum Fair Value bewerteten Forderungen zum 31. Dezember 2021 um 100 Basispunkte höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 3 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) niedriger ausgefallen. Wenn die risikoadjustierten Zinssätze zum 31. Dezember 2021 um 100 Basispunkte niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 3 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) höher ausgefallen.

Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 31. Dezember 2021 um 10 % höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 8 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 31. Dezember 2021 um 10 % niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 8 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen zum 31. Dezember 2021 um 10 % besser gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 6,2 Mio. € (Vorjahr: 5,8 Mio. €) sowie das Ergebnis nach Steuern um 8,7 Mio. € (Vorjahr: 2,1 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen um 10 % schlechter gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 6,2 Mio. € (Vorjahr: 5,8 Mio. €) sowie das Ergebnis nach Steuern um 8,7 Mio. € (Vorjahr: 2,1 Mio. €) geringer ausgefallen.

AUFRECHNUNG VON FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTEN UND VERBINDLICHKEITEN

Die nachfolgenden Tabellen enthalten Angaben zu den Effekten zu Aufrechnungen in der Bilanz sowie die potenziellen finanziellen Auswirkungen einer Aufrechnung im Fall von Instrumenten, die Gegenstand einer rechtlich durchsetzbaren Aufrechnungs-Rahmenvereinbarung oder einer ähnlichen Vereinbarung sind.

Mio. €	BETRÄGE, DIE IN DER BILANZ NICHT SALDIERT WERDEN					Nettobetrag am 31.12.2021
	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Vermögenswerte	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Verbindlichkeiten, die in der Bilanz saldiert werden	Nettobetrag finanzieller Vermögenswerte, die in der Bilanz ausgewiesen werden	Finanz- instrumente	Erhaltene Sicherheiten	
Derivative Finanzinstrumente	5.408	-89	5.319	-3.195	-7	2.117
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	142.057	-605	141.452	-	-102	141.350
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	15.552	-31	15.521	0	-	15.521
Wertpapiere	22.532	-	22.532	-	-	22.532
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	39.723	-	39.723	-	-	39.723
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	17.191	-	17.191	0	-	17.191

Mio. €	BETRÄGE, DIE IN DER BILANZ NICHT SALDIERT WERDEN					Nettobetrag am 31.12.2020
	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Vermögenswerte	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Verbindlichkeiten, die in der Bilanz saldiert werden	Nettobetrag finanzieller Vermögenswerte, die in der Bilanz ausgewiesen werden	Finanz- instrumente	Erhaltene Sicherheiten	
Derivative Finanzinstrumente	6.216	-165	6.051	-1.770	-35	4.246
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	141.185	-614	140.571	-	-98	140.473
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	16.253	-10	16.243	0	-	16.243
Wertpapiere	21.162	-	21.162	-	-	21.162
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	33.909	-	33.909	-	-	33.909
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	15.203	-	15.203	0	-	15.203

In den Sonstigen finanziellen Vermögenswerten sind Forderungen aus Steuerumlagen in Höhe von 9 Mio. € (Vorjahr: 9 Mio. €) enthalten.

Mio. €	BETRÄGE, DIE IN DER BILANZ NICHT SALDIERT WERDEN					
	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Vermögenswerte, die in der Bilanz saldiert werden	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Verbindlichkeiten, die in der Bilanz ausgewiesen werden	Nettobetrag finanzieller Verbindlichkeiten, die in der Bilanz ausgewiesen werden	Finanz- instrumente	Gestellte Sicherheiten	Nettobetrag am 31.12.2021
Derivative Finanzinstrumente	4.425	-3	4.422	-3.195	-19	1.208
Finanzschulden	210.202	-	210.202	-	-1.756	208.446
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	23.654	-31	23.623	0	-	23.623
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	13.765	-692	13.073	-	-	13.073

Mio. €	BETRÄGE, DIE IN DER BILANZ NICHT SALDIERT WERDEN					
	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Vermögenswerte, die in der Bilanz saldiert werden	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Verbindlichkeiten, die in der Bilanz ausgewiesen werden	Nettobetrag finanzieller Verbindlichkeiten, die in der Bilanz ausgewiesen werden	Finanz- instrumente	Gestellte Sicherheiten	Nettobetrag am 31.12.2020
Derivative Finanzinstrumente	3.417	-8	3.409	-1.769	-2	1.638
Finanzschulden	203.457	-	203.457	-	-1.955	201.502
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	22.687	-10	22.677	0	-	22.677
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	12.247	-771	11.476	-	-	11.476

In der Spalte „Finanzinstrumente“ werden die Beträge ausgewiesen, die Gegenstand einer Aufrechnungs-Rahmenvereinbarung sind, aber wegen Nichterfüllung der Voraussetzungen für eine Saldierung in der Bilanz nicht aufgerechnet wurden. In der Spalte „Erhaltene Sicherheiten“ beziehungsweise „Gestellte Sicherheiten“ sind die bezogen auf die Gesamtsumme der Vermögenswerte und Verbindlichkeiten erhaltenen beziehungsweise verpfändeten Beträge von Barsicherheiten und Sicherheiten in Form von Finanzinstrumenten ausgewiesen, welche die Kriterien für eine Aufrechnung in der Bilanz nicht erfüllen.

In den Sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten aus Steuerumlagen in Höhe von 27 Mio. € (Vorjahr: 38 Mio. €) enthalten.

ASSET-BACKED-SECURITIES-TRANSAKTIONEN

Zur Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts durchgeführte Asset-Backed-Securities-Transaktionen mit finanziellen Vermögenswerten in Höhe von 33,0 Mrd. € (Vorjahr: 30,6 Mrd. €) sind in den Anleihen, Schuldverschreibungen und Verbindlichkeiten aus Darlehen enthalten. Der korrespondierende Buchwert der Forderungen aus dem Kunden- und Händlerfinanzierungs- sowie dem Finanzierungsleasinggeschäft beträgt 38,2 Mrd. € (Vorjahr: 34,5 Mrd. €). Im Rahmen der Asset-Backed-Securities-Transaktionen wurden insgesamt Sicherheiten in Höhe von 55,8 Mrd. € (Vorjahr: 48,9 Mrd. €) gestellt. Dabei werden die erwarteten Zahlungen an strukturierte Unternehmen abgetreten und das Sicherungseigentum an den finanzierten Fahrzeugen übertragen. Diese Asset-Backed-Securities-Transaktionen führten nicht zu einem bilanziellen Abgang der Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft, da Delkredere- und Zahlungszeitpunktrisiken im Konzern zurückbehalten wurden. Der Unterschiedsbetrag zwischen den abgetretenen Forderungen und den dazugehörigen Verbindlichkeiten resultiert aus unterschiedlichen Konditionen sowie dem vom Volkswagen Konzern selbst gehaltenen Anteil an den verbrieften Schuldverschreibungen.

Ein Großteil der öffentlichen und privaten Asset-Backed-Securities-Transaktionen des Volkswagen Konzerns kann vorzeitig zurückgezahlt werden (sogenannter clean-up call), wenn weniger als 10 % des ursprünglichen Transaktionsvolumens ausstehen. Die abgetretenen Forderungen können kein weiteres Mal abgetreten werden oder anderweitig als Sicherheit verwendet werden. Die Ansprüche der Schuldverschreibungsinhaber sind auf die abgetretenen Forderungen begrenzt, und die Zahlungseingänge aus diesen Forderungen sind für die Tilgung der korrespondierenden Verbindlichkeit bestimmt.

Zum 31. Dezember 2021 betrug der Fair Value der abgetretenen und weiterhin bilanzierten Forderungen 38,5 Mrd. € (Vorjahr: 35,4 Mrd. €). Der Fair Value der verbundenen Verbindlichkeiten belief sich zu diesem Stichtag auf 32,6 Mrd. € (Vorjahr: 30,6 Mrd. €).

Der Konzern der Volkswagen Bank GmbH ist vertraglich verpflichtet, den in ihrem Abschluss konsolidierten strukturierten Unternehmen unter bestimmten Voraussetzungen Finanzmittel zu übertragen. Da die Forderungsübertragung auf die Zweckgesellschaft als stille Zession erfolgt, ist es möglich, dass die Forderung bereits bei der Originatorin rechtswirksam gemindert wurde, zum Beispiel wenn der Forderungsschuldner gegenüber einer Gesellschaft des Volkswagen Konzerns wirksam aufrechnet. Für die daraus entstehenden Ausgleichsansprüche gegenüber der Zweckgesellschaft ist dann eine Sicherheitsleistung zu entrichten, wenn zum Beispiel das Rating der relevanten Konzerngesellschaft auf einen vertraglich festgelegten Referenzwert sinkt.

WEITERE ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG NACH IFRS 7 (FINANZINSTRUMENTE)

In der nachfolgenden Tabelle werden die Nettoergebnisse aus finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten nach Bewertungskategorien tabellarisch dargestellt und wesentliche Sachverhalte im Folgenden näher erläutert:

NETTOERGEBNISSE AUS FINANZINSTRUMENTEN NACH BEWERTUNGSKATEGORIEN GEMÄß IFRS 9

Mio. €	2021	2020
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente	3.097	2.309
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	5.889	2.899
Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte (Fremdkapitalinstrumente)	1	4
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Schulden	-3.247	-3.242
5.740	1.970	

Die Nettoergebnisse der Kategorie Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente setzen sich im Wesentlichen aus der Fair Value Bewertung von Derivaten inklusive Zinsen und Währungsumrechnungsergebnissen zusammen.

Die Nettoergebnisse aus Erfolgsneutral zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerten (Fremdkapitalinstrumente) betreffen Zinserträge auf festverzinsliche Wertpapiere.

Die Nettoergebnisse aus der Kategorie Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte und Schulden umfassen im Wesentlichen die Zinserträge und Zinsaufwendungen nach der Effektivzinsmethode gemäß IFRS 9, Effekte aus der Währungsumrechnung und die Bildung von Risikovorsorgen. Die Zinsen enthalten auch die Zinserträge und -aufwendungen aus dem Kreditgeschäft des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen.

Im Folgenden werden die Gesamtzinsen und Gesamtzinsaufwendungen aus Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerten und Schulden getrennt von den Erfolgsneutral zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerten aufgeführt:

GESAMTZINSERTRÄGE UND -AUFWENDUNGEN DER NICHT ERFOLGSWIRKSAM ZUM FAIR VALUE BEWERTETEN FINANZINSTRUMENTE

Mio. €	2021	2020
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte und Schulden		
Zinserträge	7.099	6.982
Zinsaufwendungen	3.540	3.707
Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte (Fremdkapitalinstrumente) und Schulden		
Zinserträge	5	4
Zinsaufwendungen	0	–

GEWINNE UND VERLUSTE AUS DEM ABGANG VON ZU FORTGEFÜHRTE ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETEN FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTEN

Mio. €	2021	2020
Gewinne aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten, die Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden	583	810
Verluste aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten, die Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden	–1.003	–1.527
	–420	–717

Im Geschäftsjahr wurden 1 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) als Aufwand und 27 Mio. € als Ertrag (Vorjahr: 29 Mio. €) für Gebühren und Provisionen aus Treuhändergeschäften sowie aus nicht zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten erfasst, die nicht im Rahmen der Effektivzinsmethode berücksichtigt werden.

35. 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. 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 aktiver Entwicklungskosten sowie Geldanlagen in Wertpapiere, Darlehen und Termingeldanlagen.

In der Finanzierungstätigkeit sind, neben Zahlungsmittelabflüssen aus Dividendenzahlungen und der Tilgung von Anleihen, die Zuflüsse aus Kapitalerhöhungen, der Begebung von Anleihen sowie die Veränderung der übrigen Finanzschulden enthalten. Bezüglich der in den Kapitaleinzahlungen enthaltenen Zu- beziehungsweise Abflüsse aus der Begebung/Tilgung von Hybridkapital wird auf die Angabe „Eigenkapital“ verwiesen.

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

Im Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit sind im Geschäftsjahr Zahlungen für erhaltene Zinsen in Höhe von 7.188 Mio. € (Vorjahr: 7.192 Mio. €) und für gezahlte Zinsen in Höhe von 2.471 Mio. € (Vorjahr: 2.677 Mio. €) enthalten. Darüber hinaus sind im Cash-flow aus laufender Geschäftstätigkeit Dividenden von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen nach Abzug von Quellensteuer in Höhe von 2.960 Mio. € (Vorjahr: 3.098 Mio. €) enthalten.

An die Aktionäre der Volkswagen AG wurden Dividenden in Höhe von 2.419 Mio. € (Vorjahr: 2.419 Mio. €) gezahlt.

Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Zahlungsmittelbestand laut Bilanz	39.723	33.909
Zahlungsmittel zur Veräußerung gehalten	85	–
Termingeldanlagen	-686	-477
Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung	39.123	33.432

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

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

Mio. €	ZAHLUNGSUNWIRKSAME VORGÄNGE							Stand am 31.12.2021
	Stand am 01.01.2021	zahlungswirksame Veränderungen	Währungskurs- änderungen	Änderungen Konsolidierungs- kreis	Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	Sonstige Änderungen		
Anleihen	92.626	2.102	1.239	1.942	–	129	98.038	
Sonstiger Kreditstand	104.707	–3.954	3.074	1.784	–11	306	105.929	
Leasingverbindlichkeiten ¹	6.124	–1.246	162	132	13	1.087	6.245	
Kreditstand	203.457	–3.097	4.475	3.859	2	1.522	210.213	
Sonstige finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten	21	26	0	–	–	–69	–21	
Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten in der Finanzierungstätigkeit	203.478	–3.071	4.476	3.859	2	1.453	210.192	

1 Die sonstigen Änderungen der Leasingverbindlichkeiten enthalten im Wesentlichen zahlungsunwirksame Zugänge von Leasingverbindlichkeiten.

Mio. €	ZAHLUNGSUNWIRKSAME VORGÄNGE							Stand am 31.12.2020
	Stand am 01.01.2020	zahlungswirksame Veränderungen	Währungskurs- änderungen	Änderungen Konsolidierungs- kreis	Sonstige Änderungen			
Anleihen	88.629	5.366	–979	–	–389	92.626		
Sonstiger Kreditstand	106.630	3.404	–5.638	267	44	104.707		
Leasingverbindlichkeiten ¹	6.210	–1.100	–195	39	1.170	6.124		
Kreditstand	201.468	7.670	–6.812	306	825	203.457		
Sonstige finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten	–81	172	132	–	–202	21		
Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten in der Finanzierungstätigkeit	201.387	7.843	–6.680	306	622	203.478		

1 Die sonstigen Änderungen der Leasingverbindlichkeiten enthalten im Wesentlichen zahlungsunwirksame Zugänge von Leasingverbindlichkeiten.

36. Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente

1. SICHERUNGSRICHTLINIEN UND GRUNDSÄTZE DES FINANZRISIKOMANAGEMENTS

Die Grundsätze und Verantwortlichkeiten für das Management und Controlling von Risiken, welche sich aus Finanzinstrumenten ergeben können, werden vom Vorstand festgelegt und vom Aufsichtsrat überwacht. Für die konzernweite Risikopolitik bestehen Richtlinien, die sich an den gesetzlichen Vorgaben sowie den Mindestanforderungen an das Risikomanagement der Kreditinstitute orientieren.

Das operative Risikomanagement und Controlling für Risiken aus Finanzinstrumenten obliegt dem Bereich Konzern-Treasury. Der Konzern-Vorstandsausschuss Risikomanagement (K-VAR) wird regelmäßig über die aktuellen Finanzrisiken informiert. Darüber hinaus werden der Konzernvorstand und der Aufsichtsrat turnusmäßig über die aktuelle Risikolage unterrichtet. Die Teilkonzerne MAN Energy Solutions, Porsche Holding Salzburg und TRATON GROUP sowie der Konzernbereich Finanzdienstleistungen sind in Teilbereichen in das operative Risikomanagement und Controlling für Risiken aus Finanzinstrumenten durch den Bereich Konzern-Treasury einbezogen und verfügen über eigene Strukturen zur Risikosteuerung.

Zu weiteren Erläuterungen siehe Abschnitt Finanzrisiken im Risiko- und Chancenbericht des Konzernlageberichts.

2. KREDIT- UND AUSFALLRISIKO

Das Kredit- und Ausfallrisiko aus finanziellen Vermögenswerten besteht in der Gefahr des Ausfalls eines Vertragspartners und daher maximal in Höhe der Ansprüche aus bilanzierten Buchwerten gegenüber dem jeweiligen Kontrahenten sowie den unwiderruflichen Kreditzusagen. Das maximale Kredit- und Ausfallrisiko wird durch gehaltene Sicherheiten und sonstige Kreditverbesserungen gemindert. Die gehaltenen Sicherheiten bestehen zum überwiegenden Teil für finanzielle Vermögenswerte der Klasse „Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet“. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Sicherheiten für Forderungen aus Finanzdienstleistungen und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Als Sicherheiten kommen sowohl Fahrzeuge und Sicherungsübereignungen als auch Bürgschaften und Grundpfandrechte zum Einsatz. Darüber hinaus kommen im Rahmen von Sicherungsbeziehungen Barsicherheiten zum Einsatz.

Für finanzielle Vermögenswerte der Stufe 3 und Stufe 4 mit objektiven Anzeichen einer Wertminderung zum Abschlussstichtag erfolgt durch die Sicherheiten eine Risikoabschwächung in Höhe von 1,1 Mrd. € (Vorjahr: 1,2 Mrd. €). Für die Erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten Vermögensgegenstände liegen Sicherheiten in Höhe von 203 Mio. € (Vorjahr: 237 Mio. €) vor.

Vertragspartner von Geld- und Kapitalanlagen in wesentlichem Umfang sowie derivativen Finanzinstrumenten sind nationale und internationale Banken. Darüber hinaus werden die Risiken durch ein Limitsystem begrenzt, welches im Wesentlichen auf der Eigenkapitalausstattung der Vertragspartner und den Bonitätseinschätzungen internationaler Rating-Agenturen aufbaut. Ferner besteht ein Kredit- und Ausfallrisiko aus begebenen Finanzgarantien. Das maximale Ausfallrisiko wird durch den Garantiebetrag bestimmt. Die entsprechenden Beträge werden unter dem Liquiditätsrisiko dargestellt.

Aufgrund der weltweiten Allokation der Geschäftstätigkeit und der sich daraus ergebenden Diversifikation lagen im abgelaufenen Geschäftsjahr keine wesentlichen Risikokonzentrationen bei einzelnen Vertragspartnern oder Vertragspartnerkonzernen vor. Gegenüber dem deutschen öffentlich-rechtlichen Bankensektor insgesamt haben sich die Verhältnisse hinsichtlich einer Konzentration der Kredit- und Ausfallrisikopositionen aus konzernweiten Geld- und Kapitalanlagen sowie derivativen Finanzinstrumenten leicht verändert: Dessen Anteil betrug zum Jahresende 2021 6,9 % verglichen mit 6,6 % zum Jahresende 2020. 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. Diese Betrachtung erfolgt exklusive der Positionen chinesischer Gesellschaften mit einem Anteilsbesitz von 50 % oder weniger.

Für China betrug der Anteil der Kredit- und Ausfallrisikopositionen zum Jahresende 2021 17,0 % verglichen mit 19,7 % zum Jahresende 2020. Es lagen keine weiteren wesentlichen Konzentrationen der Kredit- und Ausfallrisikopositionen in einzelnen Ländern vor.

RISIKOVORSORGE

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

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

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

Der Simplified Approach wird im Volkswagen Konzern auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Vertragsvermögenswerte gemäß IFRS 15 mit signifikanter Finanzierungskomponente angewendet. Gleiches gilt auch für Forderungen aus Operating- oder Finanzierungs-Leasingverträgen, die nach IFRS 16 zu bilanzieren sind. Im Simplified Approach wird der erwartete Ausfall einheitlich auf die gesamte Laufzeit des Vermögenswertes gerechnet.

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

VERÄNDERUNG DER BRUTTOBUCHWERTE FÜR ZU FORTGEFÜHRten ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Vereinfachter Ansatz	Stufe 4	Gesamt
Buchwert am 01.01.2021	113.665	22.253	1.600	16.935	458	154.912
Währungsumrechnungsdifferenzen	3.685	359	28	342	1	4.415
Änderungen Konsolidierungskreis	1.302	7	0	1.313	10	2.631
Veränderungen	1.347	758	-1.041	-1.657	-64	-657
Modifikationen	-3.155	1	369	2.788	0	2
Transfer in						
Stufe 1	3.365	-3.348	-17	-	-	0
Stufe 2	-4.461	4.528	-67	-	-	0
Stufe 3	-467	-638	1.105	-	-	0
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	-31	-	-	-95	-	-126
Buchwert am 31.12.2021	115.250	23.918	1.978	19.627	404	161.177

VERÄNDERUNG DER RISIKOVORSORGE FÜR ZU FORTGEFÜHRten ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Vereinfachter Ansatz	Stufe 4	Gesamt
Buchwert am 01.01.2021	929	786	825	814	87	3.440
Währungsumrechnungsdifferenzen	22	19	20	4	0	66
Änderungen Konsolidierungskreis	1	-	0	0	-	0
Neu ausgereichte/erworbbene finanzielle Vermögenswerte (Zugänge)	425	-	-	183	0	608
Sonstige Veränderungen innerhalb einer Stufe	-107	-34	488	-311	-13	23
Transfer in						
Stufe 1	22	-100	-7	-	-	-85
Stufe 2	-102	250	-20	-	-	128
Stufe 3	-139	-69	476	-	-	268
Während der Periode ausgebuchte Finanzinstrumente (Abgänge)	-201	-176	-267	-178	-18	-840
Inanspruchnahmen	-	-	-280	-18	-9	-306
Änderungen der Modelle oder Risikoparameter	-21	-1	-23	0	2	-43
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	0	-	-	-1	-	-1
Buchwert am 31.12.2021	828	675	1.212	492	49	3.257

VERÄNDERUNG DER BRUTTOBUCHWERTE FÜR ZU FORTGEFÜHRten ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Vereinfachter Ansatz	Stufe 4	Gesamt
Buchwert am 01.01.2020	121.425	11.728	1.561	18.208	490	153.411
Währungsumrechnungsdifferenzen	-4.123	-677	-90	-667	-9	-5.566
Änderungen Konsolidierungskreis	2.514	3	7	72	-	2.596
Veränderungen	-758	6.640	-709	-677	-24	4.471
Modifikationen	1	1	-3	-	0	-1
Transfer in						
Stufe 1	2.302	-2.286	-16	-	-	0
Stufe 2	-7.115	7.261	-146	-	-	0
Stufe 3	-580	-417	997	-	-	0
Buchwert am 31.12.2020	113.665	22.253	1.600	16.935	458	154.912

VERÄNDERUNG DER RISIKOVORSORGE FÜR ZU FORTGEFÜHRten ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Vereinfachter Ansatz	Stufe 4	Gesamt
Buchwert am 01.01.2020	913	677	893	760	94	3.336
Währungsumrechnungsdifferenzen	-33	-32	-89	-29	-5	-189
Änderungen Konsolidierungskreis	13	-2	24	2	-	37
Neu ausgereichte/erworbane finanzielle Vermögenswerte (Zugänge)	415	-	-	252	18	685
Sonstige Veränderungen innerhalb einer Stufe	79	69	-35	16	5	134
Transfer in						
Stufe 1	22	-61	-14	-	-	-53
Stufe 2	-126	320	-42	-	-	152
Stufe 3	-167	-88	513	-	-	258
Während der Periode ausgebuchte Finanzinstrumente (Abgänge)	-197	-121	-170	-154	-6	-647
Inanspruchnahmen	-	-	-257	-33	-21	-311
Änderungen der Modelle oder Risikoparameter	9	23	1	1	2	36
Buchwert am 31.12.2020	929	786	825	814	87	3.440

VERÄNDERUNG DER AUSFALLRISIKOPOSITIONEN FÜR FINANZGARANTIEN UND KREDITZUSAGEN

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Stufe 4	Gesamt
Buchwert am 01.01.2021	9.016	2.648	281	174	12.119
Währungsumrechnungsdifferenzen	75	23	0	0	99
Änderungen Konsolidierungskreis	1.087	1	–	12	1.100
Veränderungen	7.383	3.526	298	213	11.420
Modifikationen	–	–	–	–	–
Transfer in					
Stufe 1	115	–115	0	–	0
Stufe 2	–143	143	0	–	0
Stufe 3	–1	–3	4	–	0
Buchwert am 31.12.2021	17.533	6.223	582	400	24.738

VERÄNDERUNG DER RISIKOVORSORGE FÜR FINANZGARANTIEN UND KREDITZUSAGEN

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Stufe 4	Gesamt
Buchwert am 01.01.2021	19	3	0	0	22
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	0	0	0
Änderungen Konsolidierungskreis	6	0	–	4	10
Neu ausgereichte/erworrene finanzielle Vermögenswerte (Zugänge)	65	–	–	0	65
Sonstige Veränderungen innerhalb einer Stufe	–38	18	19	3	2
Transfer in					
Stufe 1	0	0	–	–	0
Stufe 2	–1	1	0	–	0
Stufe 3	–1	0	2	–	1
Während der Periode ausgebuchte Finanzinstrumente (Abgänge)	–6	–1	0	0	–8
Inanspruchnahmen	–	–	–1	–1	–2
Änderungen der Modelle oder Risikoparameter	0	0	0	0	0
Buchwert am 31.12.2021	43	20	20	7	90

VERÄNDERUNG DER AUSFALLRISIKOPOSITIONEN FÜR FINANZGARANTIEN UND KREDITZUSAGEN

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Stufe 4	Gesamt
Buchwert am 01.01.2020	9.529	1.728	160	108	11.525
Währungsumrechnungsdifferenzen	-78	-2	0	0	-80
Änderungen Konsolidierungskreis	93	-	-	-	93
Veränderungen	-455	855	116	66	582
Modifikationen	-	-	-	-	-
Transfer in					
Stufe 1	30	-30	0	-	0
Stufe 2	-98	98	0	-	0
Stufe 3	-5	-1	6	-	0
Buchwert am 31.12.2020	9.016	2.648	281	174	12.119

VERÄNDERUNG DER RISIKOVORSORGE FÜR FINANZGARANTIEN UND KREDITZUSAGEN

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Stufe 4	Gesamt
Buchwert am 01.01.2020	17	2	0	0	18
Währungsumrechnungsdifferenzen	-1	0	0	0	-1
Änderungen Konsolidierungskreis	0	-	-	-	0
Neu ausgereichte/erworogene finanzielle Vermögenswerte (Zugänge)	8	0	0	0	8
Sonstige Veränderungen innerhalb einer Stufe	1	1	0	0	2
Transfer in					
Stufe 1	0	0	-	-	0
Stufe 2	0	1	-	-	1
Stufe 3	0	0	0	-	0
Während der Periode ausgebuchte Finanzinstrumente (Abgänge)	-4	-1	-	0	-5
Inanspruchnahmen	-	-	-1	-	-1
Änderungen der Modelle oder Risikoparameter	0	0	-	-	0
Buchwert am 31.12.2020	19	3	0	0	22

VERÄNDERUNG DER BRUTTOBUCHWERTE FÜR LEASINGFORDERUNGEN UND VERTRÄGLICHE VERMÖGENSWERTE

Mio. €	VEREINFACHTER ANSATZ	
	2021	2020
Buchwert am 01.01.	54.817	55.566
Währungsumrechnungsdifferenzen	1.170	-1.397
Änderungen Konsolidierungskreis	162	2
Veränderungen	-633	650
Modifikationen	-2	-4
Buchwert am 31.12.	55.515	54.817

VERÄNDERUNG DER RISIKOVORSORGE FÜR LEASINGFORDERUNGEN UND VERTRÄGLICHE VERMÖGENSWERTE

Mio. €	VEREINFACHTER ANSATZ	
	2021	2020
Buchwert am 01.01.	1.516	1.312
Währungsumrechnungsdifferenzen	17	-29
Änderungen Konsolidierungskreis	-	0
Neu ausgereichte/erworben finanzielle Vermögenswerte (Zugänge)	386	377
Sonstige Veränderungen	6	225
Während der Periode ausgebuchte Finanzinstrumente (Abgänge)	-511	-314
Inanspruchnahmen	-105	-107
Änderungen der Modelle oder Risikoparameter	-11	51
Buchwert am 31.12.	1.297	1.516

VERÄNDERUNG DER BRUTTOBUCHWERTE FÜR ZUM FAIR VALUE BEWERTETE VERMÖGENSWERTE

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Vereinfachter Ansatz	Stufe 4	Keine Risiko-vorsorge	Gesamt
Buchwert am 01.01.2021	2.763	785	—	—	—	22.038	25.585
Währungsumrechnungsdifferenzen	13	—	—	—	—	128	141
Änderungen Konsolidierungskreis	—	—	—	—	—	545	545
Veränderungen	1.105	60	—	—	—	958	2.123
Modifikationen	—	—	—	—	—	—	—
Transfer in							
Stufe 1	290	-290	—	—	—	—	0
Stufe 2	-1.376	1.376	—	—	—	—	0
Stufe 3	—	—	—	—	—	—	—
Buchwert am 31.12.2021	2.795	1.931	—	—	—	23.668	28.394

VERÄNDERUNG DER BRUTTOBUCHWERTE FÜR ZUM FAIR VALUE BEWERTETE VERMÖGENSWERTE

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Vereinfachter Ansatz	Stufe 4	Keine Risikovorsorge	Gesamt
Buchwert am 01.01.2020	1.577	1.565	–	–	–	16.762	19.904
Währungsumrechnungsdifferenzen	–	–	–	–	–	–135	–135
Änderungen Konsolidierungskreis	–	–	–	–	–	104	104
Veränderungen	1.261	–855	–	–	–	5.307	5.713
Modifikationen	–	–	–	–	–	–	–
Transfer in							
Stufe 1	366	–366	–	–	–	–	0
Stufe 2	–442	442	–	–	–	–	0
Stufe 3	–	–	–	–	–	–	–
Buchwert am 31.12.2020	2.763	785	–	–	–	22.038	25.585

Die Risikovorsorge für die Zum Fair Value bewerteten Vermögenswerte ist im Geschäftsjahr 2021 um 2 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) in Stufe 1 und 2 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) in Stufe 2 angestiegen, so dass sich ein Endbestand in Höhe von 7 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. €) ergibt. Diese teilen sich auf in 4 Mio. € in Stufe 1 (Vorjahr: 2 Mio. €) und 3 Mio. € in Stufe 2 (Vorjahr: 1 Mio. €).

Der vertragsrechtlich ausstehende Betrag für im laufenden Jahr abgeschriebene finanzielle Vermögenswerte, die noch einer Vollstreckungsmaßnahme unterliegen, beläuft sich auf 229 Mio. € (Vorjahr: 221 Mio. €).

MODIFIKATIONEN

Während der Berichtsperiode ergaben sich vertragliche Modifikationen finanzieller Vermögenswerte, die nicht zu einer Ausbuchung des Vermögenswertes führten. Diese ergaben sich im Wesentlichen bonitätsbedingt und beziehen sich auf die finanziellen Vermögenswerte, deren Risikovorsorge in Höhe der über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste gemessen wurde. Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Leasingforderungen werden vereinfacht die bonitätsbedingten Modifikationen betrachtet, bei denen Forderungen mehr als 30 Tage überfällig sind. Vor der Modifikation ergaben sich fortgeführte Anschaffungskosten in Höhe von 225 Mio. € (Vorjahr: 493 Mio. €). In der Berichtsperiode ergaben sich aus den vertraglichen Änderungen insgesamt Nettoerträge/Nettoaufwendungen in Höhe von 3,0 Mio. € (Vorjahr: 6,4 Mio. €).

Der Bruttobuchwert der finanziellen Vermögenswerte, die seit der erstmaligen Erfassung modifiziert wurden und die gleichzeitig in der Berichtsperiode von Stufe 2 oder Stufe 3 in die Stufe 1 transferiert wurden, beträgt zum Stichtag 31 Mio. € (Vorjahr: 81 Mio. €). Folglich wurde für diese finanziellen Vermögenswerte die Bemessung der Wertberichtigung von der gesamten Vertragslaufzeit auf eine Betrachtungsperiode von 12 Monaten umgestellt.

MAXIMALES KREDITRISIKO

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

MAXIMALES KREDITRISIKO NACH KLASSEN

Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	4.719	3.545
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	157.628	151.497
Finanzgarantien und Kreditzusagen	24.648	12.097 ¹
Keiner Bewertungskategorie zugeordnet	53.787	52.914
Gesamt	240.781	220.053

1 Das Vorjahr wurde angepasst.

Im laufenden Geschäftsjahr erfolgte eine Umklassifizierung von vertraglich widerruflichen Kreditzusagen, da diese faktisch als unwiderrufliche Kreditzusagen anzusehen sind. Eine Vorjahresanpassung ist in Höhe von 8,3 Mrd. € erfolgt.

RATINGKLASSEN

Im Volkswagen Konzern erfolgt bei sämtlichen Kredit- und Leasingverträgen eine Bonitätsbeurteilung des Kreditnehmers. Im Rahmen des Mengengeschäfts erfolgt dies durch Scoring-Systeme, bei Großkunden und Forderungen aus der Händlerfinanzierung kommen Ratingsysteme zum Einsatz. Die dabei mit gut bewerteten Forderungen sind in der Risikoklasse 1 enthalten. Forderungen von Kunden, deren Bonität nicht mit gut eingestuft wird, die aber noch nicht ausgefallen sind, sind in der Risikoklasse 2 enthalten. In der Risikoklasse 3 sind entsprechend alle ausgefallenen Forderungen enthalten.

In der folgenden Tabelle sind die Bruttobuchwerte finanzieller Vermögenswerte nach Ratingklassen dargestellt:

BRUTTOBUCHWERTE FINANZIELLER VERMÖGENSWERTE NACH RATINGKLASSEN ZUM 31. DEZEMBER 2021

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Vereinfachter Ansatz	Stufe 4
Ausfallrisiko Rating Klasse 1 (nicht ausfallgefährdete Forderungen – Normalkredite)	117.687	21.300	–	70.337	105
Ausfallrisiko Rating Klasse 2 (ausfallgefährdete Forderungen – intensivbetreute Kredite)	2.005	4.549	–	2.121	47
Ausfallrisiko Rating Klasse 3 (ausgefallene Forderungen – Abwicklungskredite)	–	–	2.009	1.024	232
Gesamt	119.692	25.849	2.009	73.483	384

BRUTTOBUCHWERTE FINANZIELLER VERMÖGENSWERTE NACH RATINGKLASSEN ZUM 31. DEZEMBER 2020

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Vereinfachter Ansatz	Stufe 4
Ausfallrisiko Rating Klasse 1 (nicht ausfallgefährdete Forderungen – Normalkredite)	112.446	10.109	–	65.040	106
Ausfallrisiko Rating Klasse 2 (ausfallgefährdete Forderungen – intensivbetreute Kredite)	5.278	12.926	–	2.877	64
Ausfallrisiko Rating Klasse 3 (ausgefallene Forderungen – Abwicklungskredite)	–	–	2.709	1.157	288
Gesamt	117.725	23.035	2.709	69.074	458

Weiterhin ist nachfolgend die Ausfallrisikoposition für Finanzgarantien und Kreditzusagen dargestellt:

AUSFALLRISIKO FÜR FINANZGARANTIEN UND KREDITZUSAGEN ZUM 31. DEZEMBER 2021

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Stufe 4
Ausfallrisiko Rating Klasse 1 (nicht ausfallgefährdete Forderungen – Normalkredite)	17.337	4.923	–	247
Ausfallrisiko Rating Klasse 2 (ausfallgefährdete Forderungen – intensivbetreute Kredite)	196	1.301	–	23
Ausfallrisiko Rating Klasse 3 (ausgefallene Forderungen – Abwicklungskredite)	–	–	582	129
Gesamt	17.533	6.223	582	400

AUSFALLRISIKO FÜR FINANZGARANTIEN UND KREDITZUSAGEN ZUM 31. DEZEMBER 2020¹

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Stufe 4
Ausfallrisiko Rating Klasse 1 (nicht ausfallgefährdete Forderungen – Normalkredite)	8.830	2.091	–	118
Ausfallrisiko Rating Klasse 2 (ausfallgefährdete Forderungen – intensivbetreute Kredite)	105	557	–	10
Ausfallrisiko Rating Klasse 3 (ausgefallene Forderungen – Abwicklungskredite)	–	–	281	45
Gesamt	8.935	2.648	281	174

¹ Das Vorjahr wurde angepasst.

Sicherheiten, die im laufenden Geschäftsjahr für finanzielle Vermögenswerte angenommen worden sind, wurden in Höhe von 120 Mio. € (Vorjahr: 159 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 abgesichert. Der Bestand an bilateralen und syndizierten bestätigten Kreditlinien beträgt zum 31. Dezember 2021 28,4 Mrd. € (Vorjahr: 27,9 Mrd. €), davon sind 1,6 Mrd. € (Vorjahr: 2,3 Mrd. €) ausgenutzt.

Über lokale Zahlungsmittel in bestimmten Ländern (zum Beispiel: China, Brasilien, Argentinien, Südafrika und 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. €	VEBLEIBENDE VERTRAGLICHE FÄLLIGKEITEN			2021	VEBLEIBENDE VERTRAGLICHE FÄLLIGKEITEN			2020
	bis 1 Jahr	1 - 5 Jahre	über 5 Jahre		bis 1 Jahr	1 - 5 Jahre	über 5 Jahre	
Finanzschulden	81.006	112.095	26.797	219.898	89.371	98.159	25.106	212.636
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	23.610	14	-	23.624	22.675	1	-	22.677
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	10.651	2.240	170	13.061	9.151	2.156	152	11.460
Derivate	74.236	72.283	8.425	154.944	73.927	56.294	6.736	136.958
	189.503	186.631	35.392	411.527	195.125	156.611	31.995	383.731

Die Zahlungsmittelabflüsse der Sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten enthalten Verbindlichkeiten aus Steuerumlagen in Höhe von 27 Mio. € (Vorjahr: 38 Mio. €).

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

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

Die maximal mögliche Inanspruchnahme aus Finanzgarantien beträgt zum 31. Dezember 2021 1.391 Mio. € (Vorjahr: 447 Mio. €). Finanzgarantien werden stets als sofort fällig angenommen.

4. MARKTPREISRISIKO

4.1 Sicherungspolitik und Finanzderivate

Im Zuge der allgemeinen Geschäftstätigkeit ist der Volkswagen Konzern Währungs-, Zins-, Rohstoffpreis-, Aktienkurs- und Fondspreisrisiken ausgesetzt. Es ist Unternehmenspolitik, diese Risiken durch den Abschluss von Sicherungsgeschäften zu begrenzen. Grundsätzlich werden alle notwendigen Sicherungsmaßnahmen zentral durchgeführt beziehungsweise koordiniert. Ausnahmen sind unter anderem die Teilkonzerne MAN Energy Solutions, Porsche Holding Salzburg, TRATON GROUP sowie der Konzernbereich Finanzdienstleistungen, aber auch einzelne Regionen wie Südamerika.

ANGABEN ZU GEWINNEN UND VERLUSTEN AUS FAIR-VALUE-HEDGES

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

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

ANGABEN ZU GEWINNEN UND VERLUSTEN AUS FAIR-VALUE-HEDGES

Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Absicherung des Zinsrisikos		
Sonstiges betriebliches Ergebnis	1	-43
Absicherung des Währungsrisikos		
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-42	-12
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos		
Sonstiges betriebliches Ergebnis	0	0

ANGABEN ZU GEWINNEN UND VERLUSTEN AUS CASH-FLOW-HEDGES

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

ANGABEN ZU GEWINNEN UND VERLUSTEN AUS CASH-FLOW-HEDGES

Mio. €	2021	2020
Absicherung des Zinsrisikos		
Gewinn oder Verlust aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften innerhalb des Hedge Accounting		
Im Eigenkapital erfasst	94	-46
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst	3	0
Reklassifizierungen aus der Cash-flow-Hedge Rücklage in die Gewinn- und Verlustrechnung		
Aufgrund vorzeitiger Beendigung der Sicherungsbeziehungen	-	-
Aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	4	-1
Absicherung des Währungsrisikos		
Gewinn oder Verlust aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften innerhalb des Hedge Accounting		
Im Eigenkapital erfasst	-2.365	1.434
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst	-3	-5
Reklassifizierungen aus der Cash-flow-Hedge Rücklage in die Gewinn- und Verlustrechnung		
Aufgrund vorzeitiger Beendigung der Sicherungsbeziehungen	-5	-15
Aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	692	69
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos		
Gewinn oder Verlust aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften innerhalb des Hedge Accounting		
Im Eigenkapital erfasst	-39	38
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst	5	-6
Reklassifizierungen aus der Cash-flow-Hedge Rücklage in die Gewinn- und Verlustrechnung		
Aufgrund vorzeitiger Beendigung der Sicherungsbeziehungen	-	-
Aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	39	-19
Absicherung des Rohstoffpreisrisikos		
Gewinn oder Verlust aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften innerhalb des Hedge Accounting		
Im Eigenkapital erfasst	0	0
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst	-	-
Reklassifizierungen aus der Cash-flow-Hedge Rücklage in die Gewinn- und Verlustrechnung		
Aufgrund vorzeitiger Beendigung der Sicherungsbeziehungen	-	-
Aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	0	-1

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

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

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

ANGABEN ZU SICHERUNGSGESELLSCHAFTEN IM RAHMEN VON HEDGE ACCOUNTING

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

ANGABEN ZU SICHERUNGSGESELLSCHAFTEN IM RAHMEN VON FAIR-VALUE-HEDGES 2021

Mio. €	Nominalvolumen	Sonstige Vermögenswerte	Sonstige Verbindlichkeiten	Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten
Absicherung des Zinsrisikos				
Zinsswaps	37.589	380	244	26
Absicherung des Währungsrisikos				
Devisentermin- und Optionskontrakte, Währungsswaps	5.536	67	92	-112
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos				
Zins-/Währungsswaps	-	-	-	-

ANGABEN ZU SICHERUNGSGESELLSCHAFTEN IM RAHMEN VON FAIR-VALUE-HEDGES 2020

Mio. €	Nominalvolumen	Sonstige Vermögenswerte	Sonstige Verbindlichkeiten	Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten
Absicherung des Zinsrisikos				
Zinsswaps	34.248 ¹	819	14 ¹	713 ¹
Absicherung des Währungsrisikos				
Devisentermin- und Optionskontrakte, Währungsswaps	6.433	56	79	1
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos				
Zins-/Währungsswaps	48	2	-	2

¹ Das Vorjahr wurde angepasst.

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

ANGABEN ZU SICHERUNGSGESCHÄFTEN IM RAHMEN VON CASH-FLOW-HEDGES 2021

Mio. €	Nominalvolumen	Sonstige Vermögenswerte	Sonstige Verbindlichkeiten	Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten
Absicherung des Zinsrisikos				
Zinsswaps	17.009	82	39	50
Absicherung des Währungsrisikos				
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps	107.677	1.277	2.609	-925
Devisenoptionskontrakte	23.852	109	183	-31
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos				
Zins-/Währungsswaps	1.289	4	34	-28

ANGABEN ZU SICHERUNGSGESCHÄFTEN IM RAHMEN VON CASH-FLOW-HEDGES 2020

Mio. €	Nominalvolumen	Sonstige Vermögenswerte	Sonstige Verbindlichkeiten	Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten
Absicherung des Zinsrisikos				
Zinsswaps	13.461	1	96	-93
Absicherung des Währungsrisikos				
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps	84.862	1.866	1.174	1.824
Devisenoptionskontrakte	19.021	347	74	132
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos				
Zins-/Währungsswaps	1.607	43	40	2

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

ANGABEN ZU GRUNDGESCHÄFTEN IM RAHMEN VON HEDGE ACCOUNTING

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

ANGABEN ZU GRUNDGESCHÄFTEN IM RAHMEN VON FAIR-VALUE-HEDGES 2021

Mio. €	Buchwert	Kumulierte Hedge Adjustments	Hedge Adjustments laufende Periode/Geschäftsjahr	Kumulierte Hedge Adjustments aus beendeten Sicherungsbeziehungen
Absicherung des Zinsrisikos				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	–	–	–
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	–	–	–	–
Finanzschulden	39.751	281	–668	–
Absicherung des Währungsrisikos				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	–	–	–
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	593	11	11	–
Finanzschulden	955	14	–20	–
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	–	–	–
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	–	–	–	–
Finanzschulden	–	–	–	–

ANGABEN ZU GRUNDGESCHÄFTEN IM RAHMEN VON FAIR-VALUE-HEDGES 2020

Mio. €	Buchwert	Kumulierte Hedge Adjustments	Hedge Adjustments laufende Periode/Geschäftsjahr	Kumulierte Hedge Adjustments aus beendeten Sicherungsbeziehungen
Absicherung des Zinsrisikos				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen ¹	–	–	–	–
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	150	7	–17	–
Finanzschulden	35.924	873	423	–
Absicherung des Währungsrisikos				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	–	–	–
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	602	18	8	–
Finanzschulden	951	30	–2	–
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	–	–	–
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	–	–	–	–
Finanzschulden	50	5	5	–

1 Das Vorjahr wurde angepasst.

ANGABEN ZU GRUNDGESCHÄFTEN IM RAHMEN VON CASH-FLOW-HEDGES 2021

Mio. €	Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten	RÜCKLAGE FÜR	
		Aktive Cash-flow-Hedges	Beendete Cash-flow-Hedges
Absicherung des Zinsrisikos			
Designierte Komponenten	49	47	-1
Nicht-designierte Komponenten	-	-	-
Latente Steuern	-	-18	0
Summe Zinsrisiko	49	29	-1
Absicherung des Währungsrisikos			
Designierte Komponenten	-998	-969	8
Nicht-designierte Komponenten	-	-500	-6
Latente Steuern	-	436	0
Summe Währungsrisiko	-998	-1.033	1
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos			
Designierte Komponenten	-29	-1	-
Nicht-designierte Komponenten	-	-	-
Latente Steuern	-	0	-
Summe Zins- und Währungsrisiko	-29	-1	-
Absicherung des Rohstoffpreisrisikos			
Designierte Komponenten	-	-	-
Nicht-designierte Komponenten	-	-	-
Latente Steuern	-	-	-
Summe Rohstoffpreisrisiko	-	-	-

ANGABEN ZU GRUNDGESCHÄFTEN IM RAHMEN VON CASH-FLOW-HEDGES 2020

Mio. €	Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten	RÜCKLAGE FÜR	
		Aktive Cash-flow-Hedges	Beendete Cash-flow-Hedges
Absicherung des Zinsrisikos			
Designierte Komponenten	-90	-90	1
Nicht-designierte Komponenten	-	-	-
Latente Steuern	-	19	0
Summe Zinsrisiko	-90	-71	1
Absicherung des Währungsrisikos			
Designierte Komponenten	1.956	1.952	4
Nicht-designierte Komponenten	-	-1.008	0
Latente Steuern	-	-299	-1
Summe Währungsrisiko	1.956	644	3
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos			
Designierte Komponenten	0	-1	-
Nicht-designierte Komponenten	-	-	-
Latente Steuern	-	0	-
Summe Zins- und Währungsrisiko	0	-1	-
Absicherung des Rohstoffpreisrisikos			
Designierte Komponenten	-	-	0
Nicht-designierte Komponenten	-	-	-
Latente Steuern	-	-	0
Summe Rohstoffpreisrisiko	-	-	0

ENTWICKLUNG DER RÜCKLAGE

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

In nachfolgenden Tabellen erfolgt eine Überleitung der Rücklage:

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

Mio. €	Zinsrisiko	Währungsrisiko	Zins-Währungsrisiko	Rohstoffpreisrisiko	Gesamt
Stand am 01.01.2021	-70	1.355	-1	0	1.284
Gewinne oder Verluste aus effektiven Sicherungsbeziehungen	94	-1.932	-39	0	-1.877
Reklassifizierungen aufgrund geänderter Erwartungen hinsichtlich des Eintritts des Grundgeschäfts	-	-5	-	-	-5
Reklassifizierungen aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	4	-83	39	0	-40
Stand am 31.12.2021	28	-665	-1	-	-637

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

Mio. €	Zinsrisiko	Währungsrisiko	Zins-Währungsrisiko	Rohstoffpreisrisiko	Gesamt
Stand am 01.01.2020	-23	135	-20	1	93
Gewinne oder Verluste aus effektiven Sicherungsbeziehungen	-46	1.984	38	0	1.976
Reklassifizierungen aufgrund geänderter Erwartungen hinsichtlich des Eintritts des Grundgeschäfts	-	-41	-	-	-41
Reklassifizierungen aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	-1	-724	-19	-1	-744
Stand am 31.12.2020	-70	1.355	-1	0	1.284

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

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

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

ENTWICKLUNG DER RÜCKLAGE FÜR DIE KOSTEN DER SICHERUNG – NICHT DESIGNIERTE ZEITWERTE VON OPTIONEN

Mio. €	WÄHRUNGSRISIKO	
	2021	2020
Stand am 01.01.	59	-35
Gewinne und Verluste aus nicht designierten Zeitwerten von Optionen		
Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts	-171	50
Reklassifizierung aufgrund geänderter Erwartungen hinsichtlich des Eintritts des Grundgeschäfts		
Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts	0	0
Reklassifizierung aufgrund Realisierung des Grundgeschäfts		
Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts	32	43
Stand am 31.12.	-80	59

ENTWICKLUNG DER RÜCKLAGE FÜR DIE KOSTEN DER SICHERUNG – NICHT DESIGNIERTE TERMINKOMPONENTE UND CROSS CURRENCY BASIS SPREAD (CCBS)

Mio. €	WÄHRUNGSRISIKO	
	2021	2020
Stand am 01.01.	-766	-942
Gewinne und Verluste aus nicht designierten Terminkomponenten und CCBS		
Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts	-263	-600
Reklassifizierung aufgrund geänderter Erwartungen hinsichtlich des Eintritts des Grundgeschäfts		
Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts	0	26
Reklassifizierung aufgrund Realisierung des Grundgeschäfts		
Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts	742	749
Stand am 31.12.	-287	-766

4.2 Marktpreisrisiko Volkswagen Konzern (ohne Teilkonzern Volkswagen Finanzdienstleistungen)

4.2.1 Währungsrisiko

Das Währungsrisiko des Volkswagen Konzerns (ohne Teilkonzern Volkswagen Finanzdienstleistungen) resultiert aus Investitionen, Finanzierungsmaßnahmen sowie der operativen Geschäftstätigkeit. Zur Begrenzung des Währungsrisikos werden Devisentermingeschäfte, Devisenoptionen, Währungswaps sowie kombinierte Zins-/Währungswaps eingesetzt. Diese Geschäfte beziehen sich auf die Kurssicherung wesentlicher 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 2021, unter anderem in den Währungen 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 2021 im Bestand befindlichen wesentlichen Währungen:

Mio. €	31.12.2021		31.12.2020	
	+10%	-10%	+10%	-10%
Währungsrelation				
EUR / GBP				
Sicherungsrücklage	1.737	-1.745	951	-947
Ergebnis nach Ertragsteuern	-78	80	-59	59
EUR / CNY				
Sicherungsrücklage	1.029	-1.128	520	-477
Ergebnis nach Ertragsteuern	-157	157	-114	114
EUR / USD				
Sicherungsrücklage	233	-224	168	-75
Ergebnis nach Ertragsteuern	-672	666	-527	527
EUR / CHF				
Sicherungsrücklage	574	-592	454	-442
Ergebnis nach Ertragsteuern	17	-19	-4	4
EUR / SEK				
Sicherungsrücklage	311	-312	287	-287
Ergebnis nach Ertragsteuern	-82	81	-78	78
EUR / AUD				
Sicherungsrücklage	284	-283	172	-172
Ergebnis nach Ertragsteuern	-13	13	-22	22
EUR / CAD				
Sicherungsrücklage	209	-211	123	-117
Ergebnis nach Ertragsteuern	-24	24	-11	11
EUR / JPY				
Sicherungsrücklage	200	-193	280	-274
Ergebnis nach Ertragsteuern	-27	27	-32	32
EUR / TWD				
Sicherungsrücklage	136	-136	75	-75
Ergebnis nach Ertragsteuern	-6	6	-10	10
EUR / KRW				
Sicherungsrücklage	124	-124	114	-114
Ergebnis nach Ertragsteuern	-18	18	-55	55
EUR / PLN				
Sicherungsrücklage	-93	93	-20	20
Ergebnis nach Ertragsteuern	-49	49	-37	37
EUR / CZK				
Sicherungsrücklage	89	-89	50	-50
Ergebnis nach Ertragsteuern	-39	40	-31	31
CAD / USD				
Sicherungsrücklage	-102	102	-55	55
Ergebnis nach Ertragsteuern	-6	6	-4	4
EUR / BRL				
Sicherungsrücklage	9	-9	3	-3
Ergebnis nach Ertragsteuern	-96	96	-64	64
CZK / GBP				
Sicherungsrücklage	60	-60	109	-109
Ergebnis nach Ertragsteuern	-	-	-1	1

4.2.2 Zinsrisiko

Das Zinsrisiko für den Volkswagen Konzern (ohne Teilkonzern Volkswagen Finanzdienstleistungen) resultiert aus Änderungen der Marktzinssätze, vor allem bei mittel- und langfristig variabel verzinslichen Forderungen und Verbindlichkeiten. Zur Sicherung werden teilweise im Rahmen von Fair-Value- beziehungsweise Cash-flow-Hedges und in Abhängigkeit der Marktlage Zinsswaps sowie kombinierte Zins-/Währungswaps 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 2021 um 100 bps höher gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 43 Mio. € (Vorjahr angepasst: 29 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2021 um 100 bps niedriger gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 42 Mio. € (Vorjahr angepasst: 29 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2021 um 100 bps höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 321 Mio. € (Vorjahr angepasst: 266 Mio. €) niedriger ausgefallen. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2021 um 100 bps niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 343 Mio. € (Vorjahr angepasst: 298 Mio. €) höher ausgefallen.

4.2.3 Rohstoffpreisrisiko

Rohstoffrisiken für den Volkswagen Konzern (ohne Teilkonzern Volkswagen Finanzdienstleistungen) resultieren im Wesentlichen aus Preisschwankungen sowie der Verfügbarkeit von Eisen- und Nichteisenmetallen, Edelmetallen, Rohstoffbedarfen im Zusammenhang mit der Digitalisierungs- und Elektrifizierungsstrategie des Konzerns sowie Kohle, CO₂-Zertifikaten und Kautschuk.

Zur Begrenzung von Rohstoffrisiken werden sowohl Warentermingeschäfte als auch Swaps abgeschlossen.

Solche Hedge-Geschäfte sind jedoch nicht für alle Rohstoffe möglich, zum Beispiel aufgrund von geringer Marktliquidität oder aufgrund fehlender Korrelation zwischen Grund- und Sicherungsgeschäft. Ebenso wurden am Spotmarkt ausgewählte Rohstoffe erworben, die zu einer entsprechenden Bestandserhöhung geführt haben. Rohstoffpreisrisiken im Sinne von IFRS 7 werden mittels Sensitivitätsanalyse dargestellt. Diese zeigt den Effekt von Änderungen der Risikovariablen Rohstoffpreise auf das Ergebnis nach Ertragsteuern.

Wenn die Rohstoffpreise der gesicherten Nichteisenmetalle sowie der Kohle- und Kautschuk-Sicherungen zum 31. Dezember 2021 um 10 % höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 679 Mio. € (Vorjahr: 559 Mio. €) höher (niedriger) ausgefallen.

4.2.4 Aktien- und Anleihekursrisiko

Die aus der Überschussliquidität aufgelegten Spezialfonds sowie die zum Fair Value bewerteten Beteiligungen unterliegen insbesondere einem Aktien- und Anleihekursrisiko, welches sich aus der Schwankung von Börsenkursen, Börsenindizes und Marktzinssätzen ergeben kann. Die sich aus einer Variation der Marktzinssätze ergebenden Veränderungen der Anleihekurse werden, wie die Bewertung von Währungs- und sonstigen Zinsrisiken aus den Spezialfonds sowie der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen in den Abschnitten 4.2.1 und 4.2.2 quantifiziert. Generell wird den Risiken aus Spezialfonds dadurch entgegengewirkt, dass in den Anlagerichtlinien bei der Anlage von Mitteln eine breite Streuung hinsichtlich der Produkte, Emittenten und der regionalen Märkte vorgeschrieben wird. Zusätzlich sind in den Anlagerichtlinien feste Wertuntergrenzen definiert, welche mit Hilfe geeigneter Risikomanagementmaßnahmen eingehalten werden sollen. Daneben werden bei entsprechender Marktlage Kurssicherungen durchgeführt.

IFRS 7 verlangt im Rahmen der Darstellung von Marktrisiken Angaben darüber, wie sich hypothetische Änderungen von Risikovariablen auf den Preis von Finanzinstrumenten auswirken. Als Risikovariablen kommen hierbei insbesondere Börsenkurse oder Indizes sowie Zinsänderungen als Parameter von Anleihekursen infrage.

Wenn zum 31. Dezember 2021 die Aktienkurse um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Steuern um 228 Mio. € (Vorjahr: 160 Mio. €) und das Eigenkapital um 5 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn zum 31. Dezember 2021 die Aktienkurse um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Steuern um 246 Mio. € (Vorjahr: 179 Mio. €) und das Eigenkapital um 5 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) niedriger ausgefallen.

4.3 Marktpreisrisiko Teilkonzern 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 Mikrohedges 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-/Währungswaps, eingesetzt. Alle Zahlungsströme in Fremdwährung werden abgesichert.

Zum 31. Dezember 2021 betrug der Value-at-Risk für das Zinsrisiko 233 Mio. € (Vorjahr: 213 Mio. €) und für das Währungsrisiko 164 Mio. € (Vorjahr: 148 Mio. €).

Der gesamte Value-at-Risk für Zins- und Währungsrisiken des Teilkonzerns Volkswagen Finanzdienstleistungen betrug 172 Mio. € (Vorjahr: 170 Mio. €).

5. METHODEN ZUR ÜBERWACHUNG DER EFFEKTIVITÄT DER SICHERUNGSBEZIEHUNGEN

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

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

Im Rahmen von Sicherungsbeziehungen mit Zinsswaps oder Zinswährungswaps ist der Volkswagen Konzern durch die IBOR-Reform Unsicherheiten ausgesetzt, die den Zeitpunkt, die Höhe der IBOR-basierten Cash-flows oder das gesicherte Risiko des Grundgeschäfts beziehungsweise des Sicherungsinstruments betreffen. Der Volkswagen Konzern nimmt die mit den Standardänderungen einhergehenden Erleichterungen, unabhängig von der Restlaufzeit der in den Sicherungsbeziehungen enthaltenen Grundgeschäfte und Sicherungsinstrumente, für alle Sicherungsbeziehungen in Anspruch, die von den zuvor genannten Unsicherheiten aus der IBOR-Reform betroffen sind.

Die Unsicherheiten beziehen sich im Wesentlichen auf die Referenzzinssätze USD LIBOR und CAD CDOR. Im Fall von Fair-Value-Hedges bezieht sich die Unsicherheit auf die Identifizierbarkeit der Risikokomponente, die aus der Änderung des beizulegenden Zeitwerts zur Absicherung von Wertänderungsrisiken von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten resultiert. Bei Cash-flow-Hedges, bei denen Risiken aus der Veränderung künftiger Zahlungsströme abgesichert werden, bezieht sich die Unsicherheit auf die hochwahrscheinliche Erwartung von gesicherten zukünftigen variablen Cash-flows. Die voraussichtlichen Auswirkungen aus der IBOR-Reform werden fortlaufend beurteilt. Erforderliche Umstellungsmaßnahmen sind für die genannten Referenzzinssätze bereits eingeleitet worden. Mit diesen Maßnahmen wird durch Anpassung von Systemen und Prozessen sichergestellt, dass für die infolge der IBOR-Reform abgelösten Referenzzinssätze ein zeitgerechter Ersatz durch die neuen Referenzzinssätze erfolgen kann.

NOMINALVOLUMEN DER DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTE

Die Nominalbeträge von Sicherungsinstrumenten, die den oben beschriebenen Unsicherheiten aus der IBOR-Reform ausgesetzt sind, betragen insgesamt 18.436 Mio. € (Vorjahr: 25.466 Mio. €). Davon entfallen im Geschäftsjahr auf den USD LIBOR 13.876 Mio. € (Vorjahr: 12.617 Mio. €) und auf den CAD CDOR 4.560 Mio. € (Vorjahr: 3.620 Mio. €). Gegenüber dem Vorjahr sehen wir die Nominalwerte von Sicherungsinstrumenten in GBP LIBOR (Vorjahr: 9.147 Mio. €) sowie JPY LIBOR (Vorjahr: 82 Mio. €) keiner Unsicherheit aus der IBOR-Reform mehr ausgesetzt. Die Sicherungsinstrumente im JPY LIBOR sind ausgelaufen beziehungsweise wurden auf den TONAR umgestellt. Der GBP LIBOR wurde im Geschäftsjahr 2021 bei zum Berichtsstichtag bestehenden Geschäften im Rahmen von Sicherungsbeziehungen auf den Referenzzinssatz SONIA umgestellt und Neugeschäfte wurden basierend auf dem SONIA abgeschlossen. Für GBP LIBOR basierte Derivate, die im ersten Quartal 2022 fällig werden und keinen Zinsanpassungstermin nach dem Berichtsstichtag haben, war keine Umstellung des Referenzzinssatzes notwendig.

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

NOMINALVOLUMEN DER DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTE

Mio. €	RESTLAUFZEIT			NOMINAL- VOLUMEN GESAMT 31.12.2021	NOMINAL- VOLUMEN GESAMT 31.12.2020
	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre		
Nominalvolumen der Sicherungsinstrumente im Hedge Accounting					
Absicherung des Zinsrisikos					
Zinsswaps	9.413	38.214	6.971	54.598	47.710 ¹
Absicherung des Währungsrisikos					
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps					
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps CNY	9.337	4.594	123	14.054	6.268
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps GBP	12.776	15.163	–	27.939	17.182
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps USD	9.895	17.175	3.147	30.218	32.316
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps übrige Währungen	20.048	20.900	55	41.003	35.529
Devisenoptionskontrakte					
Devisenoptionskontrakte USD	3.701	3.825	–	7.527	8.749
Devisenoptionskontrakte CNY	6.122	4.174	–	10.296	3.986
Devisenoptionskontrakte übrige Währungen	2.212	3.817	–	6.029	6.287
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos					
Zins-/Währungsswaps	628	661	–	1.289	1.655
Nominalvolumen Sonstige Derivate					
Absicherung des Zinsrisikos					
Zinsswaps	25.689	45.653	20.892	92.233	88.600 ¹
Absicherung des Währungsrisikos					
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps					
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps USD	6.154	4.916	390	11.461	11.722
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps übrige Währungen	13.123	1.468	0	14.591	14.977
Devisenoptionskontrakte					
Devisenoptionskontrakte USD	532	636	–	1.168	82
Devisenoptionskontrakte übrige Währungen	3	–	–	3	41
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos					
Zins-/Währungsswaps	4.450	9.111	3.363	16.925	14.501
Absicherung des Rohstoffpreisrisikos					
Wareterminkontrakte Aluminium	934	1.535	–	2.470	3.099
Wareterminkontrakte Kupfer	300	370	–	670	938
Wareterminkontrakte Nickel	457	2.146	390	2.992	2.326
Wareterminkontrakte übrige	110	8	–	117	143

¹ Das Vorjahr wurde angepasst.

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 niedriger. Zusätzlich zu den Derivaten, die zur Devisen-, Zins- und Preissicherung eingesetzt werden, bestanden am Bilanzstichtag Optionen und sonstige Derivate auf Eigenkapitalinstrumente im Wesentlichen im Rahmen von Fondsinvestitionen. Das Nominalvolumen mit einer Restlaufzeit unter einem Jahr betrug 16,8 Mrd. € (Vorjahr: 10,4 Mrd. €), das Nominalvolumen mit einer Restlaufzeit über einem Jahr belief sich auf 1,8 Mrd. € (Vorjahr: 0,2 Mrd. €).

Ebenfalls im Rahmen von Fondsinvestitionen bestanden Kreditausfallsicherungen mit einem Nominalvolumen in Höhe von 21,4 Mrd. € (Vorjahr: 36,6 Mrd. €).

Aufgrund einer Verringerung von Planzahlen wurden bestehende Cash-flow-Hedge Beziehungen mit einem Nominalvolumen von 0,6 Mrd. € (Vorjahr: 2,1 Mrd. €) aufgelöst. Darüber hinaus waren aufgrund interner Risikovorgaben Sicherungsbeziehungen aufzulösen.

Die Realisierung der Grundgeschäfte der Cash-flow-Hedges wird korrespondierend zu den in der Tabelle ausgewiesenen Laufzeitbändern der Sicherungsgeschäfte erwartet. Im Rahmen von Cash-flow-Hedges hat der Volkswagen Konzern zur Absicherung des Zinsrisikos den durchschnittlichen Sicherungszins von 0,62 % erzielt. Darüber hinaus haben sich zur Absicherung des Währungsrisikos für die wesentlichen Währungspaare folgende Sicherungskurse ergeben: 1,20 EUR/USD; 0,88 EUR/GBP; 7,83 EUR/CNY.

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

in %	EUR	AUD	CAD	CHF	CNY	CZK	GBP	JPY	SEK	USD
Zins für sechs Monate	-0,5757	0,1232	0,6290	-0,7100	2,4828	3,7865	0,4944	-0,0375	-0,0219	0,1940
Zins für ein Jahr	-0,5103	0,3845	1,0454	-0,6700	2,4930	3,9020	0,7582	-0,0375	0,0455	0,3900
Zins für fünf Jahre	0,0160	1,6550	1,8370	-0,2255	3,0600	3,8450	1,0514	-0,0125	0,7100	1,1150
Zins für zehn Jahre	0,3030	1,9800	1,9870	0,0955	4,0700	3,2550	0,9541	0,0775	0,9680	1,3100

37. Kapitalmanagement

Das Kapitalmanagement des Konzerns stellt sicher, dass die Ziele und Strategien im Interesse der Anteilseigner, seiner Mitarbeiter und der übrigen Stakeholder erreicht werden können. Insbesondere stehen die Erreichung der vom Kapitalmarkt geforderten Mindestverzinsung des investierten Vermögens im Konzernbereich Automobile und die Steigerung der Eigenkapitalrendite im Konzernbereich Finanzdienstleistungen im Fokus des Managements. Hierbei wird insgesamt ein möglichst hoher Wertzuwachs des Konzerns und seiner Teilbereiche angestrebt, der allen Anspruchsgruppen des Unternehmens zugutekommt.

Um den Ressourceneinsatz im Konzernbereich Automobile so effizient wie möglich zu gestalten und dessen Erfolg zu messen, wird seit Jahren ein wertorientiertes Steuerungskonzept mit der absoluten Erfolgsgröße Wertbeitrag und der relativen Kennzahl Kapitalrendite (RoI) genutzt.

Der Wertbeitrag entspricht der Differenz zwischen dem Operativen Ergebnis nach Steuern einerseits und den Kapitalkosten des investierten Vermögens andererseits. Die Kapitalkosten berechnen sich aus der Multiplikation des vom Kapitalmarkt geforderten Kapitalkostensatzes mit dem durchschnittlichen investierten Vermögen. Das investierte Vermögen ergibt sich aus den Vermögenspositionen der Bilanz, die dem eigentlichen Betriebszweck dienen (Sachanlagen, Immaterielle Vermögenswerte, Vermietete Vermögenswerte, Vorräte und Forderungen) und der Verminderung dieser Positionen um das unverzinsliche Abzugskapital (Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und erhaltene Anzahlungen). Das durchschnittliche investierte Vermögen wird aus dem Vermögensstand zu Beginn und zum Ende des Berichtsjahres gebildet.

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 9,0 % definiert, der einerseits für die Geschäftseinheiten, andererseits für die einzelnen Produkte und Produktlinien gilt. In der Strategie 2025 wird

der Anspruch verankert, nachhaltig eine Kapitalrendite von über 15,0 % 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 10,4 % erzielt, die über dem Mindestverzinsungsanspruch von 9,0 % liegt. Beim aktuellen Kapitalkostensatz von 6,2 % ergibt sich damit ein postiver Wertbeitrag von 4.756 Mio. €.

Aufgrund der Besonderheiten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen steht mit der Eigenkapitalrendite eine besondere Zielgröße im Mittelpunkt der Steuerung, die sich am eingesetzten Eigenkapital orientiert. Zur Ermittlung dieser Kennzahl wird das Ergebnis vor Steuern in Beziehung zum durchschnittlichen Eigenkapital gesetzt. Das durchschnittliche Eigenkapital wird aus dem Stand zu Beginn und zum Ende des Berichtsjahres ermittelt. Daneben besteht im Konzernbereich Finanzdienstleistungen das Ziel, die Eigenkapitalanforderungen der Bankenaufsicht zu erfüllen, Eigenkapital für das geplante Wachstum der nächsten Geschäftsjahre zu beschaffen sowie das externe Rating durch eine adäquate Eigenkapitalausstattung zu unterstützen. Um die bankenaufsichtsrechtlichen Vorgaben stets einzuhalten, ist bei der Volkswagen Bank ein in das interne Berichtswesen integriertes Planungsverfahren eingerichtet, durch das auf Basis der tatsächlichen und der erwarteten Geschäftsentwicklung laufend der Eigenkapitalbedarf ermittelt wird. Hierdurch wurde auch im Berichtsjahr sichergestellt, dass die aufsichtsrechtlichen Mindestkapitalanforderungen sowohl auf Gruppenebene als auch auf Ebene einzelner, besonderer Eigenkapitalanforderungen unterliegender Gesellschaften immer eingehalten wurden.

Die Kapitalrendite und der Wertbeitrag im Konzernbereich Automobile sowie die Eigenkapitalrendite und die Eigenkapitalquote im Konzernbereich Finanzdienstleistungen sind in folgender Tabelle dargestellt:

Mio. €	2021	2020
Konzernbereich Automobile¹		
Operatives Ergebnis nach Steuern	11.740	7.450
Investiertes Vermögen (Durchschnitt)	113.386	114.907
Kapitalrendite (RoI) in %	10,4	6,5
Kapitalkostensatz in %	6,2	6,5
Kapitalkosten des investierten Vermögens	6.984	7.504
Wertbeitrag²	4.756	-54
Konzernbereich Finanzdienstleistungen		
Ergebnis vor Steuern	5.981	2.776
Durchschnittliches Eigenkapital	34.591	31.463
Eigenkapitalrendite vor Steuern in %	17,3	8,8
Eigenkapitalquote in %	14,5	13,2

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.

38. Eventualverbindlichkeiten

Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	504	525
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	71	165
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	15	19
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	9.111	7.912
9.700	8.621	

Bei Verbindlichkeiten aus Bürgschaften verpflichtet sich der Konzern zur Leistung von bestimmten Zahlungen, sofern die Garantienehmer ihre Verpflichtungen nicht erfüllen.

Die sonstigen Eventualverbindlichkeiten umfassen insbesondere mögliche Belastungen aus steuer- und zollrechtlichen Sachverhalten sowie Rechtsstreitigkeiten und Verfahren im Verhältnis zu Lieferanten, Händlern, Kunden, Arbeitnehmern und Anlegern. Die im Zusammenhang mit der Dieselthematik bestehenden Eventualverbindlichkeiten betragen dabei insgesamt 4,3 Mrd. € (Vorjahr: 4,2 Mrd. €), wobei 3,6 Mrd. € (Vorjahr: 3,5 Mrd. €) auf Anlegerklagen entfallen. Enthalten sind darüber hinaus bestimmte Umfänge von im Zusammenhang mit der Dieselthematik stehenden Sammel- und Strafverfahren/Ordnungswidrigkeiten, soweit sie bewertbar sind. Ein Teil dieser Verfahren befindet sich noch in einem sehr frühen Stadium, so dass bisher die Anspruchsgrundlagen teilweise durch die Kläger nicht spezifiziert wurden und/oder die Anzahl der Kläger beziehungsweise die geltend gemachten Beträge nicht hinreichend konkret feststehen. Diese Verfahren waren, soweit sie die Definition einer Eventualverbindlichkeit erfüllen, in der Regel mangels Bewertbarkeit nicht anzugeben.

Daneben sind in den Sonstigen Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 0,5 Mrd. € mögliche Belastungen aus Risiken enthalten, die aus Steuerverfahren der brasilianischen Finanzverwaltung gegen MAN Latin America resultieren.

Die US-Verkehrssicherheitsbehörde NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration) hat seit 2016 weitere Ausweiterungen der Rückrufe für diverse Modelle unterschiedlicher Hersteller, in denen bestimmte Airbags der Firma Takata verbaut wurden, verkündet. Daneben wurden auch Rückrufe in einzelnen Ländern von den lokalen Behörden gefordert. Von den Rückrufen sind auch Modelle des Volkswagen Konzerns betroffen. Hierfür wurden entsprechende Rückstellungen gebildet. Es kann derzeit nicht ausgeschlossen werden, dass es zu weiteren Ausweitungen kommen könnte, die auch Modelle des Volkswagen Konzerns betreffen werden. Weitere Angaben gemäß IAS 37.86 können für den Sachverhalt derzeit aufgrund der noch andauernden technischen Untersuchungen und behördlichen Abstimmungen nicht angegeben werden.

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

39. Rechtsstreitigkeiten

Die Volkswagen AG und die Unternehmen, an denen sie unmittelbar oder mittelbar Anteile hält, sind national und international an einer Vielzahl von Rechtsstreitigkeiten und behördlichen Verfahren beteiligt. Solche Rechtsstreitigkeiten und Verfahren treten unter anderem im Zusammenhang mit Produkten oder Dienstleistungen oder im Verhältnis zu Arbeitnehmern, Behörden, Händlern, Investoren, Kunden, Lieferanten, oder sonstigen Vertragspartnern auf. Für die daran beteiligten Gesellschaften können sich hieraus Zahlungen wie zum Beispiel Bußgelder sowie andere Verpflichtungen und Folgen ergeben. Insbesondere können erhebliche Schadensersatz- oder Strafschadensersatzzahlungen zu leisten sein und kostenintensive Maßnahmen erforderlich werden. Dabei ist es häufig nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich, die objektiv drohenden Auswirkungen konkret einzuschätzen.

Weltweit sind, insbesondere in den USA, verschiedene Verfahren anhängig, in denen Kunden vermeintliche produktbezogene Ansprüche einzeln oder im Wege von Sammelklagen geltend machen. Diese Ansprüche werden regelmäßig mit behaupteten Mängeln an Fahrzeugen – einschließlich der dem Volkswagen Konzern zugelieferten Fahrzeugteile – begründet. Darüber hinaus können sich Risiken im Zusammenhang mit der Einhaltung von gesetzlichen beziehungsweise regulatorischen Anforderungen (wie zum Beispiel aus der DSGVO) ergeben. Dies gilt insbesondere auch im Falle von Wertungsspielräumen, bei denen es zu abweichenden Auslegungen durch Volkswagen und die jeweils zuständigen Behörden kommen kann.

Die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns stehen im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit in kontinuierlichem Austausch mit Behörden, unter anderem mit dem Kraftfahrt-Bundesamt. Wie Behörden gewisse tatsächliche und rechtliche Fragestellungen im Einzelfall bewerten werden, kann nicht mit Sicherheit vorhergesagt werden. Daher kann auch letztlich nicht ausgeschlossen werden, dass insbesondere bestimmte Fahrzeugeigenschaften und/oder Typgenehmigungsaspekte bemängelt oder als unzulässig bewertet werden könnten. Dies ist grundsätzlich eine Frage der konkreten behördlichen Bewertung im Einzelfall.

Risiken können sich auch aus Verfahren ergeben, in denen die Verletzung geistiger Eigentumsrechte einschließlich Patente, Marken oder anderer Drittrechte vor allem in Deutschland und den USA geltend gemacht werden. Sollte der Vorwurf erhoben oder die Feststellung getroffen werden, Volkswagen habe geistige Eigentumsrechte Dritter verletzt, könnte Volkswagen etwa zur Leistung von Schadensersatz, Änderung von Fertigungsverfahren, Umgestaltung von Produkten oder Unterlassung des Vertriebs bestimmter Produkte verpflichtet werden, was Liefer- und Produktionsbeschränkungen oder -unterbrechungen zur Folge haben kann.

Des Weiteren können sich aus kriminellen Handlungen Einzelner, die selbst das beste Compliance-Managementsystem niemals vollständig ausschließen kann, Rechtsrisiken ergeben.

Soweit überschaubar und wirtschaftlich sinnvoll, wurden zur Absicherung dieser Risiken in angemessenem Umfang Versicherungen abgeschlossen. Für bekannte und entsprechend bewertbare Risiken wurden auf Basis des derzeitigen Kenntnisstands, soweit erforderlich, angemessen erscheinende Rückstellungen gebildet beziehungsweise Angaben zu Eventualverbindlichkeiten gemacht. Da einige Risiken nicht oder nur begrenzt einschätzbar sind, ist nicht auszuschließen, dass gleichwohl wesentliche Schäden eintreten können, die durch die versicherten beziehungsweise zurückgestellten Beträge nicht gedeckt sind. Dies gilt beispielsweise hinsichtlich der Einschätzung zu den Rechtsrisiken aus der Dieselthematik.

Im Rahmen der berichteten Rechtsverfahren genannte Beträge bezeichnen, wenn nicht ausdrücklich anders beschrieben, nur die jeweilige Hauptforderung. Nebenforderungen, wie zum Beispiel etwaige Zinsen und Prozesskosten, werden grundsätzlich nicht berücksichtigt.

Dieselthematik

Am 18. September 2015 veröffentlichte die US-amerikanische Umweltschutzbehörde (Environmental Protection Agency – EPA) eine „Notice of Violation“ und gab öffentlich bekannt, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit 2.0 l Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns in den USA Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NO_x)-Emissionen festgestellt wurden. In diesem Zusammenhang informierte die Volkswagen AG darüber, dass bei Dieselmotoren des Typs EA 189 auffällige Abweichungen zwischen Prüfstandswerten und realem Fahrbetrieb festgestellt wurden und dieser Motortyp weltweit in rund elf Millionen Fahrzeugen verbaut worden sei. Am 2. November 2015 gab die EPA mit einer „Notice of Violation“ bekannt, dass auch bei der Software von US-Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Typs V6 mit 3.0 l Hubraum Unregelmäßigkeiten festgestellt wurden.

Die sogenannte Dieselthematik hatte ihren Ursprung in einer – nach Rechtsauffassung der Volkswagen AG nur nach US-amerikanischem Recht unzulässigen – Veränderung von Teilen der Software der betreffenden Motorsteuerungseinheiten für das seinerzeit von der Volkswagen AG entwickelte Dieselaggregat EA 189. Diese Softwarefunktion wurde ab 2006 ohne Wissen der Vorstandsebene entwickelt und implementiert. Vorstandsmitglieder hatten bis zum Sommer 2015 keine Kenntnis von der Entwicklung und Implementierung dieser Softwarefunktion erlangt.

Auch gibt es keine Erkenntnisse, dass den für die Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014 verantwortlichen Personen im Nachgang zur Veröffentlichung der Studie des International Council on Clean Transportation im Mai 2014 ein nach US-amerikanischem Recht unzulässiges „Defeat Device“ als Ursache der hohen NO_x -Emissionen bei bestimmten US-Fahrzeugen mit 2.0 l Dieselmotoren des Typs EA 189 offengelegt wurde. Vielmehr war die Erwartung der für die Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014 verantwortlichen Personen zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014, dass die Thematik mit vergleichsweise geringem Aufwand zu beheben sei. Im Laufe des Sommers 2015 wurde für einzelne Mitglieder des Vorstands der Volkswagen AG sukzessive erkennbar, dass die Auffälligkeiten in den USA durch eine Veränderung von Teilen der Motorsteuerungssoftware verursacht wurden, welche später als nach US-amerikanischem Recht unzulässiges „Defeat Device“ identifiziert wurde. Dies mündete in der Offenlegung eines „Defeat Device“ durch Volkswagen gegenüber der EPA und dem California Air Resources Board – einer Einheit der Umweltbehörde des US-Bundesstaates Kalifornien – am 3. September 2015. Die in der Folge zu erwartenden Kosten für den Volkswagen Konzern (Rückrufkosten, Nachrüstungskosten und Strafzahlungen) bewegten sich nach damaliger Einschätzung der verantwortlichen, mit der Sache befassten Personen nicht in einem grundlegend anderen Umfang als in früheren Fällen, in die andere Fahrzeughersteller involviert waren, und erschienen deshalb mit Blick auf die Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns insgesamt beherrschbar. Diese Beurteilung der Volkswagen AG fußte unter anderem auf der Beratung einer in den USA für Zulassungsfragen beauftragten Anwaltssozietät, wonach ähnlich gelagerte Fälle in der Vergangenheit mit den US-Behörden einvernehmlich gelöst werden konnten. Die am 18. September 2015 erfolgte Veröffentlichung der „Notice of Violation“ durch die EPA, die für den Vorstand vor allem zu diesem Zeitpunkt unerwartet kam, ließ die Lage sodann völlig anders erscheinen.

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

Innerhalb des Volkswagen Konzerns trägt die Volkswagen AG die Entwicklungsverantwortung für die Vierzylinder-Dieselmotoren, wie zum Beispiel Typ EA 189, und die AUDI AG trägt die Entwicklungsverantwortung für die Sechs- und Achtzylinder-Dieselmotoren, wie zum Beispiel Dieselmotoren der Typen V6 3.0 l und V8 4.2 l.

Als Folge der Dieselthematik wurden in verschiedenen Ländern zahlreiche gerichtliche und behördliche Verfahren eingeleitet. Zwischenzeitlich ist es Volkswagen gelungen, wesentliche Fortschritte zu erzielen und zahlreiche Verfahren zu beenden. In den USA erzielten die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen Vergleichsvereinbarungen mit verschiedenen Regierungsbehörden sowie mit diversen Privatklägern, die in einer im US-Bundesstaat Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ durch ein sogenanntes Steuerungskomitee (Plaintiffs' Steering Committee) vertreten waren. Bei diesen Vereinbarungen handelt es sich unter anderem um diverse Partial Consent Decrees sowie ein Plea Agreement, mit denen bestimmte zivilrechtliche Ansprüche sowie strafrechtliche Forderungen nach US-amerikanischem Bundesrecht und dem Recht einzelner Bundesstaaten im Zusammenhang mit der Dieselthematik beigelegt wurden. Obwohl Volkswagen fest zur Erfüllung der sich aus diesen Vereinbarungen ergebenden Verpflichtungen entschlossen ist, ist eine Verletzung dieser Verpflichtungen nicht vollständig auszuschließen. Eine etwaige Verletzung könnte nach Maßgabe der Vereinbarungen signifikante Strafen nach sich ziehen sowie gegebenenfalls weitere Geldbußen, strafrechtliche Sanktionen und Unterlassungsverpflichtungen.

Der Volkswagen Konzern stellt weltweit für nahezu alle Dieselfahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 in Abstimmung mit den jeweils zuständigen Behörden technische Maßnahmen zur Verfügung. Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) hat für sämtliche Cluster (Fahrzeuggruppen) innerhalb seiner Zuständigkeit festgestellt, dass mit der Umsetzung der technischen Maßnahmen keine nachteiligen Veränderungen hinsichtlich des Kraftstoffverbrauchs, der CO₂-Emissionen, der Motorleistung, des maximalen Drehmoments und der Geräuschemissionen verbunden sind.

Anknüpfend an die Untersuchungen der AUDI AG von relevanten Dieselkonzepten auf etwaige Unregelmäßigkeiten und Nachrüstungspotenziale hat das KBA von der AUDI AG vorgeschlagene Maßnahmen in verschiedenen Rückrufbescheiden zu Fahrzeugmodellen mit V6 und V8 TDI-Motoren aufgegriffen und angeordnet. Die AUDI AG geht weiterhin von insgesamt überschaubaren Kosten für das seit Juli 2017 laufende überwiegend softwarebasierte Nachrüstprogramm inklusive des auf Rückrufen basierenden Umfangs aus und hat eine entsprechende bilanzielle Risikovorsorge gebildet. Seitens der AUDI AG wurden inzwischen für viele betroffene Aggregate Software-Updates entwickelt und nach erfolgter Freigabe durch das KBA bereits in einem Großteil der Fahrzeuge der betroffenen Kunden umgesetzt. Die wenigen noch in Entwicklung befindlichen Software-Updates werden voraussichtlich zu Beginn des zweiten Quartals 2022 dem KBA zur Freigabe vorgestellt.

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

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

In einigen Ländern sind strafrechtliche Ermittlungsverfahren/Ordnungswidrigkeitenverfahren und/oder Verwaltungsverfahren eröffnet worden. Der Kernsachverhalt der strafrechtlichen Ermittlungsverfahren wird von den Staatsanwaltschaften in Braunschweig und München ermittelt.

Im Januar 2021 stellte das Landgericht Braunschweig das Strafverfahren wegen des Vorwurfs der Marktmanipulation im Hinblick auf kapitalmarktrechtliche Informationspflichten im Zusammenhang mit der Dieselthematik gegen einen ehemaligen Vorsitzenden des Vorstandes vorläufig und betreffend die Volkswagen AG endgültig ein.

Im September 2020 ließ das Landgericht Braunschweig die Anklage auch gegen denselben ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der Dieselthematik betreffend Motoren des Typs EA 189 zu. Das Verfahren gegen diesen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG wurde zwischenzeitlich abgetrennt. Die Verhandlung gegen die weiteren Angeklagten hat im September 2021 begonnen.

Die Staatsanwaltschaft Braunschweig führt des Weiteren Ermittlungen wegen des Verdachts des Betrugs im Zusammenhang mit Motoren des Typs EA 288.

Das Landgericht München II hat im Juni 2020 die Anklage der Staatsanwaltschaft München II auch gegen einen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der AUDI AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der Dieselthematik betreffend 3.0 l und 4.2 l TDI-Motoren im Wesentlichen unverändert zur Hauptverhandlung zugelassen und das Hauptverfahren eröffnet. Die Verhandlung hat im September 2020 begonnen.

Im August 2020 hat die Staatsanwaltschaft München II eine weitere Anklage auch gegen drei ehemalige Vorstandsmitglieder der AUDI AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der Dieselthematik betreffend 3.0 l und 4.2 l TDI-Motoren erhoben.

Die Staatsanwaltschaft Stuttgart führt bezüglich der Dieselthematik strafrechtliche Ermittlungen auch gegen ein Vorstandsmitglied der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG wegen des Verdachts des Betrugs und der unzulässigen Werbung.

Das KBA als zuständige Typgenehmigungsbehörde untersucht zudem fortlaufend Fahrzeugmodelle der Marken Audi, Volkswagen und Porsche auf kritische Funktionen. Sofern das KBA bestimmte Funktionen als unzulässig betrachtet, werden die betroffenen Fahrzeuge im Wege einer angeordneten Maßnahme zurückgerufen oder deren Konformität in einer freiwilligen Serviceaktion wieder hergestellt.

Zudem laufen im Zusammenhang mit der Dieselthematik international weitere Verwaltungsverfahren.

Die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns kooperieren mit den staatlichen Behörden.

Darüber hinaus können sich Risiken aus möglichen Entscheidungen des Europäischen Gerichtshofs zu der Auslegung der EU-Typgenehmigungsvorschriften ergeben.

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

2. Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

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

Sammelverfahren von Kunden sowie Klagen von Verbraucher- und/oder Umweltverbänden sind gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in verschiedenen Ländern wie beispielsweise Belgien, Brasilien, Deutschland, England und Wales sowie Frankreich, Italien, den Niederlanden, Portugal und Südafrika anhängig. Mit ihnen werden unter anderem behauptete Schadensersatzansprüche geltend gemacht. Insbesondere sind die nachfolgenden Verfahren anhängig:

In Australien wurden zwei Zivilklagen der Australian Competition and Consumer Commission (ACCC) gegen die Volkswagen AG und weitere Konzerngesellschaften im zweiten Halbjahr 2019 durch einen Vergleich in Höhe von 75 Mio. AUD beendet. Diese Vergleichssumme wurde im Berufungsverfahren im Berichtsjahr rechtskräftig gerichtlich auf einen Betrag von 125 Mio. AUD erhöht.

In Belgien hat die belgische Verbraucherorganisation Test Aankoop VZW eine Sammelklage erhoben, für welche der Opt-Out-Mechanismus für anwendbar erklärt wurde. Aufgrund des Opt-Out-Mechanismus sind potenziell alle Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 erfasst, die nach dem 1. September 2014 von Verbrauchern im belgischen Markt erworben wurden, es sei denn, es wird aktiv der Austritt aus der Sammelklage erklärt. Die geltend gemachten Ansprüche stützen sich auf die vermeintliche Verletzung von Wettbewerbs- und Verbraucherschutzrecht sowie auf vertragliche Pflichtverletzungen.

In Brasilien sind zwei verbraucherrechtliche Sammelklagen anhängig. Die erste Sammelklage bezieht sich auf rund 17 Tsd. Amarok-Fahrzeuge, während die zweite Sammelklage rund 67 Tsd. Amarok-Fahrzeuge einer späteren Generation betrifft. Im ersten Sammelklageverfahren erging im Mai 2019 ein nur teilweise aufrechterhaltendes Berufungsurteil. Die Schadensersatzverpflichtung von Volkswagen do Brasil wurde in diesem Urteil deutlich auf zunächst rund 172 Mio. BRL reduziert. Dieser Betrag kann sich durch die ausgeurteilte Teuerungsrate und die individuelle Geltendmachung behaupteter Wertverluste betroffener Amarok-Fahrzeuge erhöhen. Das Urteil ist weiterhin nicht rechtskräftig, da Volkswagen do Brasil Revision gegen das Berufungsurteil eingelegt hat. Die zweite Sammelklage wurde im Oktober 2021 als unzulässig abgewiesen. Gegen das Urteil kann Berufung eingelegt werden.

Die financialright GmbH hat vor mehreren deutschen Gerichten an sie abgetretene Ansprüche von Kunden aus Deutschland, Slowenien und der Schweiz gegen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns gebündelt geltend gemacht. Nach zahlreichen Antragsrücknahmen sind derzeit noch rund 36 Tsd. Ansprüche streitgegenständlich. Einige Verfahren befinden sich zwischenzeitlich in der Berufungs- beziehungsweise Revisionsinstanz. Die Zulässigkeit des Geschäftsmodells der financialright GmbH ist höchstrichterlich jedoch noch nicht geklärt.

In England und Wales haben verschiedene Kanzleien Klagen bei Gericht eingereicht, die zu einem Sammelverfahren (Group Litigation) verbunden wurden. Aufgrund des Opt-In-Mechanismus sind nicht alle Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 automatisch von der Group Litigation erfasst, sondern potenzielle Anspruchsteller müssen sich aktiv beteiligen. Derzeit haben etwa 91 Tsd. Kläger Ansprüche im Rahmen der Group Litigation angemeldet, wobei die entsprechende Opt-In-Periode abgelaufen ist. Weitere Klägerkanzleien haben rund 105 Tsd. zusätzliche Ansprüche gerichtlich angemeldet. Die Frage der Haftung von Volkswagen war nicht Gegenstand der im April 2020 durch den High Court entschiedenen Vorfragen und wird erst im weiteren Prozessverlauf erörtert. Die Hauptverhandlung soll im Januar 2023 beginnen. Darüber hinaus wurde eine neue Klage gegen die Volkswagen AG, die Volkswagen Financial Services (UK) Limited und andere Unternehmen des Volkswagen Konzerns im Zusammenhang mit bestimmten Dieselfahrzeugen, die seit 2009 in England, Wales und Nordirland geleast oder verkauft wurden und verschiedene andere Dieselmotoren betreffen, Ende 2021 bei Gericht eingereicht.

In Frankreich ist eine Sammelklage der französischen Verbraucherorganisation Confédération de la Consommation, du Logement et du Cadre de Vie (CLCV) für bis zu 1 Mio. französische Eigentümer und Leasingnehmer von Fahrzeugen mit Motoren des Typs EA 189 gegen die Volkswagen Group Automotive Retail France und die Volkswagen AG anhängig. Es handelt sich um eine Opt-In Sammelklage.

In Italien erging im Juli 2021 ein klagestattgebendes erstinstanzliches Urteil in der Sammelklage des Verbraucherverbands Altroconsumo stellvertretend für italienische Kunden vor dem Regionalgericht Venedig, wonach die Volkswagen AG und Volkswagen Group Italia rund 63 Tsd. Verbrauchern Schadensersatz in Höhe von insgesamt rund 185 Mio. € zu zahlen haben. Die Volkswagen AG und Volkswagen Group Italia haben gegen das Urteil Berufung eingelegt.

In den Niederlanden ist eine auf Feststellung gerichtete Sammelklage der Stichting Volkswagen Car Claim mit Opt-Out-Mechanismus für bis zu 165 Tsd. Kunden anhängig. Im Juli 2021 erging ein teilweise stattgebendes erstinstanzliches Feststellungsurteil. Nach Auffassung des Gerichts haben die Volkswagen AG und die anderen beklagten Konzerngesellschaften in Bezug auf die ursprüngliche Motorsteuerungssoftware unrechtmäßig gehandelt. Zudem stellte das Gericht fest, dass Verbrauchern gegenüber den beklagten Händlern ein Anspruch auf Minderung des Kaufpreises zusteht. Aus dem Feststellungsurteil resultieren keine konkreten Zahlungsverpflichtungen. Mögliche individuelle Ansprüche müssten im Anschluss in einem separaten Prozess durchgesetzt werden. Die Volkswagen AG und die anderen beklagten Konzerngesellschaften haben gegen das Urteil Berufung eingelegt. Darüber hinaus ist eine auf Zahlung von Schadensersatz gerichtete Sammelklage der Diesel Emissions Justice Foundation mit Opt-Out-Mechanismus für niederländische Verbraucher anhängig. Derzeit ist weiterhin unklar, ob sich über die Niederlande hinaus weitere Verbraucher dieser Sammelklage anschließen können. Die Sammelklage betrifft unter anderem Fahrzeuge des Motortyps EA 189.

In Portugal ist eine Sammelklage mit Opt-Out-Mechanismus durch eine portugiesische Verbraucherorganisation anhängig. Es sind potenziell bis zu circa 99 Tsd. Fahrzeuge des Motortyps EA 189 von der Sammelklage betroffen. Klageziele sind die Rücknahme der Fahrzeuge sowie vermeintliche Schadensersatzansprüche.

In Südafrika ist eine auf Zahlung von Schadensersatz gerichtete Sammelklage mit Opt-Out-Mechanismus anhängig, die nicht nur rund 72 Tsd. Fahrzeuge des Motortyps EA 189 umfasst, sondern auch circa 8 Tsd. Fahrzeuge mit V6 und V8 TDI-Motoren.

Darüber hinaus sind Einzelklagen und ähnliche Verfahren gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in zahlreichen Ländern anhängig, die meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung des Kaufvertrags gerichtet sind.

In Deutschland sind derzeit rund 60 Tsd. meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung gerichtete Einzelklagen im Zusammenhang mit verschiedenen Dieselmotortypen gegen die Volkswagen AG oder andere Konzerngesellschaften anhängig.

Der Bundesgerichtshof (BGH) hat im Jahr 2020 in mehreren Grundsatzurteilen wesentliche Rechtsfragen für die noch anhängigen Verfahren betreffend Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 geklärt. Der BGH entschied, dass Käufern eines vor Bekanntwerden der Dieselthematik erworbenen Fahrzeugs Schadensersatzansprüche gegen die Volkswagen AG zustehen. Sie können die Erstattung des gezahlten Kaufpreises verlangen, müssen sich aber den gezogenen Nutzungsvorteil anrechnen lassen und der Volkswagen AG das Fahrzeug zurückgeben. Keine deliktrechtlichen Schadensersatzansprüche bestehen hingegen, wenn Käufer das Fahrzeug nach der Ad-hoc-Mitteilung vom 22. September 2015 erworben haben oder Ansprüche allein aufgrund einer verbauten temperaturabhängigen Emissionsregelung (sogenanntes Thermofenster) geltend machen. Im Februar 2022 hat der BGH in weiteren Grundsatzurteilen betreffend Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 entschieden, dass Käufern von Neuwagen der Marke Volkswagen nach Ablauf der kenntnisabhängigen Verjährungsfrist ein sogenannter Restschadensersatzanspruch gegen die Volkswagen AG zusteht. Die Volkswagen AG müsse daher den Kaufpreis beziehungsweise den Händlereinkaufspreis erstatten. Der BGH entschied, dass der Anspruch auf Restschadensersatz nicht weiter als der Anspruch auf Schadensersatz reiche, sodass sich Käufer die gezogenen Nutzungsvorteile anrechnen lassen müssen und eine Zahlung nur gegen Rückgabe der Fahrzeuge verlangen können. Zuvor hatte der BGH entschieden, dass Käufern von Gebrauchtwagen hingegen kein Anspruch auf Restschadensersatz zusteht.

In der weit überwiegenden Zahl der Sammelverfahren von Kunden und Klagen von Verbraucher- und/oder Umweltverbänden und der Einzelklageverfahren wird die Erfolgswahrscheinlichkeit der Kläger von Volkswagen auf nicht über 50 % eingeschätzt. Für diese Verfahren werden Eventualverbindlichkeiten angegeben, soweit sie bewertbar und die Erfolgsaussichten nicht als unwahrscheinlich einzuschätzen sind. Aufgrund des frühen prozessualen Stadiums lässt sich ein realistisches Belastungsrisiko in vielen Fällen noch nicht beziffern. Darüber hinaus wurden, basierend auf der aktuellen Bewertung, soweit erforderlich Rückstellungen gebildet.

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

3. Anlegerklagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

Anleger aus Deutschland und dem Ausland haben gegen die Volkswagen AG, teilweise zusammen mit der Porsche Automobil Holding SE (Porsche SE) als Gesamtschuldner, Schadensersatzklagen wegen behaupteter Kursverluste in Folge angeblichen Fehlverhaltens bei der Kapitalmarktkommunikation im Zusammenhang mit der Dieselthematik erhoben.

Die überwiegende Mehrheit dieser Anlegerklagen ist derzeit beim Landgericht Braunschweig anhängig. Im August 2016 beschloss das Landgericht Braunschweig die Vorlage von gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen mit Relevanz für die am Landgericht Braunschweig anhängigen Anlegerklagen an das Oberlandesgericht Braunschweig zum Erlass von Musterentscheiden nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG). Auf diese Weise soll in einem Verfahren eine für diese Klagen bindende Entscheidung hinsichtlich aller gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen durch das Oberlandesgericht Braunschweig getroffen werden (Musterverfahren). Die beim Landgericht Braunschweig erhobenen Klagen werden bis zur Entscheidung über die vorgelegten Fragen ausgesetzt, sofern sie nicht aus Gründen abgewiesen werden können, die unabhängig von den in dem Musterverfahren zu entscheidenden Fragen sind. Die Entscheidung über die gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen in dem Musterverfahren ist für die anhängigen Klagen verbindlich, soweit sie ausgesetzt wurden. Musterklägerin ist die Deka Investment GmbH. Die mündliche Verhandlung im Musterverfahren vor dem Oberlandesgericht Braunschweig hat im September 2018 begonnen und wird in weiteren Terminen fortgesetzt. Das Gericht hat zuletzt eine mögliche Beweiserhebung in Aussicht gestellt.

Am Landgericht Stuttgart sind weitere Anlegerklagen gegen die Volkswagen AG, teilweise zusammen mit der Porsche SE als Gesamtschuldner, erhoben worden. Am Oberlandesgericht Stuttgart ist ein weiteres Kapitalanleger-Musterverfahren gegen die Porsche SE anhängig, an dem die Volkswagen AG als Nebenintervenientin beteiligt ist. Zur Musterklägerin wurde das Wolverhampton City Council, Administrating Authority for the West Midlands Metropolitan Authorities Pension Fund bestimmt. In diesem Verfahren wurde die mündliche Verhandlung im Juli 2021 eröffnet und soll fortgesetzt werden.

Eine von einer Aktionärsvereinigung in den Niederlanden erhobene unbezifferte Klage mit dem Feststellungsziel, die Volkswagen AG habe angeblich den Kapitalmarkt getäuscht, wurde Anfang Juli 2021 zurückgenommen, nachdem der Europäische Gerichtshof die internationale Zuständigkeit niederländischer Gerichte in einem ähnlichen Fall verneint hatte. Die Volkswagen AG hat der Rücknahme zugestimmt. Damit wurde der Rechtsstreit beendet, ohne etwaige nachfolgende Klageerhebungen auszuschließen.

Insgesamt sind gegen die Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieselthematik weltweit (exklusive USA/Kanada) nach diversen Klagerücknahmen derzeit Anlegerklagen, gerichtliche Mahn- und Güteanträge sowie Anspruchsanmeldungen nach dem KapMuG mit geltend gemachten Ansprüchen in Höhe von circa 9,5 Mrd. € rechtshängig. Die Volkswagen AG ist unverändert der Auffassung, ihre kapitalmarktrechtlichen Pflichten ordnungsgemäß erfüllt zu haben, so dass für diese Anlegerklagen keine Rückstellungen gebildet wurden. Soweit die Erfolgsaussichten nicht niedriger als 10 % eingeschätzt wurden, wurden Eventualverbindlichkeiten angegeben.

4. Verfahren in den USA/Kanada

In den USA und Kanada sind die in den „Notices of Violation“ der EPA beschriebenen Vorgänge Gegenstand von Klagen und Auskunftsersuchen verschiedener Art, die insbesondere von Kunden, Investoren, Vertriebsmitarbeitern sowie verschiedenen Behörden in Kanada und den USA, wie die Attorneys General einzelner US-Bundesstaaten, gegen die Volkswagen AG und weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns gerichtet sind.

Vor einzel- und bundesstaatlichen Gerichten führen der Attorney General des US-Bundesstaates Texas sowie einige Kommunen weiterhin Klagen gegen die Volkswagen AG, Volkswagen Group of America, Inc. und bestimmte verbundene Unternehmen wegen angeblicher Verletzungen des Umweltrechts. Im Januar 2022 gab der Oberste Gerichtshof von Texas dem Antrag des US-Bundesstaats Texas vom Februar 2021 statt, das Urteil des Berufungsgerichts von Texas zu überprüfen, welches die umweltrechtlichen Klagen des Bundesstaats Texas gegen die Volkswagen AG und AUDI AG mangels Zuständigkeit („personal jurisdiction“) abgewiesen hatte.

Im November 2021 lehnte der Oberste Gerichtshof der Vereinigten Staaten (US Supreme Court) die von Volkswagen im Rechtsmittelwege beantragte Überprüfung sowohl einer Entscheidung des US-Bundesberufungsgerichts für den 9. Gerichtsbezirk (Ninth Circuit), bestimmte Forderungen von Hillsborough County, Florida, und Salt Lake County, Utah, nicht zurückzuweisen, als auch einer Entscheidung des Obersten Gerichtshofs des Bundesstaats Ohio, das es abgelehnt hatte, bestimmte Klagen des Bundesstaats Ohio abzuweisen, ab.

Im Berichtsjahr 2021 sowie Anfang des Jahres 2022 legte Volkswagen umweltrechtliche Klagen der Bundesstaaten Montana und New Hampshire (im September 2021) sowie Illinois (im Dezember 2021) und Ohio (im Januar 2022) durch Vergleich bei.

Im März 2019 hat die US-Börsenaufsicht (Securities and Exchange Commission – SEC) unter anderem gegen die Volkswagen AG, die Volkswagen Group of America Finance, LLC sowie die VW Credit, Inc. eine Klage eingereicht, in der Ansprüche nach US-Bundeswertpapierrecht unter anderem aufgrund vermeintlich unrichtiger und unvollständiger Angaben im Zusammenhang mit dem Angebot und Verkauf bestimmter Anleihen und Asset Backed Securities geltend gemacht werden. Im August 2020 hat das US District Court des Northern District von Kalifornien dem Antrag von Volkswagen auf Abweisung dieser Klage zum Teil stattgegeben und ihn zum Teil zurückgewiesen. Unter anderem hat das Gericht sämtliche im Zusammenhang mit Asset Backed Securities geltend gemachten Forderungen gegen VW Credit, Inc. abgewiesen. Im September 2020 hat die SEC eine überarbeitete Klageschrift eingereicht, in der neben weiteren Änderungen die abgewiesenen Forderungen nicht mehr enthalten sind.

In einer privaten zivilrechtlichen auf Strafschadensersatz gerichteten umweltrechtlichen Sammelklage im Namen der Einwohner der Provinz Quebec hat ein Gericht der Provinz Quebec, nachdem es das Vorliegen der Voraussetzungen für eine Sammelklage bestätigt hatte, im Oktober 2020 entschieden, dass die gegen die klägerische Schadensersatzthese vorgebrachten Einwendungen bis zur Hauptverhandlung zurückzustellen sind. Mit dieser Begründung hat das Gericht den Antrag von Volkswagen auf Klageabweisung zurückgewiesen. Im weiteren Verlauf hat Volkswagen einen Vergleich zur Beilegung des Rechtsstreits abgeschlossen. Der Vergleich bedarf der noch ausstehenden Zustimmung des Gerichts.

Angaben zu den Schätzungen hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen sowie Angaben zu Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von Beträgen der Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit den Verfahren in den USA/Kanada werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

5. Sonderprüfung

Mit Beschluss aus November 2017 hat das Oberlandesgericht Celle auf Antrag dreier US-Fonds die Einsetzung eines Sonderprüfers bei der Volkswagen AG angeordnet. Der Sonderprüfer soll prüfen, ob die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieselthematik seit dem 22. Juni 2006 ihre Pflichten verletzt haben und der Volkswagen AG hieraus ein Schaden entstanden ist. Diese Entscheidung des Oberlandesgerichts Celle ist formal rechtskräftig. Die Volkswagen AG hat gegen diese Entscheidung jedoch wegen der Verletzung ihrer verfassungsmäßig garantierten Rechte Verfassungsbeschwerde vor dem Bundesverfassungsgericht erhoben. Der vom Oberlandesgericht Celle eingesetzte Sonderprüfer hat nach der formal rechtskräftigen Entscheidung des Oberlandesgerichts mitgeteilt, dass er aus Altersgründen für die Durchführung der Sonderprüfung nicht zur Verfügung stehe. Das Oberlandesgericht Celle hat im April 2020 durch Beschluss entschieden, einen anderen als den ursprünglich bestellten Sonderprüfer zu bestellen. Die Volkswagen AG hat auch gegen diese formal rechtskräftige Entscheidung wegen der Verletzung ihrer verfassungsmäßig garantierten Rechte Verfassungsbeschwerde vor dem Bundesverfassungsgericht erhoben und die Verbindung mit der ersten Verfassungsbeschwerde gegen den Beschluss auf Einsetzung des Sonderprüfers angeregt. Es ist derzeit nicht absehbar, wann das Bundesverfassungsgericht über die beiden Verfassungsbeschwerden entscheiden wird. Die Verfassungsbeschwerden haben keine aufschiebende Wirkung.

Daneben wurde beim Landgericht Hannover ein zweiter Antrag auf Einsetzung eines Sonderprüfers bei der Volkswagen AG gestellt, der ebenfalls auf die Prüfung von Vorgängen im Zusammenhang mit der Dieselthematik gerichtet ist. Dieses Verfahren ruht bis zur Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts im ersten Sonderprüfungsverfahren.

6. Vergleiche über Schadensersatzleistungen

Ende März 2021 gab der Aufsichtsrat der Volkswagen AG bekannt, dass die im Oktober 2015 eingeleitete Untersuchung der Ursachen und Verantwortlichkeiten für die Dieselthematik beendet ist. Das Gremium beschloss, gegenüber dem ehemaligen Vorsitzenden des Vorstands der Volkswagen AG, Herrn Prof. Dr. Martin Winterkorn, sowie gegenüber Herrn Rupert Stadler, früheres Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG und ehemaliger Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG, wegen aktienrechtlicher Sorgfaltspflichtverletzungen Schadensersatz geltend zu machen. Die Beschlussfassung beruht auf einer Feststellung fahrlässiger Pflichtverletzungen. Pflichtverletzungen anderer Mitglieder des Vorstands der Volkswagen AG wurden nicht festgestellt. Die Untersuchung erstreckte sich auf alle im maßgeblichen Zeitraum amtierenden Mitglieder des Vorstands. Im Juni 2021 wurden in diesem Zusammenhang Vereinbarungen über Schadensersatzleistungen getroffen mit dem Ziel, die Aufarbeitung der Dieselthematik in Bezug auf die zivilrechtlichen Verantwortlichkeiten der Organmitglieder zügig, rechtssicher sowie endgültig zu beenden. Hierzu schlossen Volkswagen und Audi mit Herrn Prof. Dr. Winterkorn und Herrn Stadler jeweils einen Vergleich über Schadensersatzleistungen (Haftungsvergleich) im Zusammenhang mit der Dieselthematik. Die Höhe der Schadensersatzleistung von Herrn Prof. Dr. Winterkorn liegt bei 11,2 Mio. €, die von Herrn Stadler bei 4,1 Mio. €. Weiterhin einigte sich Volkswagen mit den beteiligten Versicherern aus der Managerhaftpflichtversicherung (D&O-Versicherung) auf die Zahlung eines Betrags in Höhe von insgesamt 270 Mio. € (Deckungsvergleich).

Darüber hinaus wurde eine Einigung über Schadensersatzleistungen durch jeweils ein ehemaliges Vorstandsmitglied von Audi und Porsche erzielt. Ein ehemaliger Audi-Vorstand war nicht zu einer Einigung bereit, gegen ihn werden gerichtliche Schritte vorbereitet. Ansprüche gegen ein früheres Vorstandsmitglied der Marke Volkswagen Pkw wurden bereits geltend gemacht.

7. Bewertung der Risiken aus der Dieselthematik

Zur Absicherung der derzeit bekannten Rechtsrisiken im Zusammenhang mit der Dieselthematik enthalten die Rückstellungen für Prozess- und Rechtsrisiken zum 31. Dezember 2021 auf Basis des gegenwärtigen Kenntnisstands und aktueller Einschätzungen einen Betrag von rund 2,1 Mrd. € (Vorjahr: 1,9 Mrd. €). Soweit bereits hinreichend bewertbar, wurden im Zusammenhang mit der Dieselthematik insgesamt Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 4,3 Mrd. € (Vorjahr: 4,2 Mrd. €) im Anhang angegeben, auf die Anlegerverfahren in Deutschland entfallen davon rund 3,6 Mrd. € (Vorjahr: 3,5 Mrd. €). Aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Sachverhaltsaufklärung sowie der Vielschichtigkeit der einzelnen Einflussfaktoren und der noch andauernden Abstimmungen mit den Behörden unterliegen die im Zusammenhang mit der Dieselthematik gebildeten Rückstellungen sowie die angegebenen Eventualverbindlichkeiten und die weiteren latenten Rechtsrisiken zum Teil erheblichen Einschätzungsrisiken. Sollten sich diese Rechts- beziehungsweise Einschätzungsrisiken verwirklichen, kann dies zu weiteren erheblichen finanziellen Belastungen führen. Insbesondere lässt sich nicht ausschließen, dass aufgrund von zukünftigen Erkenntnissen oder Ereignissen die gebildeten Rückstellungen möglicherweise angepasst werden müssen.

Weitergehende Angaben zu den Schätzungen hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen sowie Angaben zu Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von Beträgen der Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit der Dieselthematik werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

Weitere wesentliche Rechtsstreitigkeiten

Die ARFB Anlegerschutz UG (haftungsbeschränkt) hat im Jahr 2011 eine Schadensersatzklage gegen die Volkswagen AG und die Porsche SE wegen vermeintlicher Verstöße gegen kapitalmarktrechtliche Publizitätsvorschriften im Zusammenhang mit dem Erwerb von Stammaktien der Volkswagen AG durch die Porsche SE im Jahr 2008 erhoben. Eingeklagt waren zuletzt, aus angeblich abgetretenem Recht, circa 2,26 Mrd. € nebst Zinsen. Im April 2016 hatte das Landgericht Hannover eine Vielzahl von Feststellungszügen formuliert, über die der Kartellsenat des Oberlandesgerichts Celle in einem Musterverfahren nach dem Kapitalanlegermusterverfahrensgesetz entscheiden wird. Der Senat hat bereits in der ersten mündlichen Verhandlung im Oktober 2017 erkennen lassen, dass er Ansprüche gegen die Volkswagen AG sowohl mangels substantiierten Vortrags als auch aus Rechtsgründen derzeit als nicht begründet ansieht. Die Volkswagen AG sieht sich durch die Ausführungen des Senats in der Einschätzung bestätigt, dass die geltend gemachten Ansprüche jeglicher Grundlage entbehren. Eine erstinstanzliche Entscheidung steht derzeit noch aus. Für das Jahr 2022 sind weitere Verhandlungstermine anberaumt.

In Brasilien leitete die brasilianische Finanzverwaltung ein Steuerverfahren gegen MAN Latin America ein, in dem es um die Bewertung steuerlicher Auswirkungen der in 2009 gewählten Erwerbsstruktur für MAN Latin America geht. Im Dezember 2017 ist im sogenannten Administrative Court Verfahren ein zweitinstanzliches, für MAN Latin America negatives Urteil ergangen. Gegen dieses Urteil hat MAN Latin America vor dem regulären Gericht in 2018 Klage erhoben. Die betragsmäßige Abschätzung des Risikos für den Fall, dass sich die Finanzverwaltung insgesamt mit ihrer Auffassung durchsetzen könnte, ist aufgrund der Verschiedenheit der gegebenenfalls nach brasilianischem Recht zur Anwendung kommenden Strafzuschläge nebst Zinsen mit Unsicherheit behaftet. Es wird jedoch weiterhin mit einem für MAN Latin America positiven Ausgang gerechnet. Für den gegenteiligen Fall könnte sich ein Risiko von rund 3,2 Mrd. BRL für den streitgegenständlichen Gesamtzeitraum ab 2009 ergeben, das im Anhang innerhalb der Eventualverbindlichkeiten angegeben wurde.

Die Europäische Kommission führte im Jahr 2011 Durchsuchungen bei europäischen Lkw-Herstellern wegen des Verdachts eines unzulässigen Informationsaustauschs im Zeitraum zwischen 1997 und 2011 durch und übermittelte im November 2014 in diesem Zusammenhang MAN, Scania und den übrigen betroffenen Lkw-Herstellern die sogenannten Beschwerdepunkte. Mit ihrer Vergleichsentscheidung im Juli 2016 verhängte die Europäische Kommission gegen fünf europäische Lkw-Hersteller Geldbußen. Da MAN die Europäische Kommission als Kronzeuge über die Unregelmäßigkeiten informiert hatte, wurde MAN die Geldbuße vollständig erlassen.

Im September 2017 verhängte die Europäische Kommission gegen Scania eine Geldbuße von 0,88 Mrd. €. Scania hatte dagegen Rechtsmittel zum Europäischen Gerichtshof in Luxemburg eingelegt und sich umfassend verteidigt.

Das Gericht der Europäischen Union (Gericht erster Instanz) hat die Rechtsmittel von Scania in einem Urteil im Februar 2022 vollinhaltlich abgelehnt. Scania wertet das Urteil derzeit aus und wird fristgerecht entscheiden, ob Scania Rechtsmittel an den Europäischen Gerichtshof einlegen wird. Scania bildete bereits im Jahr 2016 eine Rückstellung in Höhe von 0,4 Mrd. € und erhöhte diese im Berichtsjahr auf rund 0,9 Mrd. €.

Darüber hinaus sind Kartellschadensersatzklagen von Kunden eingegangen. Wie in jedem Kartellverfahren können weitere Schadensersatzklagen folgen. Da sich die meisten Fälle noch in einem frühen Stadium befinden und dadurch eine Bewertung aktuell nicht möglich ist, wurden für diese weder Rückstellungen gebildet noch Eventualverbindlichkeiten angegeben. In anderen Fällen ist eine letztinstanzliche Entscheidung, nach der MAN oder Scania Schadensersatz zahlen müsste, aktuell eher unwahrscheinlich.

Im April 2019 hatte die Europäische Kommission im Rahmen der kartellrechtlichen Untersuchungen in der Automobilindustrie der Volkswagen AG sowie der AUDI AG und der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG erstmals Beschwerdepunkte übermittelt. Mit diesen informierte die Europäische Kommission über ihre vorläufige Bewertung des Sachverhalts und gab Gelegenheit zur Stellungnahme. Nach Eintritt in das förmliche Settlement-Verfahren hat die Kommission im April 2021 erneut Beschwerdepunkte mit einem deutlich begrenzteren Tatvorwurf übermittelt. Auf deren Basis ist am 8. Juli 2021 eine das Verwaltungsverfahren abschließende Settlement-Entscheidung ergangen, mit der gegenüber den drei Marken ein Gesamtbußgeld in Höhe von rund 502 Mio. € verhängt worden ist. Der Gegenstand der Entscheidung beschränkt sich inhaltlich auf die Kooperation deutscher Automobilhersteller zu einzelnen technischen Fragen im Zusammenhang mit der Entwicklung und Einführung von SCR-(Selective Catalytic Reduction)-Systemen für Pkw, die im Europäischen Wirtschaftsraum verkauft worden sind. Andere Verhaltensweisen wie Preisabsprachen oder die Aufteilung von Märkten und Kunden werden den Herstellern nicht vorgeworfen. Volkswagen hat die am 12. Juli 2021 zugestellte Entscheidung akzeptiert und keine Rechtsmittel eingelegt, sodass die Entscheidung rechtskräftig geworden ist.

Die Koreanische Wettbewerbsbehörde KFTC analysiert mögliche Verstöße auf der Grundlage des EU Sachverhalts. Der finale Bericht des zuständigen „Case Handler“ der KFTC ist im November 2021 ergangen. Volkswagen, Audi und Porsche werden darauf erwidern. Die türkische Wettbewerbsbehörde, die ähnliche Sachverhalte untersucht hat, hat im Januar 2022 ihre finale Entscheidung erlassen und festgestellt, dass angebliche wettbewerbswidrige Verhaltensweisen vorliegen, die sich aber nicht auf die Türkei ausgewirkt haben, weshalb von der Verhängung von Bußgeldern gegen die deutschen Automobilhersteller abgesehen wurde. Volkswagen, Audi und Porsche prüfen derzeit die Einlegung von Rechtsmitteln. Die chinesische Wettbewerbsbehörde hat wegen vergleichbaren Sachverhalten Verfahren unter anderem gegen Volkswagen, Audi und Porsche eröffnet und Auskunftsersuchen erlassen.

Im Oktober 2020 wies das US District Court des Northern District von Kalifornien zwei kartellrechtliche Sammelklagen ab. Die Kläger hatten behauptet, dass mehrere Automobilhersteller, unter anderem die Volkswagen AG und weitere Konzerngesellschaften, sich zwecks unrechtmäßiger Erhöhung von Fahrzeugpreisen abgestimmt und damit gegen US-amerikanische Kartell- und Verbraucherschutzgesetze verstoßen hätten. Nach Auffassung des Gerichts waren die Klagen unschlüssig, weil durch den klägerischen Vortrag nicht hinreichend plausibel begründet war, dass der Wettbewerb durch die behaupteten Absprachen unzulässig eingeschränkt und damit gegen US-Recht verstoßen worden sei. Gegen diese Entscheidung legten die Kläger Rechtsmittel ein. Im August 2021 nahmen die Kläger einer der beiden Sammelklagen das von ihnen eingelegte Rechtsmittel zurück. Im Oktober 2021 bestätigte das US-Bundesberufungsgericht für den 9. Gerichtsbezirk (Ninth Circuit) die Abweisung der anderen Sammelklage durch das US District Court des Northern District von Kalifornien. Nach gewährter Fristverlängerung bis zum 27. Dezember 2021 konnten die Kläger der letztgenannten Sammelklage einen Antrag auf erneute Verhandlung einreichen, den das 9. US-Bundesberufungsgericht am 25. Januar 2022 abgelehnt hat. Am 28. Dezember 2021 haben die Kläger ferner beantragt, unter Aufhebung der Klageabweisung durch das US District Court eine neue überarbeitete Klageschrift einreichen zu dürfen. Mit ähnlicher Begründung reichten Kläger in Kanada im Namen mutmaßlicher Käuferklassen Klagen gegen mehrere Automobilhersteller einschließlich der Volkswagen Group Canada Inc., Audi Canada Inc. und weiterer Unternehmen des Volkswagen Konzerns ein. Es werden weder Rückstellungen noch Eventualverbindlichkeiten angegeben, da aufgrund des frühen Verfahrensstadiums eine realistische Risikobewertung derzeit nicht möglich ist.

Darüber hinaus haben wenige nationale und internationale Behörden kartellrechtliche Ermittlungen eingeleitet. Volkswagen arbeitet mit den zuständigen Behörden in diesen Untersuchungen eng zusammen; eine Bewertung der zugrunde liegenden Sachverhalte ist aufgrund des frühen Stadiums noch nicht möglich.

Die Porsche AG hat bei Fahrzeugen für verschiedene Märkte weltweit potenzielle regulatorische Themen festgestellt. Diese betreffen Fragen der Zulässigkeit von spezifischen Hard- und Softwarebestandteilen, die in Typisierungsmessungen verwendet wurden. Hierbei kann es in Einzelfällen auch zu Abweichungen von Serienständen gekommen sein. Nach aktuellem Kenntnisstand ist die laufende Produktion jedoch nicht betroffen. Die Themen stehen in keinem Zusammenhang zu den unzulässigen Abschalteinrichtungen, die der Dieselthematik zugrunde lagen. Die Porsche AG kooperiert mit den zuständigen Behörden, einschließlich der Staatsanwaltschaft Stuttgart, welche die Ermittlungen in Deutschland führt. Ein Ermittlungsverfahren gegen das Unternehmen gibt es nach den vorliegenden Informationen jedoch nicht. Die internen Prüfungen bei Porsche hierzu dauern noch an.

Im Januar 2021 wurde beim US District Court des Northern District von Kalifornien eine sogenannte Consolidated Complaint eingereicht, in der behauptet wird, eine bestimmte, in den betroffenen Fahrzeugen angeblich eingesetzte Software und/oder Hardware habe dazu geführt, dass der tatsächliche Schadstoffausstoß und/oder Kraftstoffverbrauch die im Zulassungsverfahren festgestellten Vergleichswerte überschreite. Die Beklagten (Volkswagen AG, Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und Porsche Cars North America, Inc.) haben Klageabweisung beantragt.

Im Dezember 2021 schloss Navistar eine endgültige Vereinbarung („Profit Sharing Settlement Agreement“), um die zuletzt vor einem Schiedsgericht geführten Auseinandersetzungen über die Höhe von Gewinnbeteiligungen im Rahmen von betrieblichen Versorgungszusagen von Navistar mit Wirkung für die Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft zu beenden. Zeitgleich wurde im gleichen Zusammenhang mit Klassenklägern eine Vergleichsvereinbarung zur Beilegung der Klassenklagen geschlossen; diese muss vom zuständigen Gericht nach Anhörung der Klassenkläger noch genehmigt werden. Die endgültige Vereinbarung sieht eine Zahlung durch Navistar in Höhe von 491 Mio. € (556 Mio. USD) vor, Navistar hat zur Erfüllung der Vereinbarung bereits eine erste Zahlung in Höhe von 88 Mio. € (100 Mio. USD) geleistet. Navistar hat hierfür in der Vergangenheit Rückstellungen gebildet.

Im November 2021 haben drei Anspruchsteller, begleitet von Greenpeace, Klage gegen die Volkswagen AG vor dem Landgericht Braunschweig erhoben. Volkswagen soll verpflichtet werden, stufenweise die Produktion und das Inverkehrbringen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren zu reduzieren und bis 2029 komplett einzustellen, sowie Treibhausgasemissionen aus Entwicklung, Produktion und Vertrieb (einschließlich der Nutzung der Fahrzeuge durch Dritte) zu reduzieren. Zusätzlich soll Volkswagen so Einfluss auf Konzernunternehmen, Beteiligungen und Joint Ventures ausüben, dass diese Forderungen auch von diesen erfüllt werden. Eine weitere Klage gegen die Volkswagen AG mit identischen Klageanträgen und einer weitgehend deckungsgleichen Begründung wurde zudem von einem Biolandwirt, unterstützt durch Greenpeace, beim Landgericht Detmold erhoben. Volkswagen wertet die Klagen aus und wird sich dagegen verteidigen.

Für mögliche Ansprüche im Zusammenhang mit Finanzdienstleistungen gegenüber Verbrauchern waren im Bereich der Volkswagen Bank GmbH sowie der Volkswagen Leasing GmbH Rückstellungen zu bilden. Diese betreffen Verfahren bezüglich Gestaltungsaspekten von Kundenkreditverträgen und -leasingverträgen, die sich anlaufhemmend auf die gesetzlichen Widerrufsfristen auswirken können.

Die der Volkswagen AG und einem weiteren Beklagten im Februar 2020 zugestellte Klage der GT Gettaxi Ltd., in der insbesondere hohe angebliche Schadensersatzforderungen geltend gemacht wurden, wies das erstinstanzliche zyprische Gericht im August 2021 wegen Unzuständigkeit der zyprischen Gerichte ab. Gegen diese Entscheidung hat die GT Gettaxi Ltd. Rechtsmittel beim Obersten Gerichtshof (Supreme Court), der letzten zyprischen Berufungsinstanz, eingelegt.

Weitergehende Angaben zu den Schätzungen hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen sowie Angaben zu Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von Beträgen der Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit den weiteren wesentlichen Rechtsstreitigkeiten werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

40. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Mio. €	FÄLLIG 2022	FÄLLIG 2023 - 2026	FÄLLIG ab 2027	GESAMT 31.12.2021
Bestellobligo für				
Sachanlagen	6.146	1.220	2	7.368
Immaterielle Vermögenswerte	1.823	501	–	2.324
Investment Property	15	–	–	15
Verpflichtungen aus zugesagten Darlehensvergaben und unwiderruflichen Kreditzusagen	14.560	127	47	14.734
Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen	324	271	178	774
Übrige finanzielle Verpflichtungen	3.976	3.553	1.956	9.485
	26.844	5.673	2.183	34.700

Mio. €	FÄLLIG 2021	FÄLLIG 2022 - 2025	FÄLLIG ab 2026	GESAMT 31.12.2020
Bestellobligo für				
Sachanlagen	6.402	1.037	–	7.438
Immaterielle Vermögenswerte	1.225	107	–	1.332
Investment Property	6	–	–	6
Verpflichtungen aus zugesagten Darlehensvergaben und unwiderruflichen Kreditzusagen ¹	11.660	72	6	11.739
Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen	313	265	167	746
Übrige finanzielle Verpflichtungen	6.291	2.160	575	9.026
	25.897	3.641	748	30.286

1 Das Vorjahr wurde angepasst.

Die übrigen finanziellen Verpflichtungen enthalten mit 0,7 Mrd. € zugesagte Investitionen in die Infrastruktur für Null-Emissions-Fahrzeuge sowie in Initiativen, die den entsprechenden Zugang und die Sensibilisierung für diese Technologien fördern. Die Zusagen wurden im Rahmen der Vergleichsvereinbarungen in den USA im Zusammenhang mit der Dieselthematik getroffen.

Im Vorjahr war hier die Kaufpreiszahlung für den Erwerb aller ausstehenden Aktien an Navistar in Höhe von insgesamt rund 3,7 Mrd. USD enthalten.

Die anderen übrigen finanziellen Verpflichtungen erhöhten sich im Wesentlichen aufgrund von Verpflichtungen aus Entwicklungs- und Lieferverträgen.

Neben den in der Tabelle aufgeführten Sonstigen finanziellen Verpflichtungen bestehen darüber hinaus Bestellobligos für Vorräte mit einer kurzen Umschlagsdauer, die im Wesentlichen aus dem Kooperations-Rahmenvertrag mit der Ford Motor Company über die gemeinsame Entwicklung von Transportern und mittelgroßen Pick-ups für den globalen Markt hervorgehen.

41. Gesamthonorar des Konzernabschlussprüfers

Die Volkswagen AG ist nach deutschem Handelsrecht verpflichtet, das für das Geschäftsjahr berechnete Gesamthonorar des Konzernabschlussprüfers, Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, anzugeben.

Mio. €	2021	2020
Abschlussprüfungsleistungen	22	19
Andere Bestätigungsleistungen	3	5
Steuerberatungsleistungen	7	21
Sonstige Leistungen	4	7
	36	53

Die Abschlussprüfungsleistungen entfielen auf die Prüfung des Konzernabschlusses der Volkswagen AG und von Jahresabschlüssen von deutschen Konzerngesellschaften sowie auf unterjährige Reviews des Zwischenkonzernabschlusses der Volkswagen AG und von Zwischenabschlüssen von deutschen Konzerngesellschaften. Andere Bestätigungsleistungen umfassten im Wesentlichen gesetzlich und nicht gesetzlich vorgeschriebene Prüfungen sowie nicht gesetzlich vorgeschriebene Bestätigungsleistungen in Bezug auf Kapitalmarkttransaktionen. Die Steuerberatungsleistungen des Abschlussprüfers beinhalteten im Berichtsjahr im Wesentlichen Unterstützungsleistungen für die Erstellung von Steuererklärungen für ins Ausland entsandte Mitarbeiter. Die Sonstigen Leistungen des Abschlussprüfers umfassten im Wesentlichen Beratungsleistungen im Zusammenhang mit Veränderungsprozessen sowie im Bereich der Personalentwicklung.

42. Personalaufwand

Mio. €	2021	2020
Löhne und Gehälter	34.644	32.103
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	9.033	8.413
	43.677	40.516

43. Im Jahresdurchschnitt beschäftigte Mitarbeiter

	2021	2020
Leistungslöhner	263.193	261.165
Indirekter Bereich	313.010	307.342
	576.203	568.508
davon Mitarbeiter in passiver Phase der Altersteilzeit	12.171	10.762
Auszubildende	16.404	17.678
	592.607	586.185
Mitarbeiter der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen	75.040	79.260
	667.647	665.445

44. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Kündigung der Hybridanleihe

Im Februar 2022 hat die Volkswagen AG eine über die Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam, Niederlande (Emittentin) im Jahr 2015 emittierte Hybridanleihe mit einem Nominalvolumen in Höhe von 1,1 Mrd. € gekündigt. Mit Kündigung der Anleihe ist diese nach IAS 32 als Fremdkapital zu klassifizieren und kürzt das Eigenkapital und die Nettoliquidität des Volkswagen Konzerns entsprechend. Die Rückzahlung der Anleihe einschließlich aller bis dahin angefallener, noch nicht gezahlter Zinsen wird im März 2022 erfolgen.

Möglicher Börsengang der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG

Der Vorstand der Volkswagen AG hat am 24. Februar 2022 bekannt gegeben, dass er mit Zustimmung des Aufsichtsrats eine Eckpunktevereinbarung mit der Porsche Automobil Holding SE abgeschlossen hat, auf deren Grundlage die Umsetzbarkeit eines möglichen Börsengangs der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (Porsche AG) geprüft wird. Die tatsächliche Umsetzbarkeit eines Börsengangs hängt von einer Vielzahl verschiedener Parameter sowie den allgemeinen Marktgegebenheiten ab. Abschließende Entscheidungen sind noch nicht getroffen.

Für den Fall eines Börsengangs soll das Grundkapital der Porsche AG in 50 % Vorzugsaktien und 50 % Stammaktien unterteilt werden und es sollen im Rahmen des möglichen Börsengangs bis zu 25 % der Vorzugsaktien am Kapitalmarkt platziert werden. Im Zusammenhang mit dem möglichen Börsengang würde die Porsche Automobil Holding SE 25 % zuzüglich einer Aktie der Stammaktien an der Porsche AG von der Volkswagen AG zum Platzierungspreis der Vorzugsaktien zuzüglich einer Prämie von 7,5 % erwerben.

Die Volkswagen AG würde weiterhin eine Mehrheitsbeteiligung an der Porsche AG halten und diese im Wege der Vollkonsolidierung in ihren Abschluss einbeziehen. Die industrielle Kooperation zwischen der Volkswagen AG und der Porsche AG würde nach einem Börsengang fortgesetzt werden.

Die Volkswagen AG würde die Einnahmen aus einem möglichen Börsengang der Porsche AG für die Beschleunigung der industriellen und technologischen Transformation des Volkswagen Konzerns nutzen. Dazu gehören Investitionen in die Transformation der weltweiten Produktionskapazitäten für Elektrofahrzeuge und die Finanzierung von zusätzlichem Wachstum. Zudem wird die Volkswagen AG im Fall eines erfolgreichen Börsengangs den Aktionären vorschlagen, eine Sonderdividende in einem Umfang von 49 % der Bruttogesamterlöse aus der Platzierung der Vorzugsaktien und dem Verkauf der Stammaktien auszuschütten.

Russland-Ukraine-Konflikt

Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Berichtes besteht das Risiko, dass sich die jüngsten Entwicklungen im Russland-Ukraine-Konflikt negativ auf die Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns auswirken. Dies kann auch aus Versorgungsgängen in der Lieferkette resultieren. Die konkreten Auswirkungen lassen sich zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abschließend beurteilen.

Es ist ebenfalls noch nicht möglich, mit hinreichender Sicherheit vorherzusagen, in welchem Umfang sich eine weitere Eskalation des Russland-Ukraine-Konflikts auf die globale Konjunktur und das Branchenwachstum im Geschäftsjahr 2022 auswirken wird.

In der Ukraine hat der Volkswagen Konzern keine wesentlichen Tochtergesellschaften und Beteiligungen.

Der Volkswagen Konzern hat in Russland insbesondere die Produktionsgesellschaft am Standort in Kaluga sowie Vertriebseinheiten und Finanzierungsgesellschaften. Diese können vor allem durch die derzeit bereits beschlossenen, aber auch durch neue Sanktionen und die allgemeine Entwicklung in Russland beeinträchtigt sein.

Die Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns in diesen beiden Ländern ist bezogen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Volkswagen Konzerns von nicht wesentlicher Bedeutung.

Es ist nicht auszuschließen, dass sich eine weitere Eskalation des Konflikts wesentlich negativ auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Volkswagen Konzerns auswirkt.

45. Leistungen auf Basis von Performance Shares

Der Vorstandsvergütung liegt das vom Aufsichtsrat am 14. Dezember 2020 mit Wirkung zum 1. Januar 2021 weiterentwickelte Vergütungssystem zugrunde. Das Vergütungssystem setzt die Anforderungen des Aktiengesetzes in der Fassung des ARUG II um und berücksichtigt die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) in der Fassung vom 19. Dezember 2019 (in Kraft getreten am 20. März 2020). Die Hauptversammlung hat das Vergütungssystem am 22. Juli 2021 mit 99,61 % der abgegebenen Stimmen gebilligt.

Das neue Vergütungssystem gilt ab dem 1. Januar 2021 für alle Vorstandsmitglieder, deren Dienstverträge ab dem Beschluss des Aufsichtsrats vom 14. Dezember 2020 neu abgeschlossen oder verlängert werden. Für die zum Zeitpunkt des Beschlusses des Aufsichtsrats vom 14. Dezember 2020 bereits bestellten Vorstandsmitglieder gilt das neue Vergütungssystem im Grundsatz ebenfalls ab dem 1. Januar 2021. Bis zu einer Vertragsverlängerung gelten jedoch folgende Ausnahmen: Der Performance-Share-Plan der bereits bestellten Vorstandsmitglieder hat weiterhin lediglich eine dreijährige Performance-Periode, entspricht im Übrigen jedoch dem in diesem System beschriebenen Performance-Share-Plan. Malus- und Clawback-Regelungen sowie eine vierjährige Performance-Periode (bisher: drei Jahre) sollen für die bereits bestellten Vorstandsmitglieder ebenfalls erst ab einer Vertragsverlängerung gelten.

Der Kreis der Begünstigten des Performance-Share-Plans wurde Ende 2018 um Mitglieder des Top-Management-Kreises und Ende 2019 um alle anderen Mitglieder des Managements sowie um ausgewählte Teilnehmer unterhalb des Managements erweitert. Den Mitgliedern des Top Managements wurden Anfang 2019 erstmalig Performance Shares gewährt. Allen anderen Begünstigten wurden erstmalig Anfang 2020 Leistungen auf Basis von Performance Shares zugeteilt. Die Funktionsweise des Performance-Share-Plans des Top Managements und der anderen Begünstigten ist im Wesentlichen identisch mit dem Performance-Share-Plan, der den Vorstandsmitgliedern gewährt wurde. Die Performance-Periode für die Begünstigten unterhalb des Vorstands erstreckt sich auf 3 Jahre. Bei Einführung des Performance-Share-Plans wurde den Mitgliedern des Top Managements eine Mindestbonushöhe für die ersten drei Jahre auf Basis der Vergütung des Jahres 2018 garantiert, während bei allen anderen Begünstigten für die ersten drei Jahre eine Garantie auf Basis der Vergütung des Jahres 2019 gewährt wurde.

PERFORMANCE SHARES

Jede Performance-Periode des Performance-Share-Plans hat eine drei-, beziehungsweise vierjährige Laufzeit. Für die Mitglieder des Vorstands und des Top Managements wird zum Zeitpunkt der Gewährung der jährliche Zielbetrag aus dem LTI auf Grundlage des Anfangs-Referenzkurses der Volkswagen Vorzugsaktie in Performance Shares umgerechnet und den Begünstigten als reine Rechengröße zugeteilt. Entsprechend dem Grad der Zielerreichung für das jährliche Ergebnis je Volkswagen Vorzugsaktie erfolgt die Festschreibung der Anzahl der Performance Shares auf Basis einer drei-, beziehungsweise vierjährigen, zukunftsgerichteten Performance-Periode. Nach Ablauf der Performance-Periode findet ein Barausgleich statt. Der Auszahlungsbetrag entspricht der Anzahl an festgeschriebenen Performance Shares multipliziert mit dem Schluss-Referenzkurs am Laufzeitende zuzüglich eines Dividendenäquivalents.

Für alle anderen Begünstigten wird der Auszahlungsbetrag bestimmt, indem der Zielbetrag mit dem Grad der Zielerreichung für das jährliche Ergebnis je Volkswagen Vorzugsaktie und dem Verhältnis zwischen Schluss-Referenzkurs am Laufzeitende zuzüglich eines Dividendenäquivalents und Anfangs-Referenzkurses multipliziert wird. Die Zielerreichung wird auf Basis einer dreijährigen Performance-Periode mit einjährigem Zukunftsbezug ermittelt. Abweichend wird in 2020 die Zielerreichung zunächst auf Basis einer einjährigen zukunftsbezogenen Performance-Periode und in 2021 auf Basis einer zweijährigen Performance-Periode mit einjährigem Zukunftsbezug bestimmt. Für alle Begünstigten ist der Auszahlungsbetrag aus dem Performance-Share-Plan auf 200 % des Zielbetrags begrenzt; der Auszahlungsbetrag wird um 20 % reduziert, sofern im Konzernbereich Automobile die durchschnittliche Sachinvestitionsquote oder die F&E-Quote während der Performance-Periode kleiner als 5 % ist.

VORSTAND

		31.12.2021	31.12.2020
Gesamtaufwand der Periode	Mio. €	34	2
Gesamtbuchwert der Verpflichtung	Mio. €	65	39
Innerer Wert der Schulden	Mio. €	41	30
Beizulegender Zeitwert im Gewährungszeitpunkt	Mio. €	18	16
Anzahl der gewährten Performance Shares	Stück	379.819	389.524
davon in der Berichtsperiode gewährt	Stück	125.251	99.150

Die Angabe umfasst aktive und ehemalige Mitglieder des Vorstands.

TOP-MANAGEMENT-KREIS

		31.12.2021	31.12.2020
Gesamtaufwand der Periode	Mio. €	118	133
Gesamtbuchwert der Verpflichtung	Mio. €	124	132
Innerer Wert der Schulden	Mio. €	86	130
Beizulegender Zeitwert im Gewährungszeitpunkt	Mio. €	92	84
Anzahl der gewährten Performance Shares	Stück	1.684.516	1.040.271
davon in der Berichtsperiode gewährt	Stück	644.245	509.181

MITGLIEDER DES MANAGEMENTS UND AUSGEWÄHLTE TEILNEHMER UNTERHALB DES MANAGEMENTS

Im Geschäftsjahr wurden den begünstigten Mitgliedern des Managements und ausgewählten Teilnehmern unterhalb des Managements ein Zielbetrag, dem eine Zielerreichung von 100 % zugrunde liegt, in Höhe von 665 Mio. € (Vorjahr: 629 Mio. €) zugeteilt. Zum 31. Dezember 2021 betrug der Gesamtbuchwert der Verpflichtung, der dem inneren Wert der Schulden entsprach, 836 Mio. € (Vorjahr: 609 Mio. €). In der Berichtsperiode wurde für diese Zuteilung ein Gesamtaufwand in Höhe von 857 Mio. € (Vorjahr: 613 Mio. €) erfasst.

46. Angaben über die Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen nach IAS 24

Als nahestehende Personen oder Unternehmen im Sinne des IAS 24 gelten natürliche Personen und Unternehmen, die von der Volkswagen AG beeinflusst werden können, die einen Einfluss auf die Volkswagen AG ausüben können oder die unter dem Einfluss einer anderen nahestehenden Partei der Volkswagen AG stehen.

Alle Geschäftsvorfälle mit nahestehenden Personen und Unternehmen werden regelmäßig zu Bedingungen ausgeführt, wie sie auch mit fremden Dritten üblich sind.

Zum Bilanzstichtag hielt die Porsche SE die Mehrheit der Stimmrechte an der Volkswagen AG. Auf der Außerordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG am 3. Dezember 2009 wurde die Schaffung von Entscheidungsrechten für das Land Niedersachsen beschlossen. Damit kann die Porsche SE über die Hauptversammlung nicht alle Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat der Volkswagen AG wählen, solange dem Land Niedersachsen mindestens 15 % der Stammaktien gehören. Die Porsche SE hat aber die Möglichkeit an den unternehmenspolitischen Entscheidungen des Volkswagen Konzerns mitzuwirken und gilt damit als nahestehendes Unternehmen im Sinne des IAS 24.

Die Einbringung des operativen Holding-Geschäftsvertrags der Porsche SE in die Volkswagen AG am 1. August 2012 wirkt sich wie folgt auf die bereits vor Einbringung bestehenden, im Zuge der Grundlagenvereinbarung und der hiermit im Zusammenhang stehenden Durchführungsverträge, geschlossenen Vereinbarungen zwischen der Porsche SE, der Volkswagen AG und Gesellschaften des Porsche Holding Stuttgart Konzerns aus:

- > Im Rahmen der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsvertrags der Porsche SE in die Volkswagen AG verpflichtete sich die Volkswagen AG, für die gegenüber externen Gläubigern gegebenen Garantien, unter Berücksichtigung der Freistellung im Innenverhältnis, eine marktübliche Haftungsvergütung mit Wirkung ab dem 1. August 2012 zu übernehmen.
- > Unverändert gilt, dass die Volkswagen AG die Porsche SE von Ansprüchen des Einlagensicherungsfonds im Innenverhältnis freigestellt hat, nachdem die Porsche SE im August 2009 eine vom Bundesverband Deutscher Banken geforderte Freistellungserklärung gegenüber dem Einlagensicherungsfonds abgegeben hatte. Die Volkswagen AG hat sich zudem verpflichtet, den Einlagensicherungsfonds von etwaigen Verlusten freizustellen, die durch dessen Maßnahmen zugunsten eines im Mehrheitsbesitz stehenden Kreditinstituts anfallen.
- > Unverändert gilt, dass die Porsche SE die Porsche Holding Stuttgart, die Porsche AG sowie deren Rechtsvorgänger unter bestimmten Voraussetzungen von steuerlichen Nachteilen freistellt, die über die auf Ebene dieser Gesellschaften bilanzierten Verpflichtungen aus Zeiträumen bis einschließlich 31. Juli 2009 hinausgehen. Umgekehrt hat sich die Volkswagen AG grundsätzlich verpflichtet, etwaige steuerliche Vorteile der Porsche Holding Stuttgart, der Porsche AG sowie deren Rechtsvorgängern und Tochterunternehmen, die Veranlagungszeiträume bis zum 31. Juli 2009 betreffen an die Porsche SE zu erstatten. Basierend auf dem Ergebnis der abgeschlossenen steuerlichen Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2006 bis 2008 und dem zum Zeitpunkt der Aufstellung dieses Konzernabschlusses gegebenen Kenntnisstand für den Veranlagungszeitraum 2009 wird für die Volkswagen AG eine Ausgleichsverpflichtung im niedrigen dreistelligen Millionen-Euro-Bereich geschätzt. Künftige neuere Erkenntnisse können dazu führen, dass sich die mögliche Ausgleichsverpflichtung erhöhen oder vermindern kann.

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

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

- > Die Porsche SE stellt ihre eingebrochenen Tochterunternehmen, die Porsche Holding Stuttgart, die Porsche AG sowie deren Tochterunternehmen von bestimmten Verpflichtungen gegenüber der Porsche SE frei, die den Zeitraum bis einschließlich 31. Dezember 2011 betreffen und über die auf Ebene dieser Gesellschaften für diesen Zeitraum hierfür passivierten Verpflichtungen hinausgehen.
- > 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.
- > Es wurde darüber hinaus die verursachungsgerechte Allokation etwaiger nachträglicher Umsatzsteueraforderungen beziehungsweise -verbindlichkeiten aus Vorgängen bis zum 31. Dezember 2009 zwischen der Porsche SE und der Porsche AG vereinbart.
- > Im Einbringungsvertrag wurden zwischen der Porsche SE und dem Volkswagen Konzern verschiedene Informations-, Verhaltens- und Mitwirkungspflichten vereinbart.

Das Land Niedersachsen und die Hannoversche Beteiligungsgesellschaft Niedersachsen mbH, Hannover, verfügen gemäß Mitteilung vom 3. Januar 2022 am 31. Dezember 2021 über 20,00 % der Stimmrechte an der Volkswagen AG. Darüber hinaus wurde – wie oben dargestellt – von der Hauptversammlung der Volkswagen AG am 3. Dezember 2009 beschlossen, dass das Land Niedersachsen zwei Mitglieder des Aufsichtsrates bestellen darf (Entsendungsrecht).

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

NAHESTEHENDE PERSONEN UND UNTERNEHMEN

Mio. €	ERBRACHTE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN		EMPFANGENE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN	
	2021	2020	2021	2020
Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	6	5	4	0
Aufsichtsräte	2	4	1	1
Vorstandmitglieder	0	0	0	0
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	1.139	872	1.380	1.160
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	17.474	17.660	815	632
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	349	230	1.539	1.332
Versorgungspläne	1	1	4	1
Sonstige nahestehende Personen oder Unternehmen	0	0	1	1
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	11	11	7	4

Mio. €	FORDERUNGEN GEGEN		VERBINDLICHKEITEN (EINSCHLIESSLICH VERPFLICHTUNGEN) GEGENÜBER	
	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020
Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	2	4	1	0
Aufsichtsräte	0	0	252	167
Vorstandmitglieder	0	0	90	68
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	1.442	1.164	1.715	1.477
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	12.303	12.207	2.029	2.312 ¹
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	533	397	965	951
Versorgungspläne	1	1	—	—
Sonstige nahestehende Personen oder Unternehmen	0	0	49	198
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	232	227 ¹	2	2

¹ Das Vorjahr wurde angepasst.

In den obigen Tabellen sind die von den Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen erhaltenen Dividendenzahlungen nach Abzug von Quellensteuer in Höhe von 2.960 Mio. € (Vorjahr: 3.098 Mio. €) und an die Porsche SE gezahlte Dividenden in Höhe von 756 Mio. € (Vorjahr: 756 Mio. €) nicht enthalten.

Die Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen entfallen im Wesentlichen auf gewährte Darlehen in Höhe von 8.756 Mio. € (Vorjahr: 8.534 Mio. €) sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 3.289 Mio. € (Vorjahr: 3.349 Mio. €). Die Forderungen gegen nicht konsolidierte Tochtergesellschaften resultieren ebenfalls im Wesentlichen aus gewährten Darlehen in Höhe von 737 Mio. € (Vorjahr: 642 Mio. €) sowie aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 344 Mio. € (Vorjahr: 190 Mio. €).

Die ausstehenden Forderungen gegen nahestehende Personen und Unternehmen wurden in Höhe von 17 Mio. € (Vorjahr: 24 Mio. €) wertberichtet. Im Geschäftsjahr fielen hierfür Aufwendungen in Höhe von 1 Mio. € (Vorjahr: 14 Mio. €) an.

Des Weiteren bürgt der Volkswagen Konzern für nahestehende Personen und Unternehmen gegenüber externen Banken in Höhe von 391 Mio. € (Vorjahr: 354 Mio. €).

Der Volkswagen Konzern hat im Geschäftsjahr Kapitaleinlagen bei nahestehenden Unternehmen in Höhe von 1.323 Mio. € (Vorjahr: 505 Mio. €) getätigt.

Die Verpflichtungen gegenüber Aufsichtsräten und sonstigen nahestehenden Personen beinhalten wie im Vorjahr im Wesentlichen verzinsliche Bankguthaben von Aufsichtsräten und sonstigen nahestehenden Personen, die zu marktüblichen Konditionen bei Gesellschaften des Volkswagen Konzerns angelegt wurden.

Die Verpflichtungen gegenüber dem Vorstand enthalten ausstehende Salden für den Jahresbonus, die Fair Values der den Vorstandsmitgliedern gewährten Performance Shares sowie die Pensionsrückstellungen in Höhe von 81,2 Mio. € (Vorjahr: 60,9 Mio. €).

Über die oben genannten Werte hinaus sind für Vorstand und Aufsichtsrat des Volkswagen Konzerns folgende Aufwendungen für die im Rahmen ihrer Organtätigkeit gewährten Leistungen und Vergütungen erfasst worden:

€	2021	2020
Kurzfristig fällige Leistungen		
Leistungen auf Basis von Performance Shares und virtuellen Aktien	40.369.641	30.682.893
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (nur Dienstzeitaufwand)	24.108.076	6.570.097
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	9.772.143	7.248.486
	1.655.497	11.577.039
	75.905.357	56.078.514

Die Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses betreffen Zuführungen zu Pensionsrückstellungen für aktive Vorstandsmitglieder. Die Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses betreffen die Zahlungen an Herrn Witter, der am 31. März 2021 aus dem Vorstand ausgeschieden ist (Vorjahr: Ausscheiden von Herrn Renschler und Herrn Sommer).

47. Deutscher Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG haben am 9. Dezember 2021 die Erklärung nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben und den Aktionären der Volkswagen AG auf der Homepage <https://www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations/corporate-governance/declaration-of-conformity.html> dauerhaft zugänglich gemacht.

Vorstand und Aufsichtsrat der TRATON SE haben im Dezember 2021 ebenfalls ihre Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben und den Aktionären auf der Homepage <https://ir.traton.com/websites/traton/German/5000/corporate-governance.html> dauerhaft zugänglich gemacht.

48. Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat

Die den Mitgliedern des Vorstands gewährten Gesamtbezüge belaufen sich auf 51,5 Mio. € (Vorjahr: 38,2 Mio. €).

Im Rahmen des Performance-Share-Plans wurden den aktiven Mitgliedern des Vorstands für das Geschäftsjahr 2021 insgesamt 110.165 Performance Shares zugeteilt (Vorjahr: 77.800), deren Wert sich im Zuteilungszeitpunkt auf 16,3 Mio. € (Vorjahr: 12,7 Mio. €) belief.

Die den Mitgliedern des Vorstands im Rahmen des Performance-Share-Plans gewährten Vorschüsse belaufen sich zum 31. Dezember 2021 auf 1,4 Mio. € (Vorjahr: 6,5 Mio. €). Im Geschäftsjahr wurden insgesamt 5,1 Mio. € (Vorjahr: 4,3 Mio. €) der den Vorstandsmitgliedern gezahlten Vorschüsse mit der Auszahlung des Performance-Share-Plans verrechnet.

Die den Mitgliedern des Aufsichtsrats gewährten Gesamtbezüge belaufen sich auf 5,2 Mio. € (Vorjahr: 5,3 Mio. €).

PENSIONSANSPRÜCHE UND LEISTUNGEN AN AUSGESCHIEDENE MITGLIEDER DES VORSTANDS

Den früheren Mitgliedern des Vorstands und deren Hinterbliebenen wurden 17,5 Mio. € (Vorjahr: 35,9 Mio. €) gewährt. Für diesen Personenkreis bestanden Rückstellungen für Pensionen von 371,9 Mio. € (Vorjahr: 396,3 Mio. €).

Die individuellen Vergütungen der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sind im Vergütungsbericht erläutert. Dort findet sich auch eine ausführliche Würdigung der einzelnen Vergütungskomponenten.

Wolfsburg, 1. März 2022

Volkswagen Aktiengesellschaft
Der Vorstand

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, 1. März 2022

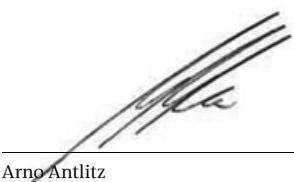
Volkswagen Aktiengesellschaft
Der Vorstand



Herbert Diess



Murat Aksel



Arno Antlitz



Oliver Blume



Ralf Brandstätter



Manfred Döss



Markus Duesmann



Gunnar Kilian



Thomas Schmall-von Westerholt



Hauke Stars



Hildegarde Wortmann

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT

VERMERK ÜBER DIE PRÜFUNG DES KONZERNABSCHLUSSES UND DES KONZERNLAGEBERICHTS

PRÜFUNGSURTEILE

Wir haben den Konzernabschluss der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und der Konzern-Gesamtergebnisrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021, der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2021, der Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 sowie dem Konzernanhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst wurde, der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 geprüft. Die in der Anlage zum Bestätigungsvermerk genannten Bestandteile des Konzernlageberichts sowie die dort aufgeführten Informationen des Unternehmens außerhalb des Geschäftsberichts, auf die im Konzernlagebericht verwiesen wird, haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigelegte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2021 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 und
- vermittelt der beigelegte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Konzernlagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der in der Anlage zum Bestätigungsvermerk genannten Bestandteile des Konzernlageberichts.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts geführt hat.

GRUNDLAGE FÜR DIE PRÜFUNGSURTEILE

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden „EU-APrVO“) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht zu dienen.

BESONDERS WICHTIGE PRÜFUNGSSACHVERHALTE IN DER PRÜFUNG DES KONZERNABSCHLUSSES

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßem Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Nachfolgend beschreiben wir die aus unserer Sicht besonders wichtigen Prüfungssachverhalte:

1. Bilanzielle Behandlung der Risikovorsorgen für die Dieselthematik**Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Sachverhalt**

Aufgrund von Hinweisen auf Unregelmäßigkeiten bei Abgasemissionen von Dieselmotoren in bestimmten Fahrzeugen des VW Konzerns leiteten Regierungsbehörden zahlreicher Länder (insbesondere in Europa, den USA und Kanada) in den vergangenen Jahren Untersuchungen ein, die noch nicht vollumfänglich abgeschlossen sind.

Als Ergebnis eigener und behördlicher Feststellungen wurden vom VW Konzern für die betroffenen Fahrzeuge in den verschiedenen Ländern teils unterschiedliche Maßnahmen durchgeführt, die Hard- und Softwaremaßnahmen, Fahrzeugrückkäufe, die frühzeitige Beendigung von Leasingverhältnissen sowie teilweise Ausgleichszahlungen an Fahrzeughalter umfassen. Die Hard- und Softwaremaßnahmen sind zum Bilanzstichtag weitestgehend abgeschlossen. Die Risikovorsorgen für die Dieselthematik umfassen im Wesentlichen Rückstellungen aus strafrechtlichen, behördlichen und zivilrechtlichen Verfahren. Darüber hinaus bestehen rechtliche Risiken aus weiteren strafrechtlichen und behördlichen Verfahren sowie zivilrechtlichen Klagen insbesondere von Kunden und Wertpapierinhabern.

Die zum 31. Dezember 2021 gebildeten Rückstellungen und die im Konzernanhang ausgewiesenen Eventualverbindlichkeiten unterliegen infolge der fortlaufenden umfangreichen strafrechtlichen und behördlichen Ermittlungen und Verfahren, der Komplexität der verschiedenen Sachverhalte und der Entwicklung der Rechtsprechung sowie der Marktbedingungen für gebrauchte Dieselfahrzeuge einem erheblichen Schätzrisiko. Ob und in welcher Höhe für die rechtlichen Risiken aus der Dieselthematik Rückstellungen zu bilden oder Eventualverbindlichkeiten anzugeben sind, ist dabei in hohem Maße durch die Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter beeinflusst. Wie im Konzernanhang dargestellt, haben die gesetzlichen Vertreter bei ihren Einschätzungen und Annahmen insbesondere berücksichtigt, dass die Ergebnisse der verschiedenen eingeleiteten und inzwischen überwiegend abgeschlossenen Maßnahmen zur Aufklärung der Dieselthematik unverändert keine Bestätigung dafür ergeben haben, dass Vorstandsmitglieder der Gesellschaft vor Sommer 2015 Kenntnis von einer bewussten Manipulation der Steuerungssoftware hatten.

Aufgrund der betragsmäßigen Bedeutung der bilanziellen Vorsorgen sowie des Umfangs der Annahmen und Ermessensspielräume der gesetzlichen Vertreter war dieser Sachverhalt im Rahmen unserer Prüfung einer der bedeutsamsten Sachverhalte.

Prüferisches Vorgehen

Zur Beurteilung des Ansatzes sowie der Bewertung der Rückstellungen für Rechtsrisiken und des Ausweises von Eventualverbindlichkeiten infolge der Dieselthematik haben wir im Rahmen einer risikoorientierten Auswahl bedeutsamer Vorgänge neben vorliegenden behördlichen Bescheiden und gerichtlichen Urteilen insbesondere Arbeitsergebnisse und Stellungnahmen von Experten, die durch die gesetzlichen Vertreter des VW Konzerns beauftragt wurden, gewürdigt. Darüber hinaus haben wir unter Einbindung eigener Rechts- und Forensik-Experten regelmäßig Gespräche mit der Rechtsabteilung sowie den von den gesetzlichen Vertretern des VW Konzerns beauftragten externen Rechtsanwälten geführt, um uns die aktuellen Entwicklungen und Gründe, die zu den Einschätzungen bezüglich der laufenden Verfahren geführt haben, erläutern zu lassen. Erhaltene externe Rechtsanwaltsbestätigungen haben wir mit der von den gesetzlichen Vertretern getroffenen Risikoeinschätzung abgeglichen. Zur Beurteilung der Vollständigkeit der Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten erfolgte darüber hinaus auch eine regelmäßige Durchsicht öffentlich verfügbarer Informationen, wie z.B. Medienberichterstattung.

Wir haben zudem das Mengen- und Wertgerüst der Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten für einzelne Sachverhalte anhand eingegangener Klageschriften, geschlossener Vergleiche und ergangener Urteile stichprobenartig überprüft. Weiterhin haben wir in Bezug auf das Wertgerüst, soweit beobachtbar, die aktuellen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter mit Erfahrungswerten der Vergangenheit abgeglichen. Für wesentliche Zuführungen zu den Rückstellungen haben wir untersucht, inwieweit diese auf neuen Sachverhalten bzw. auf Änderungen in den Schätzparametern beruhen und hierzu entsprechende Nachweise eingeholt. Zur Analyse wesentlicher Inanspruchnahmen der Rückstellungen haben wir uns ein Verständnis über die eingerichteten prozessualen Kontrollen verschafft und in Stichproben untersucht, ob diese auf abgeschlossenen Vergleichen bzw. ergangenen Urteilen beruhen und entsprechende Zahlungen geleistet wurden.

Weiterhin wurde die im Geschäftsjahr 2021 abgeschlossene Sonderuntersuchung hinsichtlich des zeitlichen Informationsstandes ehemaliger und jetziger Vorstandsmitglieder zur Dieselthematik durch Einsichtnahme in externe Gutachten und Untersuchungsergebnisse sowie Befragung der mit der Durchführung der Untersuchung beauftragten externen Anwaltskanzlei unter Einbeziehung eigener Forensik-Experten nachvollzogen und gewürdigt.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich keine Einwendungen hinsichtlich der bilanziellen Behandlung der Risikovorsorgen für die Dieselthematik ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben

Die dargestellten Informationen und abgegebenen Erklärungen im Zusammenhang mit der Dieselthematik einschließlich der Ausführungen zu den zugrunde liegenden Ursachen, zu der Kenntnislage von Vorstandsmitgliedern sowie zu den Auswirkungen auf diesen Abschluss sind in den Abschnitten „Wesentliche Ereignisse“, „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ zu den Schätzungen und Beurteilungen des Managements und „Erläuterungen zur Bilanz“ Textziffer 30 „Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen“, Textziffer 38 „Eventualverbindlichkeiten“ und Textziffer 39 „Rechtsstreitigkeiten“ des Konzernanhangs und im Konzernlagebericht im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“, Abschnitt „Rechtsrisiken“, dort im Unterabschnitt „Dieselthematik“ enthalten.

2. Werthaltigkeit der Goodwills und der erworbenen Markennamen

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Das Ergebnis der Ermittlung eines möglichen Wertminderungsbedarfs der Goodwills und der erworbenen Markennamen im Rahmen der vorgenommenen Wertminderungstests ist in hohem Maße davon abhängig, wie die gesetzlichen Vertreter die künftigen Zahlungsmittelzuflüsse einschätzen und die jeweils verwendeten Diskontierungszinssätze bestimmen. Der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten wird grundsätzlich auf der Basis des Nutzungswerts unter Verwendung von Discounted-Cashflow-Modellen ermittelt.

Neben der COVID-19-Pandemie haben sich im Geschäftsjahr 2021 insbesondere temporäre Produktionsunterbrechungen aufgrund der Versorgungsgengpässe bei Halbleitern negativ auf die Zahlungsmittelzuflüsse des VW Konzerns sowie seiner Marken ausgewirkt. Auch für das Geschäftsjahr 2022 gehen die gesetzlichen Vertreter des VW Konzerns von einer Beeinträchtigung der Zahlungsmittelzuflüsse aus.

Zudem hat die Akquisition der Navistar-Gruppe im Geschäftsjahr 2021 den Buchwert der Goodwills sowie der erworbenen Markennamen erhöht.

Vor dem Hintergrund der fortlaufenden Transformation des Kerngeschäfts hin zu Elektromobilität und Digitalisierung, dem Übergang zu autonom fahrenden Fahrzeugen sowie zunehmender umweltrechtlicher Auflagen, bestehen Unsicherheiten, die bei der Schätzung der Marktanteile der Elektrofahrzeuge und der zu erzielenden Margen sowie der langfristigen Wachstumsraten zu berücksichtigen sind. Diese Schätzungen der gesetzlichen Vertreter sind risikobehaftet und können angesichts sich verändernder umweltrechtlicher Auflagen und Marktbedingungen revidiert werden.

Ermessensspielräume der gesetzlichen Vertreter bestehen darüber hinaus in der Festlegung der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten für Zwecke der Wertminderungstests, der Festlegung der jeweils verwendeten Diskontierungszinssätze sowie der angenommenen langfristigen Wachstumsraten.

Vor diesem Hintergrund, der Wesentlichkeit der Goodwills und der erworbenen Markennamen in Relation zur Bilanzsumme, der der Bewertung zugrunde liegenden Komplexität sowie der im Rahmen der Bewertung vorhandenen Ermessensspielräume war der Wertminderungstest für die Goodwills und die erworbenen Markennamen im Rahmen unserer Prüfung einer der bedeutsamsten Sachverhalte.

Prüferisches Vorgehen

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir unter anderem das methodische Vorgehen zur Durchführung der Wertminderungstests vor dem Hintergrund der entsprechenden Regelungen des IAS 36 unter Einbindung von Bewertungsexperten beurteilt. Dabei haben wir die rechnerische Richtigkeit der verwendeten Bewertungsmodelle nachvollzogen.

Wir haben auf Basis des internen Berichtswesens des VW Konzerns beurteilt, ob für die erworbenen Markennamen die Marken die niedrigste Ebene innerhalb des VW Konzerns darstellen, die unabhängig voneinander Zahlungsmittelzuflüsse generieren, und ob die Goodwills für interne Managementzwecke auf Ebene der Marken überwacht werden.

Den im VW Konzern eingerichteten Planungsprozess haben wir analysiert und die im Planungsprozess implementierten Kontrollen hinsichtlich ihrer Effektivität beurteilt. Als Ausgangspunkt haben wir die von den gesetzlichen Vertretern erstellte und vom Aufsichtsrat zur Kenntnis genommene operative Fünf-Jahresplanung des VW Konzerns mit den Planwerten in den zugrunde liegenden Wertminderungstests abgeglichen. Die wesentlichen Prämissen der Planung für ausgewählte Marken, welchen wesentliche Goodwills sowie erworbene Markennamen zugeordnet sind, haben wir mit den gesetzlichen Vertretern besprochen sowie zur Beurteilung der Planungsgenauigkeit einen Abgleich mit den in der Vergangenheit realisierten Ergebnissen und Zahlungsmittelzuflüssen durchgeführt. Bei der Plausibilisierung der Inputdaten der Wertminderungstests haben wir unter anderem einen Abgleich mit allgemeinen und branchenspezifischen Markterwartungen vorgenommen, die den erwarteten Zahlungsmittelzuflüssen zugrunde liegen. Die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie und der Versorgungsgengänge mit Halbleitern auf die Entwicklung der Zahlungsmittelzuflüsse der einzelnen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten haben wir mit den gesetzlichen Vertretern besprochen und mit aktuellen Markterwartungen verglichen. Darüber hinaus haben wir Erwartungen zur Entwicklung der Marktanteile batterieelektrischer Fahrzeuge sowie die Auswirkungen auf die geplanten Investitionen sowie deren mittelbare Auswirkungen auf die, von den gesetzlichen Vertretern erwarteten, nachhaltigen Zahlungsmittelzuflüsse untersucht.

Im Hinblick auf die Überleitung der Mittelfristplanung in die Langfristplanung haben wir die Plausibilität der angenommenen Wachstumsraten durch Abgleich mit beobachtbaren Daten beurteilt. Zur Beurteilung der verwendeten Diskontierungszinssätze und Wachstumsraten haben wir die bei deren Bestimmung herangezogenen Parameter anhand von öffentlich verfügbaren Informationen analysiert und die Ermittlung im Hinblick auf die sich dafür ergebenden Anforderungen des IAS 36 methodisch nachvollzogen.

Ferner haben wir die Sensitivitätsanalysen der gesetzlichen Vertreter beurteilt, um ein mögliches Wertmindeungsrisiko bei einer für möglich gehaltenen Änderung einer der wesentlichen Annahmen der Bewertung einschätzen zu können.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich hinsichtlich der Werthaltigkeit der Goodwills und der erworbenen Markennamen keine Einwendungen ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben

Zu den bezüglich der Goodwills und der erworbenen Markennamen angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen verweisen wir auf die Angabe im Konzernanhang im Abschnitt „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ zu den Immateriellen Vermögenswerten. Für die damit in Zusammenhang stehenden Angaben zu Ermessensausübungen der gesetzlichen Vertreter und zu Quellen von Schätzungsunsicherheit sowie zu den Angaben zu den Goodwills und zu den erworbenen Markennamen verweisen wir auf die Angabe im Konzernanhang in den Abschnitten „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ zu Schätzungen und Beurteilungen des Managements sowie „Erläuterungen zur Bilanz“ Textziffer 12 „Immaterielle Vermögenswerte“. Im Konzernlagebericht verweisen wir auf das Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“, Abschnitt „Risiken und Chancen“, dort im Unterabschnitt „Risiken aus der Werthaltigkeit von Goodwill beziehungsweise Markennamen und aus Beteiligungen“.

3. Ansatz und Werthaltigkeit von Entwicklungskosten

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Wesentliche Voraussetzungen für einen Ansatz von Entwicklungskosten als Vermögenswerte sind die Umsetzbarkeit der Entwicklungsprojekte (u.a. die Möglichkeit der technischen Realisierung, die Absicht zur Fertigstellung sowie die Fähigkeit zur Nutzung) sowie die erwartete Erzielung eines künftigen wirtschaftlichen Nutzens. Aufgrund der technologischen Transformation des VW Konzerns und damit verbundenen neuen Entwicklungsbereichen (u.a. hohen Investitionen in Elektromobilität, Software und autonomes Fahren) steigt die Komplexität von Forschungs- und Entwicklungsprojekten. Die Beurteilung der Projektumsetzbarkeit spielt in diesem Zusammenhang eine zunehmend bedeutsamere Rolle und ist mit erhöhten Ermessensspielräumen behaftet.

Solange noch keine planmäßige Abschreibung der aktivierten Entwicklungskosten erfolgt, sind diese mindestens einmal jährlich als Teil der zugehörigen Zahlungsmittelgenerierenden Einheit einem Wertminderungstest auf Ebene der als Zahlungsmittelgenerierende Einheiten definierten Marken zu unterziehen. Die Annahme der Erzielung künftigen wirtschaftlichen Nutzens sowie das Ergebnis der Überprüfung der Werthaltigkeit der aktivierten Entwicklungskosten im Rahmen der vorgenommenen Analysen und Wertminderungstests ist in hohem Maße davon abhängig, wie die gesetzlichen Vertreter die künftigen Zahlungsmittelzuflüsse einschätzen und die jeweils verwendeten Diskontierungszinssätze bestimmen. Der erzielbare Betrag der Zahlungsmittelgenerierenden Einheiten wird grundsätzlich auf der Basis des Nutzungswerts unter Verwendung von Discounted-Cashflow-Modellen ermittelt.

Neben der COVID-19-Pandemie haben sich im Geschäftsjahr 2021 insbesondere temporäre Produktionsunterbrechungen aufgrund der Versorgungsgengpässe bei Halbleitern negativ auf die Zahlungsmittelzuflüsse des VW Konzerns sowie seiner Marken ausgewirkt. Auch für das Geschäftsjahr 2022 gehen die gesetzlichen Vertreter des VW Konzerns von einer Beeinträchtigung der Zahlungsmittelzuflüsse aus.

Vor dem Hintergrund der fortlaufenden Transformation des Kerngeschäfts hin zu Elektromobilität und Digitalisierung, dem Übergang zu autonom fahrenden Fahrzeugen sowie zunehmender umweltrechtlicher Auflagen, bestehen Unsicherheiten, die bei der Schätzung der Marktanteile der Elektrofahrzeuge und der zu erzielenden Margen sowie der langfristigen Wachstumsraten zu berücksichtigen sind. Wachstumserwartungen der gesetzlichen Vertreter sind risikobehaftet und können angesichts sich verändernder umweltrechtlicher Auflagen und Marktbedingungen revidiert werden.

Ermessensspielräume der gesetzlichen Vertreter bestehen darüber hinaus in der Festlegung der Zahlungsmittelgenerierenden Einheiten für Zwecke der Wertminderungstests, der Festlegung der jeweils verwendeten Diskontierungszinssätze sowie der angenommenen langfristigen Wachstumsraten.

Vor diesem Hintergrund, der Wesentlichkeit der aktivierten Entwicklungskosten in Relation zur Bilanzsumme, der Höhe der Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen insgesamt sowie der im Rahmen der Bewertung vorhandenen Ermessensspielräume waren der Ansatz von Entwicklungskosten sowie der Wertminderungstest im Rahmen unserer Prüfung einer der bedeutsamsten Sachverhalte.

Prüferisches Vorgehen

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir den Prozess zur Abgrenzung der Forschungs- von den Entwicklungskosten, insbesondere im Hinblick auf die Aktivierungsvoraussetzungen, gewürdigt. In diesem Zusammenhang haben wir analytische Prüfungshandlungen wie Vergleiche von Projektbudgets und Aktivierungsquoten durchgeführt, Unterlagen zur Dokumentation der Projektumsetzbarkeit eingesehen und in Teilbereichen prozessbezogene Kontrollen getestet. Außerdem haben wir das Aktivierungskriterium des künftigen wirtschaftlichen Nutzens auf der Basis der Annahmen hinsichtlich der Zahlungsmittelzuflüsse der jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheit, der die aktivierte Entwicklungskosten zugeordnet werden, gewürdigt.

Darüber hinaus haben wir unter anderem das methodische Vorgehen zur Bestimmung der relevanten zahlungsmittelgenerierenden Einheiten und zur Durchführung der Wertminderungstests vor dem Hintergrund der entsprechenden Regelungen des IAS 36 unter Einbindung von Bewertungsexperten beurteilt. Dabei haben wir die rechnerische Richtigkeit der verwendeten Bewertungsmodelle nachvollzogen.

Den im VW Konzern eingerichteten Planungsprozess haben wir analysiert und die im Planungsprozess implementierten Kontrollen hinsichtlich ihrer Effektivität beurteilt. Als Ausgangspunkt haben wir die von den gesetzlichen Vertretern erstellte und vom Aufsichtsrat zur Kenntnis genommene operative Fünf-Jahresplanung des VW Konzerns mit den Planwerten in den zugrunde liegenden Wertminderungstests abgeglichen. Die wesentlichen Prämissen der Planung für die von uns im Rahmen einer Stichprobe ausgewählten Marken mit wesentlichen aktivierte Entwicklungskosten haben wir mit den gesetzlichen Vertretern besprochen sowie zur Beurteilung der Planungsgenauigkeit einen Abgleich mit den in der Vergangenheit realisierten Ergebnissen und Zahlungsmittelzuflüssen durchgeführt. Bei der Plausibilisierung der Inputdaten der Wertminderungstests haben wir unter anderem einen Abgleich mit allgemeinen und branchenspezifischen Marktewartungen vorgenommen, die den erwarteten Zahlungsmittelzuflüssen zugrunde liegen. Die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie und der Versorgungsgänge mit Halbleitern auf die Entwicklung der Zahlungsmittelzuflüsse der einzelnen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten haben wir mit den gesetzlichen Vertretern besprochen und mit aktuellen Marktewartungen verglichen. Darüber hinaus haben wir Erwartungen zur Entwicklung der Marktanteile batterie-elektrischer Fahrzeuge sowie die Auswirkungen auf die geplanten Investitionen sowie deren mittelbare Auswirkungen auf die, von den gesetzlichen Vertretern erwarteten, nachhaltigen Zahlungsmittelzuflüsse untersucht.

Im Hinblick auf die Überleitung der Mittelfristplanung in die Langfristplanung haben wir die Plausibilität der angenommenen Wachstumsraten durch Abgleich mit beobachtbaren Daten beurteilt. Zur Beurteilung der verwendeten Diskontierungszinssätze und Wachstumsraten haben wir die bei deren Bestimmung herangezogenen Parameter anhand von öffentlich verfügbaren Informationen analysiert und die Ermittlung im Hinblick auf die sich dafür ergebenden Anforderungen des IAS 36 methodisch nachvollzogen.

Ferner haben wir die Sensitivitätsanalysen der gesetzlichen Vertreter beurteilt, um ein mögliches Wertminderungsrisiko bei einer für möglich gehaltenen Änderung einer der wesentlichen Annahmen der Bewertung einschätzen zu können.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich hinsichtlich des Ansatzes und der Werthaltigkeit der aktivierte Entwicklungskosten keine Einwendungen ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben

Zu den bezüglich der für die aktivierte Entwicklungskosten angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen verweisen wir auf die Angabe im Konzernanhang im Abschnitt „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ zu den Immateriellen Vermögenswerten. Für die damit in Zusammenhang stehenden Angaben zu Ermessensausübungen der gesetzlichen Vertreter und zu Quellen von Schätzungsunsicherheit sowie zu den Angaben zu den aktivierte Entwicklungskosten verweisen wir auf die Angaben im Konzernanhang in den Abschnitten „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ zu Schätzungen und Beurteilungen des Managements sowie „Erläuterungen zur Bilanz“ Textziffer 12 „Immaterielle Vermögenswerte“.

4. Vollständigkeit und Bewertung der Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Die Ermittlung der Verpflichtungen aus Gewährleistungsansprüchen erfolgt auf der Basis des geschätzten Schadensverlaufs und des Kulanzverhaltens. Sofern außergewöhnliche technische Einzelrisiken erwartet werden, erfolgt eine gesonderte Einschätzung, ob und gegebenenfalls in welchem Umfang Maßnahmen zu ihrer Behebung notwendig sind und entsprechende Rückstellungen gebildet werden müssen.

Die Höhe der Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen ist insgesamt bedeutsam. Darüber hinaus ergeben sich neben allgemeinen Ermessensspielräumen in der Auswahl der Bewertungsverfahren sowie der Einschätzung der Verpflichtungen zunehmend Schätzunsicherheiten aufgrund des steigenden Anteils von Hybrid- und batterieelektrischen Fahrzeugen mit geringen Erfahrungswerten in Bezug auf deren Schadensanfälligkeit. Vor dem Hintergrund der Höhe des Rückstellungsbetrags und der bei der Bewertung vorhandenen Ermessensspielräume war die Vollständigkeit und Bewertung von Rückstellungen aus Gewährleistungsverpflichtungen im Rahmen unserer Prüfung einer der bedeutsamsten Sachverhalte.

Prüferisches Vorgehen

Hinsichtlich der Bilanzierung der Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen haben wir uns mit den zugrunde liegenden Prozessen zur Erfassung der bisherigen Schadensfälle, zur Ermittlung und Bewertung des geschätzten zukünftigen Schadensverlaufs sowie zur Bildung der Rückstellungen befasst und in Teilbereichen Kontrollen getestet.

Vor dem Hintergrund der Unsicherheit in Bezug auf den geschätzten zukünftigen Schadensverlauf haben wir die zugrunde liegenden Bewertungsannahmen, insbesondere zu den erwarteten Schadensraten pro Fahrzeug und deren Kosten, mit Hilfe von Analysen auf der Basis von Vergangenheitsdaten beurteilt. Im Falle fehlender Erfahrungswerte wurden die zugrunde liegenden Annahmen der gesetzlichen Vertreter nachvollzogen und auf Basis von Vergangenheitsdaten für vergleichbare Sachverhalte plausibilisiert. Anhand der aus diesen Vergangenheitsdaten abgeleiteten Berechnungsgrundlagen haben wir die für die erwarteten Schadensfälle je Fahrzeug geschätzten Kosten nachvollzogen. Zur Beurteilung der Vollständigkeit der Rückstellungen haben wir darüber hinaus die für die Rückstellungsbildung zugrunde gelegte Anzahl der verkauften Fahrzeuge mit den Absatzmengen abgestimmt. Das Berechnungsschema der Rückstellungen haben wir, einschließlich der Abzinsung, methodisch und rechnerisch nachvollzogen.

Für wesentliche technische Einzelrisiken haben wir deren erwartete Schadenshäufigkeiten sowie die Ermittlung der erwarteten Kosten je Fall bzw. Fahrzeug auf der Grundlage von Dokumentationen über bisherige Schadensfälle, der Einsicht in Beschlüsse technischer Gremien und von Erörterungen mit den zuständigen Abteilungen beurteilt.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich keine Einwendungen hinsichtlich der Vollständigkeit und Bewertung der Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben

Zu den im Rahmen der Bilanzierung von Rückstellungen aus Gewährleistungsverpflichtungen angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen verweisen wir auf die Angaben im Konzernanhang im Abschnitt „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ zu den Schätzungen und Beurteilungen des Managements sowie „Erläuterungen zur Bilanz“ Textziffer 30 „Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen“.

5. Ermittlung der erwarteten Restwerte der vermieteten Vermögenswerte im Rahmen des Werthaltigkeitstests

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

In dem Bilanzposten vermietete Vermögenswerte werden Kraftfahrzeuge aus laufenden Leasingverträgen ausgewiesen. Hinsichtlich dieser Fahrzeuge besteht ein Wertminderungsrisiko, das primär von der Höhe des zum Leasingende erwarteten Restwerts abhängig ist.

Mittels interner und externer Vermarktungsergebnisse sowie auf Basis von Schätzungen bezüglich zukünftiger Marktpreisentwicklungen wird der erwartete Restwert im Rahmen eines Werthaltigkeitstests vierteljährlich überprüft.

Als Folge der nicht abschließend beurteilbaren direkten und indirekten Auswirkungen der immer noch anhaltenden weltweiten Covid-19-Pandemie und in Bezug auf die Lieferengpässe bei Halbleitern, ergeben sich im Geschäftsjahr 2021 weiterhin erhöhte Schätzunsicherheiten bei der Ermittlung der erwarteten Restwerte.

Vor dem Hintergrund der Ermessensentscheidungen bei der Ermittlung der Restwerte, der bestehenden Schätzunsicherheit im Rahmen des Wertminderungstestes - sowie der betragsmäßig großen Bedeutung der vermieteten Vermögenswerte ist die Ermittlung der erwarteten Restwerte im Rahmen unserer Prüfung einer der bedeutsamsten Sachverhalte.

Prüferisches Vorgehen

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir den implementierten Prozess zur Ermittlung und Überwachung der Restwerte auf mögliche Fehlerrisiken analysiert und uns ein Verständnis über die Prozessschritte und Kontrollen verschafft. Darauf aufbauend haben wir die Wirksamkeit der implementierten Kontrollen in wesentlichen Teileinheiten hinsichtlich der Ermittlung und Überwachung der erwarteten Restwerte getestet. Zur Beurteilung der für die Ermittlung der Restwerte verwendeten Prognosemodelle haben wir auf Basis der jeweiligen Modellkonzeptionen die Validierungskonzepte daraufhin geprüft, ob die dort beschriebenen Validierungshandlungen eine Beurteilung der Prognosegüte des Modells ermöglichen. Wir haben untersucht, ob sich auf Basis der anhand der Validierungskonzepte durchgeführten Validierungshandlungen sowie auf Basis der durchgeführten Backtestings Hinweise auf Modellschwächen bzw. Anpassungsbedarfe der Modelle ergaben. Weiterhin haben wir beurteilt, ob die dem Prognosemodell zu Grunde liegenden Modellannahmen sowie die verwendeten Parameter für die Ermittlung der erwarteten Restwerte nachvollziehbar dokumentiert sind. Dazu haben wir Nachweise über die verwendeten wesentlichen Ausgangsdaten und Annahmen in Bezug auf Laufleistung, Alter und Lebenszyklus der Fahrzeuge zur Ermittlung der Restwerte erlangt und in Bezug auf Ihre Aktualität und Nachvollziehbarkeit untersucht. Die getroffenen Vermarktungsannahmen haben wir dahingehend beurteilt, ob sie mit branchenspezifischen und allgemeinen Markterwartungen sowie insbesondere mit aktuellen Vermarktungsergebnissen im Einklang stehen.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich keine Einwendungen gegen die Ermittlung der erwarteten Restwerte der vermieteten Vermögenswerte im Rahmen des Werthaltigkeitstests ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben

Zu den bezüglich der für die vermieteten Vermögenswerte angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen verweisen wir auf die Angabe im Konzernanhang im Abschnitt „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ zu den vermieteten Vermögenswerten. Für die damit in Zusammenhang stehenden Angaben zu Ermessensausübungen der gesetzlichen Vertreter und zu Quellen von Schätzungsunsicherheit verweisen wir auf die Angaben im Konzernanhang in den Abschnitten „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ zu Schätzungen und Beurteilungen des Managements sowie „Erläuterungen zur Bilanz“ Textziffer 14 „Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“.

HINWEIS ZUR HERVORHEBUNG EINES SACHVERHALTS – IMMANENTES RISIKO AUFGRUND VON UNSICHERHEITEN**BEZÜGLICH DER RECHTSKONFORMITÄT DER AUSLEGUNG DER EU-TAXONOMIEVERORDNUNG**

Wir verweisen auf die Ausführungen der gesetzlichen Vertreter in Abschnitt „EU-Taxonomie“ des Konzernlageberichts hinsichtlich der Angaben zur EU-Taxonomie. Dort wird beschrieben, dass die EU-Taxonomieverordnung und die hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte Formulierungen und Begriffe enthalten, die noch Auslegungsunsicherheiten unterliegen und für die noch nicht in jedem Fall Klarstellungen veröffentlicht wurden. Die gesetzlichen Vertreter legen dar, wie sie die erforderlichen Auslegungen der EU-Taxonomieverordnung und der hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte vorgenommen haben. Aufgrund des immanenten Risikos, dass bestimmte Rechtsbegriffe unterschiedlich ausgelegt werden können, ist die Rechtskonformität der Auslegung mit Unsicherheiten behaftet. Unser Prüfungsurteil zum Konzernlagebericht ist diesbezüglich nicht modifiziert.

SONSTIGE INFORMATIONEN

Der Aufsichtsrat ist für den Bericht des Aufsichtsrats verantwortlich. Für die Erklärung nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex, die Bestandteil der Konzernerkundigung zur Unternehmensführung ist, sowie für den Vergütungsbericht nach § 162 AktG sind die gesetzlichen Vertreter und der Aufsichtsrat verantwortlich. Im Übrigen sind die gesetzlichen Vertreter für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die in der Anlage zum Bestätigungsvermerk genannten Bestandteile des Geschäftsberichts.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, Konzernlagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmensaktivität zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmensaktivität, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmensaktivität zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Konzernlagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und Konzernlageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht, planen und führen Prüfungs-handlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können;
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsysteem und den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme abzugeben;
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben;
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmensaktivität sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmensaktivität aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmensaktivität nicht mehr fortführen kann;
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt;
- holen wir ausreichende, geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile;
- beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns;
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsyste, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und die hierzu getroffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Konzernabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

SONSTIGE GESETZLICHE UND ANDERE RECHTLICHE ANFORDERUNGEN

Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB

Prüfungsurteil

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der beigefügten Datei (SHA-256-Prüfsumme: 8d5619f3161fad9deca8a14e45fe91403e85622d03959c410c8926dc1d7a905a) VWAG_JFB_Konzern_2021-12-31 enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts (im Folgenden auch als „ESEF-Unterlagen“ bezeichnet) den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat („ESEF-Format“) in allen wesentlichen Belangen entsprechen. In Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften erstreckt sich diese Prüfung nur auf die Überführung der Informationen des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden „Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Konzernabschluss und zum beigefügten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten Datei enthaltenen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3a HGB unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3a HGB (IDW PS 410 (10.2021)) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist im Abschnitt „Verantwortung des Konzernabschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen“ weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätssicherungssystem des IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) angewendet.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für die ESEF-Unterlagen

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Erstellung der ESEF-Unterlagen mit den elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB und für die Auszeichnung des Konzernabschlusses nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 2 HGB.

Ferner sind die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Erstellung der ESEF-Unterlagen zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat sind.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses der Erstellung der ESEF-Unterlagen als Teil des Rechnungslegungsprozesses.

Verantwortung des Konzernabschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die ESEF-Unterlagen frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB sind. Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – Verstöße gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungs nachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.
- gewinnen wir ein Verständnis von den für die Prüfung der ESEF-Unterlagen relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Kontrollen abzugeben.
- beurteilen wir die technische Gültigkeit der ESEF-Unterlagen, d.h. ob die die ESEF-Unterlagen enthaltende Datei die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung an die technische Spezifikation für diese Datei erfüllt.
- beurteilen wir, ob die ESEF-Unterlagen eine inhaltsgleiche XHTML-Wiedergabe des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften Konzernlageberichts ermöglichen.
- beurteilen wir, ob die Auszeichnung der ESEF-Unterlagen mit Inline XBRL-Technologie (iXBRL) nach Maßgabe der Artikel 4 und 6 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der am Abschlussstichtag geltenden Fassung eine angemessene und vollständige maschinenlesbare XBRL-Kopie der XHTML-Wiedergabe ermöglicht.

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 22. Juli 2021 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 1. September 2021 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind seit dem Geschäftsjahr 2020 als Konzernabschlussprüfer der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

Sonstiger Sachverhalt – Verwendung des Bestätigungsvermerks

Unser Bestätigungsvermerk ist stets im Zusammenhang mit dem geprüften Konzernabschluss und dem geprüften Konzernlagebericht sowie den geprüften ESEF-Unterlagen zu lesen. Der in das ESEF-Format überführte Konzernabschluss und Konzernlagebericht – auch die im Bundesanzeiger bekanntzumachenden Fassungen – sind lediglich elektronische Wiedergaben des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften Konzernlageberichts und treten nicht an deren Stelle. Insbesondere ist der ESEF-Vermerk und unser darin enthaltenes Prüfungsurteil nur in Verbindung mit den in elektronischer Form bereitgestellten geprüften ESEF-Unterlagen verwendbar.

Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Martin Matischiok.

ANLAGE ZUM BESTÄTIGUNGSVERMERK:**1. Nicht inhaltlich geprüfte Bestandteile des Konzernlageberichts**

Folgenden Bestandteil des Konzernlageberichts haben wir nicht inhaltlich geprüft:

- die auf der im Konzernlagebericht angegebenen Internetseite veröffentlichte Konzernerklärung zur Unternehmensführung, die Bestandteil des Konzernlageberichts ist.

2. Weitere Sonstige Informationen

Die „Sonstigen Informationen“ umfassen die folgenden Bestandteile des Geschäftsberichts, von denen wir eine Fassung bis zur Erteilung dieses Bestätigungsvermerks erlangt haben:

- den nichtfinanziellen Konzernbericht

Zu den „sonstigen Informationen“ zählen ferner weitere, für den Geschäftsbericht vorgesehene Bestandteile, von denen wir eine Fassung bis zur Erteilung des Bestätigungsvermerks erlangt haben, insbesondere die Abschnitte:

- An unsere Aktionäre
- Konzernbereiche
- Konzernerklärung zur Unternehmensführung
- Vergütungsbericht
- Versicherung der gesetzlichen Vertreter sowie
- Weitere Informationen

aber nicht der Konzernabschluss, nicht die in die inhaltliche Prüfung einbezogenen Konzernlageberichtsan-
gaben und nicht unseren dazugehörigen Bestätigungsvermerk.

3. Informationen des Unternehmens außerhalb des Geschäftsberichts, auf die im Konzernlagebericht verwiesen wird

Der Konzernlagebericht enthält weitere Querverweise auf Internetseiten des Konzerns. Die Informationen, auf die sich die Querverweise beziehen, haben wir nicht inhaltlich geprüft.

Hannover, 11. März 2022

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Meyer
Wirtschaftsprüfer

Matischiok
Wirtschaftsprüfer

Prüfungsvermerk zum Vergütungsbericht

An die VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT

Wir haben den beigefügten, zur Erfüllung des § 162 AktG aufgestellten Vergütungsbericht der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 einschließlich der dazugehörigen Angaben geprüft.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats

Die gesetzlichen Vertreter und der Aufsichtsrat der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT sind verantwortlich für die Aufstellung des Vergütungsberichts, einschließlich der dazugehörigen Angaben, der den Anforderungen des § 162 AktG entspricht. Die gesetzlichen Vertreter und der Aufsichtsrat sind auch verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Vergütungsberichts, einschließlich der dazugehörigen Angaben, zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Angaben ist.

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers

Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage unserer Prüfung ein Urteil zu diesem Vergütungsbericht, einschließlich der dazugehörigen Angaben, abzugeben. Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Danach haben wir die Berufspflichten einzuhalten und die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass hinreichende Sicherheit darüber erlangt wird, ob der Vergütungsbericht, einschließlich der dazugehörigen Angaben, frei von wesentlichen falschen Angaben ist.

Eine Prüfung umfasst die Durchführung von Prüfungshandlungen, um Prüfungs nachweise für die im Vergütungsbericht enthaltenen Wertansätze einschließlich der dazugehörigen Angaben zu erlangen. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers. Dies schließt die Beurteilung der Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Angaben im Vergütungsbericht einschließlich der dazugehörigen Angaben ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Wirtschaftsprüfer das interne Kontrollsyste m, das relevant ist für die Aufstellung des Vergütungsberichts einschließlich der dazugehörigen Angaben. Ziel hierbei ist es, Prüfungshandlungen zu planen und durchzuführen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsyste ms des Unternehmens abzugeben. Eine Prüfung umfasst auch die Beurteilung der angewandten Rechnungslegungsmethoden, der Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern und dem Aufsichtsrat ermittelten geschätzten Werte in der Rechnungslegung sowie die Beurteilung der Gesamtdarstellung des Vergütungsberichts, einschließlich der dazugehörigen Angaben.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungs nachweise ausreichend und angemessen sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 einschließlich der dazugehörigen Angaben in allen wesentlichen Belangen den Rechnungslegungsbestimmungen des § 162 AktG.

Sonstiger Sachverhalt – Formelle Prüfung des Vergütungsberichts

Die in diesem Prüfungsvermerk beschriebene inhaltliche Prüfung des Vergütungsberichts umfasst die von § 162 Abs. 3 AktG geforderte formelle Prüfung des Vergütungsberichts, einschließlich der Erteilung eines Vermerks über diese Prüfung. Da wir ein uneingeschränktes Prüfungsurteil über die inhaltliche Prüfung des Vergütungsberichts abgeben, schließt dieses Prüfungsurteil ein, dass die Angaben nach § 162 Abs. 1 und 2 AktG in allen wesentlichen Belangen im Vergütungsbericht gemacht worden sind.

Haftungsbeschränkung

Für die Durchführung des Auftrags und unsere Verantwortlichkeit und Haftung gelten, auch im Verhältnis zu Dritten, die „Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften“ in der vom Institut der Wirtschaftsprüfer herausgegebenen Fassung vom 1. Januar 2017 (<http://www.de.ey.com>IDW-Auftragsbedingungen>).

Hannover, 11. März 2022

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Matischiok
Wirtschaftsprüfer

Hantke
Wirtschaftsprüfer



WEITERE INFORMATIONEN

- 391** Fünf-Jahres-Übersicht
- 392** Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
- 393** Glossar
- 395** Termine

Fünf-Jahres-Übersicht

	2021	2020	2019	2018	2017 ¹
Mengendaten (in Tsd.)					
Absatz (Automobile)	8.576	9.157	10.956	10.900	10.777
im Inland	973	1.108	1.347	1.236	1.264
im Ausland	7.603	8.049	9.609	9.664	9.513
Produktion (Automobile)	8.283	8.900	10.823	11.018	10.875
im Inland	1.483	1.633	2.112	2.303	2.579
im Ausland	6.800	7.267	8.712	8.715	8.296
Belegschaft (im Jahresdurchschnitt)	668	665	668	656	634
im Inland	294	295	295	291	285
im Ausland	373	370	373	365	350
Finanzdaten (in Mio. €)					
Gewinn- und Verlustrechnung					
Umsatzerlöse	250.200	222.884	252.632	235.849	229.550
Kosten der Umsatzerlöse	-202.959	-183.937	-203.490	-189.500	-186.001
Bruttoergebnis	47.241	38.947	49.142	46.350	43.549
Vertriebskosten	-19.228	-18.407	-20.978	-20.510	-20.859
Verwaltungskosten	-10.420	-9.399	-9.767	-8.819	-8.126
Sonstiges betriebliches Ergebnis	1.682	-1.466	-1.437	-3.100	-745
Operatives Ergebnis	19.275	9.675	16.960	13.920	13.818
Finanzergebnis	851	1.991	1.396	1.723	-146
Ergebnis vor Steuern	20.126	11.667	18.356	15.643	13.673
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-4.698	-2.843	-4.326	-3.489	-2.210
Ergebnis nach Steuern	15.428	8.824	14.029	12.153	11.463
Personalaufwand	43.677	40.516	42.913	41.158	38.950
Bilanzstruktur (Stand 31.12.)					
Langfristige Vermögenswerte	328.261	302.170	300.608	274.620	262.081
Kurzfristige Vermögenswerte	200.347	194.944	187.463	183.536	160.112
Gesamtvermögen	528.609	497.114	488.071	458.156	422.193
Eigenkapital	146.154	128.783	123.651	117.342	109.077
davon Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	1.705	1.734	1.870	225	229
Langfristige Schulden	218.062	202.921	196.497	172.846	152.726
Kurzfristige Schulden	164.393	165.410	167.924	167.968	160.389
Gesamtkapital	528.609	497.114	488.071	458.156	422.193
Cash-flow laufendes Geschäft	38.633	24.901	17.983	7.272	-1.185
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	24.181	18.372	20.076	19.386	18.218
Finanzierungstätigkeit	-7.754	7.637	-865	24.566	17.625

¹ Angepasst

Finanzwirtschaftliche Kennzahlen

%	2021	2020	2019	2018	2017 ¹
Volkswagen Konzern					
Bruttomarge	18,9	17,5	19,5	19,7	19,0
Personalaufwandsquote	17,5	18,2	17,0	17,5	17,0
Operative Umsatzrendite	7,7	4,3	6,7	5,9	6,0
Umsatzrendite vor Steuern	8,0	5,2	7,3	6,6	6,0
Umsatzrendite nach Steuern	6,2	4,0	5,6	5,2	5,0
Eigenkapitalquote	27,6	25,9	25,3	25,6	25,8
Konzernbereich Automobile²					
Absatzveränderung zum Vorjahr ³	- 6,3	- 16,4	+ 0,5	+ 1,1	+ 3,7
Umsatzveränderung zum Vorjahr	+13,3	- 14,3	+ 5,7	+ 2,7	+ 5,3
Forschungs- und Entwicklungskosten in % der Umsatzerlöse	7,6	7,6	6,7	6,8	6,7
Operative Umsatzrendite	6,4	3,7	6,5	5,5	5,7
EBITDA (in Mio. €) ⁴	31.609	24.462	29.706	26.707	26.094
Kapitalrendite (RoI) ⁵	10,4	6,5	11,2	11,0	12,1
Cash-flow laufendes Geschäft in % der Umsatzerlöse	15,7	13,6	14,5	9,2	6,0
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft in % der Umsatzerlöse	11,5	10,1	9,4	9,4	9,0
Sachinvestitionen in % der Umsatzerlöse	5,1	6,1	6,6	6,6	6,5
Netto-Liquidität in % der Umsatzerlöse des Konzerns	10,7	12,0	8,4	8,2	9,7
Anlagenintensität ⁶	23,1	24,7	26,4	23,3	23,7
Umlaufintensität ⁷	14,8	15,4	17,0	17,6	16,3
Umschlagshäufigkeit der Vorräte ⁸	5,0	4,4	4,8	5,0	5,1
Eigenkapitalquote	40,1	38,1	37,6	37,9	36,9
Konzernbereich Finanzdienstleistungen					
Wachstum Bilanzsumme	5,6	0,7	7,9	11,2	6,0
Eigenkapitalrendite vor Steuern ⁹	17,3	8,8	10,8	9,9	9,8
Eigenkapitalquote	14,5	13,2	12,8	12,7	13,7

1 Angepasst

2 Inklusive Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.

3 Inklusive der nicht vollkonsolidierten chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.

4 Operatives Ergebnis zuzüglich des Saldo aus Zu-/Abschreibungen auf Sachanlagen, aktivierte Entwicklungskosten, Vermietvermögen, Goodwill und Finanzanlagen gemäß Kapitalflussrechnung.

5 Zur Ermittlung siehe Kapitel „Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage“ unter der Überschrift Kapitalrendite (RoI) und Wertbeitrag im Berichtsjahr.

6 Sachanlagen zu Gesamtvermögen.

7 Vorräte zu Gesamtvermögen am Bilanzstichtag.

8 Verhältnis der Umsatzerlöse zu durchschnittlichem monatlichen Bestand der Vorräte.

9 Ergebnis vor Steuern in Prozent des durchschnittlichen Eigenkapitals.

Glossar

Ausgewählte Begriffe auf einen Blick

Berufsfamilien

Zum Beispiel Elektronik, Logistik, Marketing oder Finanzen. Mit der Förderung der Qualifizierung in den Berufsfamilien wird nach und nach eine neue Lehr- und Lernkultur etabliert. Die Fachexperten werden aktiv in die Vermittlung des Fachwissens eingebunden, indem sie ihr Können und Wissen an ihre Kollegen weitergeben.

Big Data

Steht für neuartige Verfahren zur Analyse und Auswertung von Datenmengen, die zu groß und komplex sind, als dass sie mittels manueller oder herkömmlicher Verfahren verarbeitet werden könnten.

Bilanzielle CO₂-Neutralität

Bilanzielle Kohlenstoffdioxid (CO₂) Neutralität wird erreicht, wenn anthropogene CO₂ Emissionen weltweit durch die Vermeidung, Reduktion und Kompenstation über einen spezifischen Zeitraum ausgeglichen werden. Dies schließt alle anderen relevanten Treibhausgase mit ein. Die Vermeidung und Reduktion bilden die Priorität für den Volkswagen Konzern.

Drehscheibenkonzept

Konzept einer flexiblen Fertigung, das es ermöglicht, sowohl innerhalb eines Werkes verschiedene Modelle mit variabler Tagesstückzahl zu produzieren als auch die Tagesstückzahl eines Modells zwischen zwei oder mehreren Werken zu variieren.

End-to-End-Elektronikarchitektur

Skalierbare Plattform von CARIAD zur sicheren und schnellen Verarbeitung von Daten im digital vernetzten Fahrzeug. Sie verbessert die Kommunikation zwischen Fahrzeug und Cloud und ermöglicht eine höhere Leistungsfähigkeit der Fahrzeuge.

Hybridanleihe

Die von Volkswagen begebenen Hybridanleihen werden vollständig dem Eigenkapital zugerechnet. Während der unbegrenzten Laufzeit stehen der Emittentin zu bestimmten Terminen Kündigungsrechte zu. Die Zinsausstattung ist bis zur ersten Kündigungsmöglichkeit fixiert und variiert später nach Maßgabe der Anleihebedingungen.

Hybridantrieb

Antrieb, bei dem zwei verschiedene Typen von Motoren und Energiespeichern kombiniert werden (in der Regel ein Verbrennungs- und ein Elektromotor).

Industrie 4.0

Beschreibt die vierte industrielle Revolution und die konsequente Weiterentwicklung der echtzeitfähigen und intelligenten Vernetzung von Menschen, Objekten und Systemen unter Ausnutzung aller Möglichkeiten der Informationstechnologien über die gesamte Wertschöpfungskette. Intelligente Maschinen, Lager- systeme und Betriebsmittel, die eigenständig Informationen austauschen, Aktionen auslösen und sich gegenseitig steuern, werden technisch in die Produktion und Logistik integriert. Dies ermöglicht eine enorme Wandlungsfähigkeit, Ressourceneffizienz und Ergonomie sowie eine Integration von Kunden und Geschäftspartnern in die Geschäfts- und Wertschöpfungsprozesse.

Liquefied Natural Gas (LNG)

Verflüssigtes Erdgas wird benötigt, um Erdgasmotoren für die Langstrecken von Lastkraftwagen und Bussen nutzen zu können, da nur so die erforderliche Energiedichte erzielt wird.

Modularer E-Antriebs-Baukasten (MEB)

Baukastensystem für die Herstellung von Elektroautos. Der MEB legt die Parameter für Achsen, Antriebe, Hochvolt-Batterien, Radstände und Gewichtsverhältnisse fest, damit ein Fahrzeug optimal die Anforderungen der Elektromobilität erfüllt. Im Jahr 2020 startete die Produktion der ersten Fahrzeuge auf Basis des MEB in Serie.

Modularer Querbaukasten (MQB)

Ausweitung der Modulstrategie auf die Fahrzeugarchitektur für Fahrzeuge mit Anordnung des Motors in Fahrzeugquerrichtung. Durch die modulare Betrachtung werden hohe Synergien zwischen den Fahrzeugen der Marken Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi, SEAT und ŠKODA erzielt.

Null-Emissions-Fahrzeuge (ZEV)

Fahrzeuge, die beim Betrieb keine schädlichen Emissionen aus Verbrennungsgasen aufweisen. Zu den Null-Emissions-Fahrzeugen zählen beispielsweise reine Elektroautos (BEV) oder Brennstoffzellenfahrzeuge.

Plug-in-Hybrid

Leistungsstufe von Hybirdfahrzeugen. Plug-in-Hybrid Electric Vehicles (PHEVs) besitzen eine größere Batterie mit entsprechend hoher Kapazität, die sowohl über den Verbrennungsmotor oder das Bremsen als auch über die Steckdose geladen werden kann. Dadurch erhöht sich die Reichweite des Fahrzeugs.

Premium Plattform Elektrik (PPE)

Neue Fahrzeugplattform für elektrisch angetriebene Fahrzeuge der Premium-, Sport- und Luxusklasse. Die Komponenten und Funktionen dieser Plattform sind speziell auf die hohen Anforderungen in diesem Segment zugeschnitten. Mit dieser Plattform werden hohe Synergien insbesondere zwischen den Marken Audi, Porsche und Bentley erzielt.

Rating

Systematische Bewertung von Unternehmen im Hinblick auf ihre Bonität. Das Rating wird durch Bewertungsstufen ausgedrückt, die die verschiedenen Rating-Agenturen unterschiedlich definieren.

Testverfahren

Bisher wurden Kraftstoffverbrauch und Abgasemissionen der in Europa zugelassenen Fahrzeuge auf einem Rollenprüfstand mit Hilfe des „Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ)“ ermittelt. Seit Herbst 2017 wird das bestehende Testverfahren für Abgas und Verbrauch in der EU durch die Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure (WLTP) sukzessive abgelöst. Diese gilt seit Herbst 2017 für neue Fahrzeugtypen und seit Herbst 2018 für alle Neufahrzeuge. Ziel dieses neuen Testzyklus‘ ist, CO₂-Emissionen und Verbräuche praxisnäher anzugeben. Eine weitere wichtige europäische Verordnung ist auch die Real Driving Emissions (RDE) für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, bei der die Emissionen mittels mobiler Abgasmesstechnik zusätzlich auch im realen Straßenverkehr überprüft werden.

Aktivierungsquote

Die Aktivierungsquote ist als Relation aus den aktivierten Entwicklungskosten und den gesamten Kosten für Forschung und Entwicklung im Konzernbereich Automobile definiert. Sie stellt den Anteil der gesamten Primärausgaben für Forschung und Entwicklung dar, welcher aktivierungspflichtig ist.

Ausschüttungsquote

Die Ausschüttungsquote ist die Summe der auf die Stamm- und Vorzugsaktien entfallenden Dividenden im Verhältnis zum Ergebnis nach Steuern, das auf die Aktionäre der Volkswagen AG entfällt. Die Ausschüttungsquote gibt Auskunft über die Verteilung des Ergebnisses.

Bruttomarge

Mit der Bruttomarge wird der prozentuale Anteil des Bruttoergebnisses an den Umsatzerlösen innerhalb einer Periode ermittelt. Die Bruttomarge gibt Auskunft über die Profitabilität nach Kosten des Umsatzes.

Dividendenrendite

Als Dividendenrendite wird die Relation aus Dividende für das Berichtsjahr und dem Schlusskurs des letzten Handelstages des Berichtsjahrs je Aktiengattung berechnet und zeigt die Rendite je Aktie. Die Dividendenrendite findet insbesondere Verwendung bei der Aktienbewertung und zum Aktienvergleich.

Eigenkapitalquote

Die Eigenkapitalquote gibt den prozentualen Anteil des Eigenkapitals am Gesamtkapital zu einem Stichtag an. Diese Quote ist ein Indikator für die Stabilität und Kapitalkraft des Unternehmens und zeigt den Grad der finanziellen Unabhängigkeit.

Eigenkapitalrendite vor Steuern

Mit der Eigenkapitalrendite wird das Verhältnis von Gewinn vor Steuern und durchschnittlichem Eigenkapital einer Periode in Prozent dargestellt. Sie ist ein Indikator für die Ertragskraft des Unternehmens und gibt die Verzinsung des Eigenkapitals wieder.

Kurs-Gewinn-Verhältnis

Das Kurs-Gewinn-Verhältnis ergibt sich aus der Division des Jahresendkurses je Aktiengattung durch das Ergebnis je Aktie. Es spiegelt die Ertragskraft je Aktie wider und gibt im Mehrjahresvergleich Auskunft über deren Entwicklung.

Steuerquote

Bei der Steuerquote handelt es sich um das in Prozent angegebene Verhältnis zwischen den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag und dem Gewinn vor Steuern. Die Steuerquote zeigt den Anteil, der vom erwirtschafteten Gewinn als Steuern abzuführen ist.

Umsatzrendite vor Steuern

Als Umsatzrendite ist das in Prozent ausgedrückte Verhältnis von Gewinn vor Steuern und Umsatzerlösen innerhalb einer Periode definiert. Sie zeigt die Höhe des je Umsatzeinheit erwirtschafteten Gewinns. Die Umsatzrendite gibt Auskunft über die Profitabilität der gesamten Geschäftstätigkeit vor Abzug von Steuern vom Einkommen und vom Ertrag.

TERMINE 2022

» 15. MÄRZ

Jahrespressekonferenz und
Investorenkonferenz der Volkswagen AG

» 4. MAI

Zwischenbericht Januar – März 2022

» 12. MAI

Hauptversammlung der Volkswagen AG

» 28. JULI

Halbjahresfinanzbericht 2022

» 27. OKTOBER

Zwischenbericht Januar – September 2022

HERAUSGEBER

Volkswagen AG
Konzernfinanzpublizität
Brieffach 1848
38436 Wolfsburg, Deutschland
Telefon + 49 (0) 5361 9-0
Fax + 49 (0) 5361 9-28282

Dieser Geschäftsbericht liegt auch in englischer Sprache vor.
Beide Sprachfassungen sind im Internet abrufbar unter:
www.volkswagenag.com/ir

INVESTOR RELATIONS

Investor Relations
Brieffach 1849
38436 Wolfsburg, Deutschland
E-Mail investor.relations@volkswagen.de
Internet www.volkswagenag.com/ir

KONZEPT, DESIGN UND REALISATION

nexxar GmbH

FINANZTEIL

Inhouse produziert mit firesys

FOTOGRAFIE

Volkswagen AG
AUDI AG
Jim Rakete
Daniel Wollstein