

VOLKSWAGEN GROUP

A close-up photograph of a car's front grille and headlights. The grille is silver with vertical slats, and the headlights are large and rectangular, reflecting light. The car's body is a light blue color.

Geschäftsbericht

2022

Wesentliche Zahlen

VOLKSWAGEN KONZERN

	2022	2021	%
Mengendaten¹ in Tsd.			
Auslieferungen an Kunden (Fahrzeuge)	8.263	8.882	-7,0
Absatz (Fahrzeuge)	8.481	8.576	-1,1
Produktion (Fahrzeuge)	8.717	8.283	+ 5,2
Belegschaft am 31.12.	675,8	672,8	+ 0,4
Finanzdaten nach IFRS in Mio. €			
Umsatzerlöse	279.232	250.200	+ 11,6
Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen	22.523	20.026	+ 12,5
Operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen (%)	8,1	8,0	
Sondereinflüsse	-399	-751	-46,8
Operatives Ergebnis	22.124	19.275	+ 14,8
Operative Umsatzrendite (%)	7,9	7,7	
Ergebnis vor Steuern	22.044	20.126	+ 9,5
Umsatzrendite vor Steuern (%)	7,9	8,0	
Ergebnis nach Steuern	15.836	15.428	+ 2,6
Konzernbereich Automobile²			
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	18.908	15.583	+ 21,3
F&E-Quote (%)	8,1	7,6	
Cashflow laufendes Geschäft	29.865	32.402	-7,8
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft ³	25.058	23.793	+ 5,3
davon: Sachinvestitionen	12.731	10.496	+ 21,3
Sachinvestitionsquote (%)	5,5	5,1	
Netto-Cashflow	4.807	8.610	-44,2
Nettoliquidität am 31.12.	43.015	26.685	+ 61,2
Kapitalrendite (RoI) in %	12,0	10,4	
Konzernbereich Finanzdienstleistungen			
Eigenkapitalrendite vor Steuern ⁴ (%)	14,0	17,3	

VOLKSWAGEN AG

	2022	2021	%
Mengendaten in Tsd.			
Belegschaft am 31.12.	116,7	117,6	-0,8
Finanzdaten nach HGB in Mio. €			
Umsatzerlöse	79.491	70.917	+ 12,1
Jahresüberschuss	12.477	4.041	x
Dividende (€)			
je Stammaktie	8,70	7,50	
je Vorzugsaktie	8,76	7,56	

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: 22.061 (17.910) Mio. €.

4 Ergebnis vor Steuern in Prozent des durchschnittlichen Eigenkapitals.

1 AN UNSERE AKTIONÄRE

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

2 KONZERNBEREICHE

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

3 CORPORATE GOVERNANCE

- 44** Konzernerklärung zur Unternehmensführung
- 60** Mitglieder des Vorstands
- 62** Mitglieder des Aufsichtsrats und Besetzung der Ausschüsse
- 65** Vergütungsbericht

4 KONZERN-LAGEBERICHT

- 100** Ziele und Strategien
- 106** Steuerung und Kennzahlen
- 109** Struktur und Geschäftstätigkeit
- 113** Übernahmerechtliche Angaben
- 116** Geschäftsverlauf
- 133** Aktie und Anleihen
- 141** Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
- 162** Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)
- 167** Nachhaltige Wertsteigerung
- 206** EU-Taxonomie
- 222** Prognosebericht
- 232** Risiko- und Chancenbericht
- 273** Ausblick für das Jahr 2023

5 KONZERNABSCHLUSS

- 277** Gewinn- und Verlustrechnung
- 278** Gesamtergebnisrechnung
- 280** Bilanz
- 282** Eigenkapitalentwicklung
- 283** Kapitalflussrechnung
- 284** Anhang
- 464** Versicherung der gesetzlichen Vertreter
- 465** Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers
- 482** Prüfungsvermerk zum Vergütungsbericht

6 WEITERE INFORMATIONEN

- 485** Fünf-Jahres-Übersicht
- 486** Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
- 487** Glossar
- 489** Termine



Dieser Geschäftsbericht ist zur Jahrespressekonferenz am 14. März 2023 erschienen. Wir bitten unsere Leserinnen und Leser um Verständnis, dass wir aus Gründen der Sprachvereinfachung keine geschlechterspezifischen Formulierungen verwenden. Die gewählte Form steht stellvertretend für alle Geschlechter.

Dieser Geschäftsbericht enthält Aussagen zum künftigen Geschäftsverlauf des Volkswagen Konzerns. Diese 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 bei den für den Volkswagen Konzern relevanten Währungskursverhältnissen, Energie- und sonstigen Rohstoffen oder in der Teileversorgung 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.

1

AN UNSERE AKTIONÄRE

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

Brief an unsere Aktionärinnen und Aktionäre

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

im Geschäftsjahr 2022 haben wir unsere Transformation zu elektrischer, digitaler Mobilität fortgesetzt und unsere finanzielle Widerstandskraft gestärkt. Ich freue mich über diese bemerkenswerte Teamleistung unserer mehr als 675.000 Mitarbeiter. Unsere robuste finanzielle Situation wird es uns im Jahr 2023 ermöglichen, kraftvoll in die Zukunft zu investieren. Die Automobilindustrie wird sich in den nächsten fünf Jahren mehr ändern als in den 50 Jahren zuvor. In meiner neuen Rolle als Vorstandsvorsitzender des Konzerns möchte ich unser Unternehmen in der neuen Ära der elektrischen und digitalen Mobilität noch erfolgreicher, noch nachhaltiger und noch wertvoller machen.

Wir sind auf diese Transformation strategisch und finanziell gut vorbereitet. Der Volkswagen Konzern hat im Jahr 2022 ein solides Ergebnis erzielt und seine Rentabilität verbessert. Und das in einem herausfordernden Umfeld. Zu diesem Ergebnis beigetragen haben die fortgesetzte Preis- und Kostendisziplin und ein besserer Mix. Damit konnten wir das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen um 2,5 Milliarden Euro auf 22,5 Milliarden Euro steigern. Die Umsatzerlöse stiegen um 11,6 Prozent auf 279,2 Milliarden Euro. Grund dafür sind Verbesserungen im Mix und in der Preispositionierung.

Wir freuen uns, dass wir auch Sie, unsere Aktionärinnen und Aktionäre, an diesem Erfolg beteiligen können. Vorstand und Aufsichtsrat schlagen eine Dividende von 8,70 Euro je Stammaktie und 8,76 Euro je Vorzugsaktie vor. Das entspricht einer Steigerung von 1,20 Euro je Stamm- beziehungsweise Vorzugsaktie gegenüber den Vorjahreswerten.

Mein persönliches Highlight im Geschäftsjahr 2022 war der Porsche Börsengang. Der IPO markierte einen historischen Tag. Porsche ist nach dem Börsengang eigenständiger und agiler. Die neu gewonnene Eigenständigkeit erlaubt es der Marke, noch mehr Geschwindigkeit zu entwickeln. Gleichzeitig hat der Börsengang dem Konzern rund 16 Milliarden Euro eingespielt. Damit hat unser Automobilbereich das Geschäftsjahr 2022 mit einer Nettoliquidität von 43 Milliarden Euro abgeschlossen.

Im vergangenen Jahr lag eine Priorität darauf, die Robustheit unserer weltweiten Aktivitäten zu stärken. Angesichts geopolitischer Entwicklungen wie Nationalismus oder Protektionismus werden wir unser Geschäft global weiter diversifizieren.

Wir sind Marktführer in Europa und China und wollen dies auch bleiben. Zugleich haben wir das Geschäft in den Vereinigten Staaten ausgebaut und einen ambitionierten Wachstumsplan. Die lokale Volkswagen ID.4-Produktion ist im Werk in Chattanooga angelaufen. Mit unserem neu gestarteten Scout Projekt planen wir den Eintritt in den attraktiven US Pickup- und Rugged-SUV-Markt. In Kanada haben wir mit der Standortsuche für eine Batterie-Gigafactory begonnen. Durch die wachsende Elektrifizierung der US-Autoindustrie entsteht in dem Markt die größte strategische Wachstumschance für den Konzern. In China werden wir weiter in E-Mobilität und Software investieren. Gemeinsam mit Horizon Robotics wird der Konzern die Entwicklung von Fahrerassistenzsystemen und hochautomatisiertem Fahren in China vorantreiben.

Eine andere Priorität lag im vergangenen Jahr auf der finanziellen Robustheit unseres Unternehmens. Ziel ist ein effizienterer Einsatz unseres Kapitals. Wir schärfen unseren Fokus auf Rendite und Netto-Cashflow. Ich bin fest entschlossen, den Wert unseres Unternehmens nachhaltig zu steigern. Deshalb haben wir im vergangenen Jahr die Entwicklung sogenannter Virtual Equity Stories für unsere Marken, Markengruppen und Werttreiber im Konzern gestartet. Damit wollen wir die Stärken des Konzerns sichtbarer machen und langfristig Wert heben. Im zweiten Quartal 2023 werden wir über die ersten Ergebnisse berichten.

Wir haben im Jahr 2022 auch bei der Transformation zu nachhaltiger Mobilität einen großen Schritt nach vorne gemacht – und haben den Anteil der E-Mobilität an unseren Auslieferungen gesteigert. Fast sieben Prozent aller weltweit ausgelieferten Fahrzeuge waren reine Stromer. Insgesamt konnten wir mit 572.000 Einheiten gut 26 Prozent mehr E-Autos verkaufen als im Vorjahr. Für dieses Jahr nehmen wir uns einen E-Anteil von rund 10 Prozent an unseren Verkäufen vor. Auch TRATON wird die Elektrifizierung der Busse und Lastwagen weiter vorantreiben.

Für einen schnelleren Hochlauf der E-Mobilität ist der Ausbau unserer Batteriekapazitäten und Ladenetzwerke erforderlich. Im Jahr 2022 haben wir mit der Gründung unserer Batterieeinheit PowerCo unsere Aktivitäten zur Herstellung von Batteriezellen gebündelt. Nach dem Spatenstich im vergangenen Juli entsteht derzeit in Salzgitter unsere erste eigene Batteriezellfabrik. Für drei der geplanten sechs Batteriefabriken in Europa haben wir die Standortentscheidungen bereits getroffen. Um das Ladenetzwerk für unsere Kundinnen und Kunden auszubauen, haben wir im vergangenen Geschäftsjahr ein Joint Venture mit Enel in Italien gestartet und unsere Partnerschaft mit bp in Europa gestärkt. Zusammen mit Fortschritten bei unserem Ladenetzwerk Electrify America in den USA und CAMS in China sind wir damit unserem Ziel, bis 2025 weltweit 45.000 Schnellladepunkte zu schaffen, einen Schritt näher gekommen.

Die Elektromobilität hat den größten Hebel für unser Ziel, im Jahr 2050 bilanziell klimaneutral zu sein. Auch die stärkere Nutzung von Grünstrom, den wir bereits zu 100 Prozent in unseren europäischen Werken in der externen Stromversorgung einsetzen, bringt viel. Es freut mich außerdem, dass die renommierte Science Based Targets Initiative unsere schärferen CO₂-Ziele in der Produktion honoriert hat. Bis 2030 wollen wir die produktionsbedingten CO₂-Emissionen unserer Pkw und leichten Nutzfahrzeuge um 50 Prozent – statt wie bisher um 30 Prozent – senken.

Eines unserer dringendsten Themen im letzten Jahr war die Neuordnung unserer Software-Aktivitäten. Klar ist: Die Gründung unserer Automotive-Software-Einheit CARIAD war die richtige Entscheidung. Jetzt haben wir CARIAD weiterentwickelt: Wir haben geprüft, welche Kernkompetenzen wir in-house abbilden und wo Partnerschaften sinnvoller sind. Wir haben die Schnittstellen zu unseren Marken neu definiert und Prozesse und Tools optimiert. Das langfristige Ziel bleibt eine einheitliche Software für den Konzern, mit der wir die Skalenvorteile voll ausschöpfen können.

Im vergangenen Jahr haben wir auch den Ausbau unserer Mobilitätslösungen gestärkt, um den Mobilitätsbedürfnissen unserer Kundinnen und Kunden auch in Zukunft bestmöglich gerecht zu werden. Gemeinsam mit Partnern haben wir Europcar übernommen und kürzlich in Wien die Pilotphase unserer neuen Mobilitätsplattform gestartet. Diese App wird über alle Marken hinweg das Ökosystem mobiler Dienstleistungen abdecken, von Abo-Modellen für mehrere Monate über Vermietung bis hin zu Carsharing für wenige Minuten.

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, gemeinsam mit meinem Vorstandsteam bin ich vom ersten Tag gestartet, dem Volkswagen Konzern ein neues Format zu geben. Stark, robust, resilient, digital und nachhaltig. Wir haben 2022 eine Bestandsaufnahme der wichtigsten Handlungsfelder gemacht, viel angepackt und entschieden. Die Richtung steht mit unserem neuen 10-Punkte-Plan.

In diesem Jahr starten wir mit der Umsetzung und werden regelmäßig über die Fortschritte berichten. Unser Ziel ist es, auch in der Welt der E-Mobilität eine führende Rolle im Markt zu spielen, mit erstklassigen Produkten und Dienstleistungen – überzeugend in Design, Technologie und User Experience. Wir arbeiten weiter an einer global ausgewogenen Präsenz – in Europa, China und einem starken dritten Standbein Nordamerika. Und wir steuern unsere Marken und Plattformen über verbindliche Kennzahlen – und fördern gleichzeitig Unternehmertum und nachhaltige Wertschaffung.

Das sind Aufgaben, die wir gemeinsam im Team angehen. Ich lade Sie herzlich ein, das Vorstandsteam und mich bei der Umsetzung unserer Strategie im Jahr 2023 zu begleiten.

Herzlichst Ihr



Oliver Blume



Gemeinsam mit meinem Vorstandsteam bin ich
vom ersten Tag gestartet, dem Volkswagen
Konzern ein neues Format zu geben.
Stark, robust, resilient, digital und nachhaltig.

– Oliver Blume –

DER VORSTAND

der Volkswagen Aktiengesellschaft



Dr. Arno Antlitz

Finanzen



Oliver Blume

Vorstandsvorsitzender der Volkswagen AG
und der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG,
Markengruppe Sport & Luxury

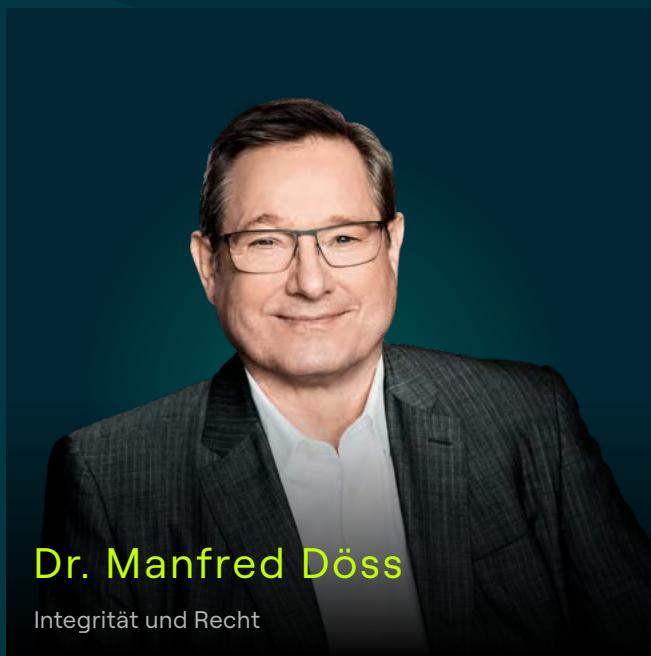


Ralf Brandstätter

Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG für China

Dr. Manfred Döss

Integrität und Recht





Markus Duesmann

Markengruppe Premium



Thomas Schäfer

Chief Executive Officer der Marke Volkswagen Pkw,
Markengruppe Volumen



Gunnar Kilian

Personal und Truck & Bus



Hauke Stars

IT



**Thomas Schmall-
von Westerholt**

Technik

Bericht des Aufsichtsrats

(nach § 171 Abs. 2 AktG)

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Geschäftsjahr 2022 lag der Schwerpunkt der Arbeit des Aufsichtsrats der Volkswagen AG und seiner Ausschüsse auf der strategischen Ausrichtung des Volkswagen Konzerns. Dazu gehörten auch der Börsengang der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG sowie der Verkauf von 25 % und einer Stammaktie an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG an die Porsche Automobil Holding SE. Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Berichtsjahr regelmäßig mit der Lage und der Entwicklung des Unternehmens. Den uns nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben entsprechend, überwachten und unterstützten wir den Vorstand bei der Geschäftsführung und berieten ihn in Fragen der Unternehmensleitung, insbesondere auch in Nachhaltigkeitsfragen. 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 Internen Kontrollsysteams sowie 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 im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Konflikt 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 aufsichtsratspezifische 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 2022 zu insgesamt 16 Sitzungen zusammen. Davon wurden acht Sitzungen in Präsenz und acht als Video- oder Telefonkonferenzen durchgeführt. In vier Sitzungen behandelte der Aufsichtsrat ausschließlich den Börsengang der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und den Verkauf von 25 % und einer Stammaktie an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG an die Porsche Automobil Holding SE. An diesen Sitzungen nahmen jeweils die Aufsichtsratsmitglieder nicht teil, die angezeigt hatten, dass sie in diesem Zusammenhang einem möglichen Interessenkonflikt unterliegen könnten. Vor diesem Hintergrund belief sich die Präsenzquote (gerechnet für alle Sitzungen des Geschäftsjahrs und für alle jeweils amtierenden Aufsichtsratsmitglieder) auf 85,0 %. Mitglieder des Aufsichtsrats, die aus anderen Gründen als wegen eines möglichen Interessenkonflikts an einer Sitzung nicht teilgenommen haben, konnten sich auf Grundlage der vorbereitenden Unterlagen mit den Gegenständen der Sitzung befassen und grundsätzlich durch Stimmbotschaften an den Beschlussfassungen teilnehmen. Besonders eilige Angelegenheiten wurden schriftlich oder unter Nutzung elektronischer Kommunikationsmittel entschieden.

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 Vermittlungsausschuss gehören je zwei, dem Prüfungsausschuss gehörten bis zum 31. Juli 2022 jeweils zwei und seitdem jeweils drei Vertreter der Anteilseigner- und der Arbeitnehmerseite an. Die personelle Zusammensetzung dieser Ausschüsse zum 31. Dezember 2022 ist in der Konzernerklärung zur Unternehmensführung ersichtlich.

Das Präsidium des Aufsichtsrats kam im Berichtsjahr zu 38 Sitzungen zusammen. Davon wurden 16 Sitzungen in Präsenz und 22 als Video- oder Telefonkonferenzen durchgeführt. In 22 Sitzungen behandelte das Präsidium ausschließlich den Börsengang der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und den Verkauf von 25 % und einer Stammaktie an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG an die Porsche Automobil Holding SE. In den weiteren Sitzungen bereitete das Präsidium die Beschlüsse des Aufsichtsrats sorgfältig vor, beriet über den Aufgabenzuschnitt, die Größe und 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. Dabei berücksichtigt er die vom Aufsichtsrat für seine Zusammensetzung beschlossenen Ziele, das im Hinblick auf die Zusammensetzung des Aufsichtsrats verfolgte Diversitätskonzept und strebt die Ausfüllung des Kompetenzprofils für das Gesamtremium an. Der Nominierungsausschuss achtet insofern insbesondere auch darauf, dass im Gesamtremium keine Kompetenzlücken auftreten (Skill Gaps Assessment). Im Jahr 2022 fanden keine Sitzungen dieses Ausschusses statt.

Der Vermittlungsausschuss gemäß § 27 Abs. 3 MitbestG musste im Berichtsjahr nicht einberufen werden.

Der Prüfungsausschuss kam im abgelaufenen Geschäftsjahr zu vier Sitzungen zusammen. Davon wurden vier Sitzungen in Präsenz und keine als Video- oder Telefonkonferenz durchgeführt. Der Schwerpunkt lag dabei auf den Themen Jahres- und Konzernabschluss, Risikomanagementsystem einschließlich der Wirksamkeit des Internen Kontrollsysteams 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. Der Prüfungsausschuss beurteilt regelmäßig die Qualität der Abschlussprüfung. Er diskutiert mit dem Abschlussprüfer die Einschätzung des Prüfungsrisikos, die Prüfungsstrategie und Prüfungsplanung sowie die Prüfungsergebnisse.



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 Compliance und Integrität sowie zu neuen Entwicklungen und Vorgaben im Bereich „Environment, Social und Governance (ESG)“ und zur EU-Taxonomie 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 24. Februar 2022 statt und hatte Planungen zum Börsengang der Dr. Ing. h.c F. Porsche AG sowie zum Verkauf von 25 % und einer Stammaktie an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG an die Volkswagen Automobil Holding SE zum Inhalt.

Die nächste Sitzung des Aufsichtsrats fand am 4. März 2022 statt. Neben der Entwicklung und Fertigung eines zukunftsweisenden Elektrofahrzeugs der Marke Volkswagen Pkw standen überwiegend formelle Themen auf der Tagesordnung.

Am 11. März 2022 kam der Aufsichtsrat zu einer weiteren Sitzung zusammen. Nach eingehender Prüfung billigten wir den vom Vorstand aufgestellten Konzernabschluss und den Jahresabschluss der Volkswagen AG des Jahres 2021. Wir prüften den zusammengefassten Lagebericht, den zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht 2021 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 die Erteilung des Prüfungsauftrags für den Jahres- und Konzernabschluss 2022 sowie des Auftrags zur prüferischen Durchsicht der verkürzten Konzern-Zwischenabschlüsse und der Zwischenlageberichte 2022, die Beauftragung der externen inhaltlichen Überprüfung des zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts 2022 und des Vergütungsberichts 2022 sowie die Tagesordnung und die Einberufung der 62. ordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG.

In der nächsten Aufsichtsratssitzung am 7. April 2022 stand neben personellen Angelegenheiten im Vorstand der Volkswagen AG der mögliche Einstieg von Audi in die Rennserie Formel 1 im Mittelpunkt.

Am 11. Mai 2022 kam der Aufsichtsrat zu einer Sitzung zusammen, die neben den Plänen für den Bau von vollelektrischen Modellen für den US-amerikanischen Markt unter der Marke Scout insbesondere den Börsengang der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und den Verkauf von 25 % und einer Stammaktie an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG an die Porsche Automobil Holding SE, personelle Angelegenheiten in Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG sowie die Vorbereitung der 62. ordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG zum Inhalt hatte.

Im Anschluss an die ordentliche Hauptversammlung am 12. Mai 2022 fand die nächste Sitzung des Aufsichtsrats statt, in der wir uns mit personellen Angelegenheiten im Aufsichtsrat der Volkswagen AG sowie mit der Nachbereitung der ordentlichen Hauptversammlung befassten.

In der Aufsichtsratssitzung am 8. Juli 2022 befassten wir uns unter anderem mit personellen Angelegenheiten im Vorstand der Volkswagen AG und mit den Planungen betreffend des Börsengangs der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG sowie des Verkaufs von 25 % und einer Stammaktie an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG an die Porsche Automobil Holding SE. Ferner befassten wir uns mit der Rohstoffstrategie.

Die Sitzung des Aufsichtsrats am 22. Juli 2022 hatte personelle Angelegenheiten im Vorstand der Volkswagen AG als Schwerpunkt. Wir beschlossen in dieser Sitzung, Herrn Dr. Oliver Blume mit Wirkung zum 1. September 2022 zum Vorsitzenden des Vorstands der Volkswagen AG zu ernennen und trafen mit Herrn Dr. Herbert Diess die Vereinbarung, dass er zum gleichen Zeitpunkt aus dieser Position ausscheidet.

Am 30. August 2022 kam der Aufsichtsrat zu seiner nächsten Sitzung zusammen, die ebenfalls personelle Angelegenheiten im Vorstand der Volkswagen AG zum Inhalt hatte. Wir beschlossen die Weiterentwicklung der Konzernsteuerung und einen neuen Aufgabenzuschnitt im Vorstand. In diesem Zuge wurden zudem der Vorstand auf neun Mitglieder verschlankt und eine erweiterte Konzernleitung geschaffen.

In den Aufsichtsratssitzungen am 5. September, am 18. September und am 28. September 2022 befassten wir uns mit dem Börsengang der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und dem Verkauf von 25 % und einer Stammaktie an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG an die Porsche Automobil Holding SE. Unter anderem beschlossen wir nach Maßgabe der Regelungen zu Geschäften mit nahestehenden Personen (Related Party Transactions) über die Zustimmung zum Abschluss des Aktienkaufvertrags zwischen der Volkswagen AG und der Porsche Automobil Holding SE über den Verkauf von 25 % und einer Stammaktie an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG an die Porsche Automobil Holding SE.

In der Sitzung des Aufsichtsrats am 30. September 2022 beschäftigten wir uns insbesondere mit strategischen Fragestellungen. Unter anderem erörterten wir die Pläne des Vorstands bezüglich einer Kooperation in China auf dem Gebiet der künstlichen Intelligenz sowie das weitere Vorgehen mit Blick auf Geschäftstätigkeiten von Scania und MAN in Russland.

Am 13. Oktober 2022 kam der Aufsichtsrat zu einer Sitzung zusammen, in der wir uns erneut mit strategischen Fragen beschäftigten.

In der Aufsichtsratssitzung am 11. November 2022 befassten wir uns mit personellen Angelegenheiten im Vorstand der Volkswagen AG. Zudem erörterten wir mit dem Vorstand den Status der Entwicklung und Fertigung eines zukunftsweisenden Elektrofahrzeugs der Marke Volkswagen Pkw sowie der Pläne für den Bau von vollelektrischen Modellen für den US-amerikanischen Markt. Ferner befassten wir uns mit dem aktuellen Stand der Investitions- und Finanzplanung des Volkswagen Konzerns für die Jahre 2023 bis 2027. Zudem gaben wir zusammen mit dem Vorstand die jährliche Entsprechenserklärung zum DCGK ab und beschlossen in diesem Zusammenhang die Aktualisierung des Kompetenzprofils für den Aufsichtsrat.

Die letzte Aufsichtsratssitzung des Berichtsjahres fand am 15. Dezember 2022 statt. In dieser Sitzung beschäftigten wir uns unter anderem mit der Vorbereitung der außerordentlichen Hauptversammlung am 16. Dezember 2022 und fassten die Geschäftsordnung für den Vorstand neu.

Durch Umlaufbeschlüsse haben wir im Berichtsjahr unter anderem beschlossen, den Wahlvorschlag der Aktionärin Qatar Holding zur Wahl von Herrn Al-Mahmoud in den Aufsichtsrat zu unterstützen, Herrn Al-Mahmoud zum Vorsitzenden des Prüfungsausschusses zu wählen, sowie über Personalthemen und Zustimmungen zu Nebentätigkeiten von Vorstandsmitgliedern entschieden.

Die folgende Tabelle zeigt die Anzahl der Sitzungen des Plenums und der Ausschüsse sowie die individuelle Teilnahme der Mitglieder des Aufsichtsrats im Jahr 2022:

	Sitzungen des Plenums	Sitzungen der Ausschüsse
Hans Dieter Pötsch	12 von 16	16 von 38
Jörg Hofmann	15 von 16	38 von 38
Dr. Hussain Ali Al Abdulla (bis 12.05.2022)	5 von 5	–
Dr. Hessa Sultan Al Jaber	11 von 16	–
Mansoor Ebrahim Al-Mahmoud (seit 12.05.2022)	7 von 11	1 von 1
Dr. Bernd Althusmann (bis 08.11.2022)	11 von 14	–
Harald Buck (seit 04.10.2022)	3 von 3	–
Matías Carnero Sojo	13 von 16	–
Daniela Cavallo	16 von 16	40 von 40
Dr. Hans-Peter Fischer (bis 12.05.2022)	5 von 5	–
Julia Willie Hamburg (seit 08.11.2022)	2 von 2	–
Marianne Heiß	16 von 16	4 von 4
Dr. Arno Homburg (seit 12.05.2022)	11 von 11	–
Ulrike Jakob (bis 12.05.2022)	5 von 5	–
Dr. Louise Kiesling (bis 09.12.2022)	8 von 15	–
Simone Mahler (seit 12.05.2022)	11 von 11	–
Peter Mosch	16 von 16	38 von 40
Bertina Murkovic (bis 12.05.2022)	5 von 5	15 von 15
Daniela Nowak (seit 12.05.2022)	11 von 11	–
Dr. Hans Michel Piëch	12 von 16	16 von 38
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	11 von 16	4 von 4
Dr. Wolfgang Porsche	12 von 16	16 von 38
Jens Rothe	14 von 16	23 von 24
Conny Schönhardt	16 von 16	4 von 4
Stephan Weil	14 von 16	35 von 38
Werner Weresch (bis 30.09.2022)	9 von 13	–

INTERESSENKONFLIKTE

An den Beratungen und Entscheidungen des Aufsichtsrats zum Börsengang der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG sowie zum Verkauf von 25 % und einer Stammaktie an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG an die Porsche Automobil Holding SE haben keine Aufsichtsratsmitglieder teilgenommen, die zugleich den Familien Piëch oder Porsche angehören oder in einem Organ der Porsche Automobil Holding SE oder der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG an der Transaktion mitgewirkt haben. Diese Aufsichtsratsmitglieder haben bereits vor der ersten Befassung des Aufsichtsrats mit den Planungen und dem Vollzug des Börsengangs und des Stammaktienverkaufs angezeigt, dass sie einem möglichen Interessenkonflikt unterliegen könnten, weil unter Umständen die wirtschaftlichen Interessen der Porsche Automobil Holding SE, der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und mittelbar wirtschaftliche Interessen der Familien Porsche und Piëch betroffen sein könnten. Das betraf Frau Dr. Kiesling sowie die Herren Dr. Piëch, Pötsch, Dr. Ferdinand Oliver Porsche, Dr. Wolfgang Porsche und Weresch. Frau Heiß hat hingegen angezeigt, dass sie an Beratungen und Entscheidungen des Aufsichtsrats der Porsche Automobil Holding SE, dem sie ebenfalls angehört, nicht mitwirkt, soweit sie Planungen oder den Vollzug des Börsengangs und des Stammaktienverkaufs betrafen. Als die Qatar Holding Anfang September 2022 erwog, mit der Volkswagen AG, der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und der Porsche Holding Stuttgart GmbH eine Vereinbarung als sogenannter „Cornerstone Investor“ hinsichtlich der Vorzugsaktien an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG abzuschließen, zeigten Frau Dr. Al Jaber und Herr Al-Mahmoud ebenfalls an, dass sie im Zusammenhang mit den Planungen und dem Vollzug des Börsengangs und dem Stammaktienverkauf einem möglichen Interessenkonflikt unterliegen könnten, und nahmen an den weiteren Beratungen und Beschlussfassungen im Aufsichtsrat zum Börsengang und zum Stammaktienverkauf nicht teil. Das betraf insbesondere auch die Beratungen und Beschlussfassungen des Aufsichtsrats zum Abschluss des Cornerstone Investor Agreements mit der Qatar Holding.

Bei den Beschlussfassungen des Aufsichtsrats am 30. September 2022 zum weiteren Vorgehen mit Blick auf Geschäftstätigkeiten von Scania und MAN in Russland, zu dem auch die Veräußerung von Beteiligungen durch die TRATON SE an die Volkswagen AG gehörten, enthielten sich Herr Pötsch und Frau Cavallo vorsorglich der Stimme. Herr Pötsch und Frau Cavallo gehören zugleich dem Aufsichtsrat der TRATON SE an und waren bereits im Aufsichtsrat der TRATON SE mit den entsprechenden Maßnahmen befasst.

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 11. November 2022. 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 Entsprachenserklärungen von Vorstand und Aufsichtsrat sind auf der Internetseite www.volksagenag.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. Als Teil dieses Verfahrens stellt der Vorstand sicher, dass Geschäfte mit nahestehenden Personen generell marktüblich sind, indem er den sogenannten „Best-Price“-Grundsatz verfolgt.

Zudem wird für alle Geschäfte mit den einzelnen nahestehenden Personen jeweils analysiert, ob sie insgesamt die für Pflichten nach den Regelungen zu Related Party Transactions maßgebliche Schwelle von 1,5 % der Summe aus dem Anlage- und Umlaufvermögen des Volkswagen Konzerns übersteigen. Zusätzlich meldet das Beschaffungswesen sämtliche Geschäfte, bei denen das Vertragsvolumen den Betrag von einer Milliarde Euro übersteigt; in solchen Fällen wird dann gesondert geprüft, ob der Vertragspartner eine nahestehende Person im Sinn der Regeln zu Related Party Transactions ist. Der Prüfungsausschuss überwacht das Vorgehen des Vorstands fortlaufend. Dazu beauftragte der Prüfungsausschuss zuletzt im November 2022 die Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (EY), im Rahmen von Stichprobenkontrollen zu prüfen, mit welchen nahestehenden Personen die Volkswagen AG oder andere Unternehmen des Volkswagen Konzerns Geschäfte tätigen, deren wirtschaftlicher Wert im Geschäftsjahr 2022 insgesamt jeweils die für Pflichten nach den Regelungen zu Related Party Transactions maßgebliche Schwelle von 1,5 % der Summe aus dem Anlage- und Umlaufvermögen des Volkswagen Konzerns übersteigt. Wenn und soweit die maßgebliche Schwelle durch den wirtschaftlichen Wert der getätigten Geschäfte mit nahestehenden Personen überschritten wurde, wurden diese Geschäfte auch darauf geprüft, ob sie im ordentlichen Geschäftsgang und zu marktüblichen Bedingungen getätigt wurden. Am 5. September 2022 stimmte der Aufsichtsrat nach Maßgabe der Regelungen zu Related Party Transactions dem Abschluss des Aktienkaufvertrags zwischen der Volkswagen AG und der Porsche Automobil Holding SE über den Verkauf von 25 % und einer Stammaktie an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG an die Porsche Automobil Holding SE zu. Der Aktienkaufvertrag wurde am 18. September 2022 abgeschlossen und nach Maßgabe der Regelungen zu Related Party Transactions veröffentlicht. Weitere Veröffentlichungen und Zustimmungsentscheidungen des Aufsichtsrats zu Related Party Transactions waren im Berichtsjahr nicht erforderlich.

BESETZUNG VON AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

Bei der Wahl der Arbeitnehmervertreter in den Aufsichtsrat der Volkswagen AG am 29. April 2022 in Wolfsburg wurden Frau Simone Mahler, Vorsitzende des Betriebsrats der Volkswagen Financial Services AG am Standort Braunschweig, Frau Daniela Nowak, Vorsitzende des Betriebsrats der Volkswagen AG am Standort Braunschweig, und Herr Dr. Arno Homburg, Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen Management Association, erstmals zu Mitgliedern des Aufsichtsrats der Volkswagen AG gewählt. Sie treten die Nachfolge für Frau Ulrike Jakob, Frau Bertina Murkovic und Herrn Dr. Hans-Peter Fischer an. Die übrigen Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat wurden erneut in das Gremium gewählt. Die Amtszeit begann mit der Beendigung der ordentlichen Hauptversammlung am 12. Mai 2022. Im Anschluss an die ordentliche Hauptversammlung am 12. Mai 2022 wählte der Aufsichtsrat der Volkswagen AG Herrn Hans Dieter Pötsch erneut zum Vorsitzenden sowie Herrn Jörg Hofmann erneut zum Stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats.

Mit Wirkung zur Beendigung der ordentlichen Hauptversammlung am 12. Mai 2022 legte das Aufsichtsratsmitglied Herr Dr. Hussain Ali Al Abdulla sein Amt vor Beendigung seiner Amtszeit nieder. Wie von der Aktionärin Qatar Holding vorgeschlagen wählte die Hauptversammlung Herrn Mansoor Ebrahim Al-Mahmoud als Nachfolger für die restliche Amtszeit von Herrn Dr. Al Abdulla beginnend mit der Beendigung der ordentlichen Hauptversammlung 2022 am 12. Mai 2022.

Mit Wirkung zum 4. Oktober 2022 wurde Herr Harald Buck, Mitglied des Gesamt- und Konzernbetriebsrats der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, gerichtlich zum Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG bestellt. Er trat die Nachfolge von Herrn Werner Weresch an, der sein Mandat mit Wirkung zum Ablauf des 30. September 2022 niedergelegt hatte.

Das Land Niedersachsen entsandte mit Wirkung zum 8. November 2022 die neue stellvertretende Ministerpräsidentin und Niedersächsische Kultusministerin, Frau Julia Willig Hamburg, als Nachfolgerin von Herrn Dr. Bernd Althusmann in den Aufsichtsrat der Volkswagen AG.

Mit Wirkung zum 28. Februar 2023 wurde Herr Dr. Günther Horvath, Geschäftsführer und zugleich selbstständiger Rechtsanwalt bei der Dr. Günther J. Horvath Rechtsanwalt GmbH, gerichtlich zum Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG bestellt. Er trat die Nachfolge von Frau Dr. Louise Kiesling an, die am 9. Dezember 2022 verstorben ist.

Mit Wirkung zum 1. Januar 2022 wurde ein neues Vorstandressort „Volkswagen Pkw“ eingerichtet, das vom gleichen Tag an bis zum 30. Juni 2022 von Herrn Ralf Brandstätter verantwortet wurde. Ferner übernahmen zum 1. Februar 2022 Frau Hildegard Wortmann das neue Vorstandressort „Konzernvertrieb“, Herr Dr. Manfred Döss das bis dahin von Frau Hiltrud Dorothea Werner geleitete Vorstandressort „Integrität und Recht“ und Frau Hauke Stars das bis dahin interimisweise von Herrn Dr. Arno Antlitz geführte Vorstandressort „IT“. Zum 1. Juli 2022 wurde das Ressort „Volkswagen Pkw“ von Herrn Thomas Schäfer übernommen. Herr Brandstätter übernahm dafür ab dem 1. August 2022 das Ressort „China“.

Am 22. Juli 2022 hat der Aufsichtsrat der Volkswagen AG Herrn Dr. Oliver Blume mit Wirkung zum 1. September 2022 zum neuen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG ernannt. Herr Dr. Blume übernahm diese Position in Personalunion zu seinem Amt als Vorstandsvorsitzender der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG. Der bisherige Vorstandsvorsitzende der Volkswagen AG, Herr Dr. Herbert Diess, schied im gegenseitigen Einvernehmen mit Ablauf des 31. August 2022 als Mitglied und Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen AG aus.

Im Rahmen der Weiterentwicklung der Konzernsteuerung wurde der Vorstand mit Ablauf des 31. August 2022 von zwölf auf neun Vorstandsmitglieder reduziert. Frau Hildegard Wortmann und Herr Murat Aksel wechselten in diesem Zusammenhang vom Vorstand der Volkswagen AG in die neu geschaffene erweiterte Konzernleitung.

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

Frau Dr. Louise Kiesling, Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG, ist am 9. Dezember 2022 im Alter von 65 Jahren verstorben. Frau Dr. Kiesling gehörte dem Aufsichtsrat seit 2015 an und hat während ihrer Amtszeit mit hohem persönlichen Einsatz die Entwicklung unseres Unternehmens begleitet. Wir werden ihr stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Herr Prof. Dr. Carl H. Hahn, ehemaliger Vorsitzender des Vorstands und Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG, verstarb am 14. Januar 2023 im Alter von 96 Jahren. Herr Prof. Dr. Hahn gehörte dem Volkswagen Konzern von 1954 bis 1972 und von 1982 bis 1997 an und prägte während dieser Zeit die Entwicklung des Unternehmens entscheidend. Mit seinem stets unermüdlichen Engagement hat er maßgeblich die Weichen für den Erfolg des Volkswagen Konzerns gestellt. Das Unternehmen und seine Menschen verneigen sich mit großem Dank und Respekt vor seinen Verdiensten. Wir werden ihn und sein Lebenswerk in bester Erinnerung behalten.

JAHRES- UND KONZERNABSCHLUSSPRÜFUNG

Unserem Vorschlag folgend, wählte die Hauptversammlung der Volkswagen AG am 12. Mai 2022 EY zum Abschlussprüfer und zum Konzernabschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2022. Der Abschlussprüfer bestätigte den Jahresabschluss der Volkswagen AG und den Volkswagen Konzernabschluss sowie den zusammengefassten Lagebericht, indem er jeweils den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilte. Der Prüfungsausschuss hat mit dem Abschlussprüfer auch vereinbart, dass der Abschlussprüfer den Prüfungsausschuss informiert, wenn er bei Durchführung der Abschlussprüfung Tatsachen feststellt, die eine Unrichtigkeit der von Vorstand und Aufsichtsrat abgegebenen Erklärung zum DCGK ergeben. Der Abschlussprüfer hat den Prüfungsausschuss nicht über derartige Tatsachen informiert.

Der Aufsichtsrat hat EY auch mit einer externen inhaltlichen Überprüfung des zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts 2022 beauftragt.

Darüber hinaus analysierte der Abschlussprüfer das in das Risikomanagementsystem integrierte Risikofrühherkennungs- und Überwachungssystem. 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 2022 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 2. März 2023 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 2022. 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 über den Fortgang der Prüfung und berichtete dem Prüfungsausschuss hierüber. Der Prüfungsausschuss beriet regelmäßig auch ohne den Vorstand mit dem Abschlussprüfer.

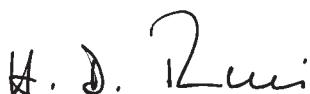
Der Prüfungsausschuss hat unter Berücksichtigung der Prüfungsberichte des Abschlussprüfers und des Gesprächs mit ihm sowie auf Basis eigener Feststellungen die Unterlagen für die Prüfung des Konzernabschlusses, des Jahresabschlusses der Volkswagen AG, des zusammengefassten Lageberichts, des Abhängigkeitsberichts sowie des zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts 2022 durch den

Aufsichtsrat vorbereitet und darüber in der Aufsichtsratssitzung am 3. März 2023 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 3. März 2023, 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 anschlossen. EY hat eine externe inhaltliche Überprüfung des zusammengefassten gesonderten nicht-finanziellen Berichts 2022 zur Erlangung begrenzter Sicherheit durchgeführt und einen uneingeschränkten Vermerk erteilt. EY nahm in unserer Sitzung am 3. März 2023 auch bei den Tagesordnungspunkten mit Bezug zum zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht 2022 teil. Der Aufsichtsrat hatte nach seiner eigenständigen Prüfung des zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts 2022 keine Einwendungen. Wir beschlossen zudem, gemeinsam mit dem Vorstand den Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2022 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.

Dem Vorstand, dem Betriebsrat, dem Management, allen Mitarbeitern der Volkswagen AG sowie den Beschäftigten der mit ihr verbundenen Unternehmen danken wir für die im Jahr 2022 geleistete Arbeit und sprechen ihnen unsere besondere Anerkennung aus. Auch das Jahr 2022 brachte viele, teils große Herausforderungen mit sich, die es zu bewältigen galt – insbesondere die dramatischen und weitreichenden Folgen des Russland-Ukraine-Konflikts. Sie alle haben mit großem persönlichen Einsatz und hoher Leistungsbereitschaft entscheidend dazu beigetragen, dass der Volkswagen Konzern das Geschäftsjahr 2022 erfolgreich abschließen konnte.

Wolfsburg, 3. März 2023



Hans Dieter Pötsch
Vorsitzender des Aufsichtsrats

2

KONZERNBEREICHE

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

Marken und Geschäftsfelder

Im Geschäftsjahr 2022 sah sich der Volkswagen Konzern mit den Herausforderungen aus einem weltweit beeinträchtigten Marktumfeld, der eingeschränkten Teileverfügbarkeit sowie Störungen in der Logistikkette konfrontiert.

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. Zu Beginn des Jahres 2022 haben wir die Berichtsstruktur nach Marken und Geschäftsfeldern an die aktuelle Strategie und Führungsstruktur des Konzerns angepasst.

BERICHTSSTRUKTUR DES VOLKSWAGEN KONZERNS

KONZERNBEREICH AUTOMOBILE	KONZERNBEREICH FINANZDIENSTLEISTUNGEN
Bereich Pkw Volkswagen Pkw ŠKODA SEAT Volkswagen Nutzfahrzeuge Tech. Components Audi Porsche Automobile CARIAD Sonstiges	Bereich Nutzfahrzeuge TRATON Nutzfahrzeuge Bereich Power Engineering MAN Energy Solutions 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

Im Jahr 2022 war das Geschäft des Volkswagen Konzerns und seiner Marken beeinflusst vom weltweit beeinträchtigten Marktumfeld, von der eingeschränkten Teileverfügbarkeit sowie durch Störungen in der Logistikkette. Der Volkswagen Konzern erzielte im Berichtsjahr ein Operatives Ergebnis vor Sonderereinflüssen in Höhe von 22,5 (20,0) Mrd. €. Sondereinflüsse aus der Dieselthematik belasteten das Ergebnis mit -0,4 (-0,8) Mrd. €.

Der Absatz des Volkswagen Konzerns belief sich im abgelaufenen Geschäftsjahr auf 8,5 (8,6) Mio. Fahrzeuge. Die Umsatzerlöse nahmen um 11,6% auf 279,2 Mrd. € zu. Eine verbesserte Preisdurchsetzung sowie Mix- und Wechselkurseffekte wirkten positiv.

In der Region Europa/Übrige Märkte ging der Absatz im Vergleich zum Vorjahr um 6,2% auf 3,5 Mio. Fahrzeuge zurück. Positive Mixeffekte und eine verbesserte Preisdurchsetzung führten jedoch dazu, dass die Umsatzerlöse auf 154,5 (145,6) Mrd. € stiegen.

Auf den Märkten Nordamerikas nahm der Absatz im Jahr 2022 um 7,8% auf 868 Tsd. Fahrzeuge zu. Die Umsatzerlöse konnten auf 60,1 (45,3) Mrd. € gesteigert werden, was im Wesentlichen aus dem Einbezug von Navistar seit dem 1. Juli 2021 sowie aus Wechselkurseffekten resultierte.

Im Berichtsjahr setzten wir auf den Märkten der Region Südamerika 487 Tsd. Fahrzeuge ab; ein Minus von 3,2% im Vergleich zu 2021. Die Umsatzerlöse nahmen mix- und wechselkursbedingt um 40,2% auf 15,5 Mrd. € zu.

In der Region Asien-Pazifik konnte der Absatz des Volkswagen Konzerns – einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen – im Jahr 2022 auf 3,6 (3,5) Mio. Fahrzeuge zulegen. Die Umsatzerlöse verbesserten sich auf 51,4 (48,7) Mrd. €. Belastungen aus dem ohne die chinesischen Gemeinschaftsunternehmen gesunkenen Volumen konnten durch positive Wechselkurseffekte kompensiert werden. 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 -2,3 (-0,4) Mrd. €.

WESENTLICHE ZAHLEN NACH MARKEN UND GESCHÄFTSFELDERN

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE		OPERATIVES ERGEBNIS	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Markengruppe Volumen	4.069	4.133	113.762	101.858	4.045	3.488
Volkswagen Pkw	2.594	2.719	73.773	67.856	2.647	2.160
ŠKODA	863	784	21.026	17.743	628	1.083
SEAT	468	494	10.941	9.614	33	-233
Volkswagen Nutzfahrzeuge	340	326	11.455	9.909	529	73
Tech. Components	-	-	17.966	16.386	130	329
Konsolidierung	-195	-190	-21.399	-19.650	78	76
Audi (Markengruppe Premium) ¹	1.070	1.024	61.753	55.914	7.622	5.936
Porsche Automobile (Markengruppe Sport & Luxury) ²	314	297	34.591	30.289	6.423	5.006
TRATON Nutzfahrzeuge ³	306	273	39.516	30.092	1.583	161
At Equity einbezogene Gesellschaften China ⁴	3.122	3.042	-	-	-	-
MAN Energy Solutions	-	-	3.565	3.278	284	179
CARIAD	-	-	796	518	-2.068	-1.327
Volkswagen Finanzdienstleistungen	-	-	44.155	41.662	5.602	5.672
Sonstiges ⁵	-400	-195	-18.907	-13.410	-966	913
Volkswagen Konzern vor Sondereinflüssen	8.481	8.576	279.232	250.200	22.523	20.026
Sondereinflüsse	-	-	-	-	-399	-751
Volkswagen Konzern	8.481	8.576	279.232	250.200	22.124	19.275
Konzernbereich Automobile ⁶	8.481	8.576	232.385	206.237	16.468	13.230
davon: Bereich Pkw	8.175	8.303	189.304	172.868	14.600	13.051
Bereich Nutzfahrzeuge	306	273	39.516	30.092	1.588	134
Bereich Power Engineering	-	-	3.565	3.278	281	45
Konzernbereich Finanzdienstleistungen	-	-	46.847	43.963	5.656	6.045

1 Die Vorjahreswerte wurden durch eine reine Addition mit den Daten der Marke Bentley ermittelt.

2 Porsche (einschließlich Finanzdienstleistungen): Umsatz 37.630 (33.138) Mio. €, Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen 6.770 (5.286) Mio. €.

3 Inklusive Navistar seit 1. Juli 2021.

4 Die Umsatzerlöse und Operativen Ergebnisse der At Equity einbezogenen Gesellschaften in China sind in den Werten des Konzerns nicht enthalten, diese Gesellschaften erzielen ein anteiliges Operatives Ergebnis von 3.280 (3.026) Mio. €.

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.

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

WESENTLICHE ZAHLEN NACH MÄRKTN

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE	
	2022	2021	2022	2021
Europa/Übrige Märkte	3.495	3.727	154.529	145.570
Nordamerika	868	805	60.077	45.305
Südamerika	487	503	15.476	11.039
Asien-Pazifik ¹	3.632	3.540	51.444	48.672
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	-	-	-2.294	-386
Volkswagen Konzern¹	8.481	8.576	279.232	250.200

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



Im Geschäftsjahr 2022 feierte die Marke Volkswagen Pkw das Marktdebüt des ID.4 Pro 4Motion, dem vollelektrischen Allrounder für Alltag und Freizeit. Das Operative Ergebnis konnte im Vergleich zum Vorjahr verbessert werden.

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 2022 mit dem ID.4 Pro 4Motion an den Start, dem vollelektrischen Allrounder für Alltag und Freizeit. Das kraftvolle und selbstbewusste Exterieur zeichnet sich durch wechselnde sanfte, weiche Übergänge mit scharfen, klaren Abrisskanten aus und verleiht dem Allrounder eine gute Aerodynamik. Der starke Dualmotor-Allradantrieb sorgt dabei für viel Traktion in allen Alltagssituationen. Im Innenraum überzeugt das Modell durch einen Open Space und ein ruhiges Design, das das luftige Raumgefühl betont. Auf dem ID.-Treffen in Locarno stellte die Marke Volkswagen Pkw ihre Offroad-Studie „ID. XTREME“ vor. Eine weitere Premiere feierten im Berichtszeitraum die überarbeiteten T-Roc-Modelle. Die neuen „Roc Stars“ unter den Kompakt-SUVs überzeugen durch frische Design-Akkzente im Exterieur, Optimierungen in den Bereichen Bedienung und Vernetzung sowie Assistenzsysteme der jüngsten Generation. Außerdem feierten im Berichtsjahr die beiden beliebten Modelle Touareg und Golf R ihr 20. Jubiläum. Diese Geburtstage beging die Marke mit den Sondermodellen Touareg „Edition 20“ und dem Golf R „20 Years“.

Die Marke Volkswagen Pkw lieferte im Geschäftsjahr 2022 weltweit 4,6 Mio. Fahrzeuge aus; das waren 6,8% weniger als im Vorjahr. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf die anhaltend eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge von Engpässen bei der Teileversorgung zurückzuführen.

Im Berichtsjahr setzte die Marke Volkswagen Pkw 2,6 (2,7) Mio. Fahrzeuge ab. Die Modelle der ID.-Familie und der T-Roc wurden verstärkt nachgefragt, auch der neue Taigo war 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.

Die Marke Volkswagen Pkw fertigte im Jahr 2022 weltweit 4,8 (4,6) Mio. Fahrzeuge. Im Mai 2022 feierte Volkswagen Slovakia das Produktionsjubiläum „20 Jahre Volkswagen Touareg“.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Die Marke Volkswagen Pkw steigerte im Berichtsjahr ihre Umsatzerlöse im Vergleich zum Vorjahr um 8,7% auf 73,8 Mrd.€. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen verbesserte sich auf 2,6 (2,2) Mrd.€, was vor allem auf eine verbesserte Preisdurchsetzung, positive Mixeffekte und geringere Verkaufshilfen zurückzuführen ist. Höhere Rohstoffpreise wirkten ergebnisbelastend. Die Vorleistungen für neue Produkte und Technologien nahmen zu. Die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen lag bei 3,6 (3,2)%. Aus der Dieselthematik ergaben sich negative Sondereinflüsse.

PRODUKTION

Fahrzeuge	2022	2021
Tiguan	604.536	598.656
Polo/Virtus/Nivus/Taigo	448.043	453.479
Passat/Magotan	447.246	379.614
Lavida	377.284	394.222
T-Roc	322.211	282.748
T-Cross/Tacqua/Taigun	315.036	295.101
Golf	300.090	267.352
Jetta/Sagitar	292.038	295.490
Atlas/Teramont	217.771	180.873
Tharu/Taos	216.397	206.789
Bora	210.896	242.022
ID.4, ID.5	207.934	134.319
JETTA	148.666	157.157
Gol	122.575	131.129
Santana	111.422	138.232
Lamando	99.966	58.551
ID.3	83.432	73.738
Arteon/CC	69.627	42.508
Saveiro	46.282	40.212
ID.6	38.846	20.461
up!	33.317	75.616
Touareg	31.254	34.957
Sharan/Viloran	30.888	16.806
Touran	27.403	30.603
Phideon	7.480	6.618
Fox/Suran	–	18.162
	4.810.640	4.575.415

MARKE VOLKSWAGEN PKW

	2022	2021	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	4.563	4.897	-6,8
Absatz	2.594	2.719	-4,6
Produktion	4.811	4.575	+5,1
Umsatzerlöse (Mio. €)	73.773	67.856	+8,7
Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen	2.647	2.160	+22,5
Operative Umsatzrendite (%)	3,6	3,2	

ID.4 Pro 4Motion

AUSLIEFERUNGEN NACH MÄRKTN
in Prozent

Europa/Übrige Märkte	27,7 %
Nordamerika	9,4 %
Südamerika	7,5 %
Asien-Pazifik	55,4 %

WEITERE INFORMATIONEN www.volkswagen.de



ŠKODA erweiterte im Jahr 2022 ihre vollelektrische Modellreihe Enyaq um eine Coupé- sowie zwei RS-Versionen. Mit der Stufenheck-Limousine Slavia trieb die tschechische Marke zudem ihre Markenoffensive Indien 2.0 voran.

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 2022 erweiterte ŠKODA seine vollelektrische Baureihe Enyaq iV um eine Coupé- sowie zwei RS-Versionen. Der Enyaq Coupé iV ist emotional gestaltet und ermöglicht dank einer herausragenden Aerodynamik noch höhere Reichweiten als die SUV-Version. Das Exterieur ist geprägt von einer sanft abfallenden Dachlinie, die nahtlos in die Heckklappe übergeht. Die RS-Modelle des Enyaq erweitern die RS-Palette des tschechischen Herstellers um zwei weitere Modelle. Sie sind durch ihre zwei Elektromotoren und einer Systemleistung von 220 kW (299 PS) die leistungsstärksten Fahrzeuge im ŠKODA Portfolio. Der Enyaq Coupé RS iV wurde im November 2022 mit dem „Goldenen Lenkrad 2022“ in der Kategorie „Mittelklasse-SUV“ ausgezeichnet. Außerdem wurde 2022 die Markenoffensive Indien 2.0 weiter vorangetrieben. Mit dem auf dem MQB basierenden ŠKODA Slavia kam ein weiteres Modell auf den indischen Markt. Er bietet großzügige Platzverhältnisse, eine umfangreiche Sicherheitsausstattung, modernes Infotainment sowie zwei leistungsstarke und effiziente TSI-Motoren. Innen besticht der Slavia, wie schon der Kushaq, mit dem ŠKODA-typischen Design mit indischen Akzenten. Infolge einer konzerninternen Umstrukturierung ging 2022 die Verantwortung für die Region Russland von der Marke Volkswagen Pkw auf die Marke ŠKODA über.

Die Marke ŠKODA lieferte im Berichtszeitraum weltweit 0,7 (0,9) Mio. Fahrzeuge aus. In Indien konnten die Verkäufe erneut mehr als verdoppelt werden.

ŠKODA setzte im abgelaufenen Geschäftsjahr 0,9 (0,8) Mio. Fahrzeuge ab. Das SUV-Modell Kushaq wurde verstärkt nachgefragt, auch der Enyaq iV war bei den Kunden sehr beliebt.

Im Geschäftsjahr 2022 produzierte die Marke ŠKODA weltweit 0,8 Mio. Fahrzeuge; das waren 4,6 % weniger als ein Jahr zuvor.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Die Umsatzerlöse der Marke ŠKODA konnten im Geschäftsjahr 2022 volumenbedingt um 18,5 % auf 21,0 Mrd. € zulegen. Der Russland-Ukraine-Konflikt belastete das Operative Ergebnis mit einem mittleren dreistelligen Millionenbetrag; es ging auf 0,6 (1,1) Mrd. € zurück. Positive Mixeffekte konnten die Belastung aus Produktkosten und Wechselkursen nicht kompensieren. Die operative Rendite ging auf 3,0 (6,1) % zurück.

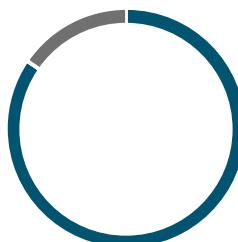
PRODUKTION

Fahrzeuge	2022	2021
Rapid/Scala	148.895	193.045
Octavia	141.499	172.077
Fabia	118.827	94.105
Karoq/Kamiq	106.811	127.470
Kodiaq	100.164	88.505
Superb	64.780	57.720
Enyaq iV	57.213	49.811
Kushaq	26.648	16.291
Citigo	—	2.886
764.837	801.910	

MARKE ŠKODA

	2022	2021	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	731	878	-16,7
Absatz	863	784	+10,1
Produktion	765	802	-4,6
Umsatzerlöse (Mio. €)	21.026	17.743	+18,5
Operatives Ergebnis	628	1.083	-42,0
Operative Umsatzrendite (%)	3,0	6,1	

Enyaq Coupé iV

AUSLIEFERUNGEN NACH MÄRKten
in Prozent

Europa/Übrige Märkte	84,4 %
Nordamerika	0,0 %
Südamerika	0,2 %
Asien-Pazifik	15,4 %

WEITERE INFORMATIONEN www.skoda.de



SEAT ist ein Unternehmen mit zwei sich ergänzenden Marken: SEAT und CUPRA.

Im Jahr 2022 hat CUPRA seine Position als schnellste wachsende Automobilmarke Europas gefestigt, seine Auslieferungen um 93 % gesteigert und so die finanzielle Kehrtwende des Unternehmens vorangetrieben.

GESCHÄFTSVERLAUF

CUPRA ist der unkonventionelle Herausforderer, der Emotion mit Elektrifizierung und Performance kombiniert und von Barcelona aus die Welt inspiriert. Im Jahr 2022 stellte CUPRA mit drei Konzeptfahrzeugen für eine neue Ära seine Vision bis 2025 vor: Der CUPRA Tavascan, der erste Elektro-SUV der Marke, unterstreicht das Ziel der Marke, globaler zu werden und neue Märkte zu erschließen. Der CUPRA Terramar ist ein sportlicher SUV mit einem kraftvollen und markanten Design. Das dritte Konzeptmodell, der CUPRA UrbanRebel, soll nachhaltige urbane Mobilität demokratisieren. Angeführt vom Bestseller CUPRA Formentor erreichte CUPRA 2022 neue Bestwerte: Vom ersten eigenständigen Modell der Marke wurden 98 Tsd. Einheiten ausgeliefert. Das zweitbeliebteste Modell von CUPRA, der vollelektrische CUPRA Born, markierte in seinem ersten vollen Jahr auf dem Markt 31 Tsd. ausgelieferte Einheiten und wurde mehrfach von Fachzeitschriften ausgezeichnet.

SEAT ist die Konzernmarke mit dem jüngsten Kundenprofil in Europa. Im Jahr 2022 wertete SEAT sein SUV-Flaggschiff Tarraco mit der Ausstattungslinie Xperience auf. Zudem erreichte die Marke mit dem Verkauf des einmillionsten SUV einen wesentlichen Meilenstein.

Im Geschäftsjahr 2022 gingen die Auslieferungen an Kunden von SEAT und CUPRA um 18,1 % auf 386 Tsd. Fahrzeuge zurück, was vor allem auf die Herausforderungen aus dem Halbleitermangel zurückzuführen war. Die Marke CUPRA konnte ihre Verkäufe dennoch um 93 % auf 153 Tsd. Fahrzeuge steigern und damit die finanzielle Kehrtwende des Unternehmens vorantreiben.

Der Absatz des Unternehmens belief sich im Berichtszeitraum auf 468 Tsd. Einheiten; das waren 5,2 % weniger als ein Jahr zuvor. Darin enthalten ist auch der für Audi produzierte A1.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden 420 Tsd. SEAT und CUPRA Fahrzeuge gefertigt; ein Minus von 0,8 % gegenüber dem Vorjahr.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Die Umsatzerlöse von SEAT nahmen im Jahr 2022 um 13,8 % auf 10,9 Mrd. € zu. Infolge positiver Mixeffekte, einer verbesserten Preisdurchsetzung und Kostenreduzierungen war das Operative Ergebnis von SEAT deutlich in der Gewinnzone. Einmalauflwendungen für Restrukturierungen in Höhe von 247 Mio. € führten jedoch dazu, dass das Ergebnis letztlich bei 33 (-233) Mio. € lag. Die operative Rendite belief sich auf 0,3 (-2,4) %.

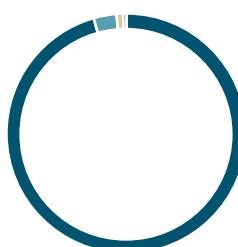
PRODUKTION

Fahrzeuge	2022	2021
SEAT		
Arona	85.717	98.656
Ibiza	60.385	83.710
Ateca	49.316	53.995
Leon	36.247	70.143
Tarraco	12.453	22.437
Alhambra	5.341	4.169
Mii	—	8.648
	249.459	341.758
CUPRA		
Formentor	105.568	58.863
Born	36.153	4.801
Leon	20.070	13.670
Ateca	8.841	4.505
	170.632	81.839
SEAT und CUPRA	420.091	423.597

SEAT

	2022	2021	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	386	471	-18,1
Absatz	468	494	-5,2
Produktion	420	424	-0,8
Umsatzerlöse (Mio. €)	10.941	9.614	+13,8
Operatives Ergebnis	33	-233	x
Operative Umsatzrendite (%)	0,3	-2,4	

CUPRA Formentor

AUSLIEFERUNGEN NACH MÄRKten
in Prozent

Europa/Übrige Märkte	95,6 %
Nordamerika	3,1 %
Südamerika	0,9 %
Asien-Pazifik	0,5 %

WEITERE INFORMATIONEN www.seat.de



Das Highlight der Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge im Berichtsjahr war die Vorstellung und Markteinführung der vollelektrischen Modelle ID. Buzz und ID. Buzz Cargo. Zudem ging der vielseitige Pickup Amarok in zweiter, komplett neuer Generation an den Start.

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. 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 Geschäftsjahr 2022 brachte die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge den vielbeachteten ID. Buzz auf den Markt. Er steht sinnbildlich für die Kernelemente der Mobilität von morgen: Elektromobilität, Digitalisierung und Vernetzung. Im ID. Buzz und im ID. Buzz Cargo stecken sieben Jahrzehnte Bulli-Know-how und – dank der MEB-Plattform des Volkswagen Konzerns – auch der Elektroantrieb. Der ID. Buzz ist wendig, effizient und dynamisch und vereint die Tugenden des legendären T1: vom Design über kurze Karosserie-überhänge bis hin zur maximalen Raumausnutzung. Die Beliebtheit des ID. Buzz spiegelt sich in vielen Auszeichnungen wider, die er in seinem Debütjahr erhielt; darunter „German Car of the Year“ und das „Goldene Lenkrad 2022“. Der ID. Buzz Cargo überzeugt als geräumiger und vielseitiger Zero-Emission-Transporter und wurde als „International Van of the Year 2023“ ausgezeichnet. Im Berichtszeitraum wurde außerdem die neue Generation des Amarok vorgestellt. Der vielseitige Pickup bietet unter anderem eine optimierte Ausstattung, zahlreiche – zum Teil im Pickup-Segment völlig neue – Assistenzsysteme, mobile Online-Dienste, zwei Allradsysteme sowie eine effiziente Motorenpalette.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr beliefen sich die Auslieferungen von Volkswagen Nutzfahrzeuge auf 329 Tsd. Einheiten (−8,6%). Besonders erfreulich entwickelten sich die Verkäufe in Deutschland (+8,3%).

Volkswagen Nutzfahrzeuge setzte im Berichtsjahr 340 Tsd. Fahrzeuge ab; ein Plus von 4,3% im Vergleich zum Vorjahr. Dazu trug auch der ID. Buzz bei, der sehr positiv im Markt aufgenommen wurde.

Im Jahr 2022 produzierte die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge 351 Tsd. Fahrzeuge; das waren 4,9% mehr als im Vorjahr.

UMSATZ UND ERGEBNIS

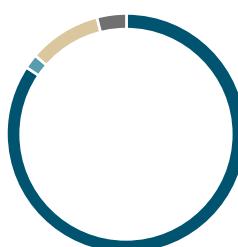
Volkswagen Nutzfahrzeuge konnte die Umsatzerlöse im Geschäftsjahr 2022 um 15,6% auf 11,5 Mrd. € steigern. Das Operative Ergebnis nahm vor allem preis- und mixbedingt auf 529 (73) Mio. € zu. Im Vergleich zum Vorjahr waren geringere CO₂-Lenkungsabgaben zu berücksichtigen. Die operative Rendite verbesserte sich deutlich auf 4,6 (0,7)%.

PRODUKTION

Fahrzeuge	2022	2021
Caravelle/Multivan, Kombi, California	80.698	79.379
Transporter	67.508	80.122
Crafter, Grand California	60.326	58.739
Caddy Kombi	46.500	40.156
Amarok	42.806	42.755
Caddy, Caddy California	42.352	33.805
ID. Buzz	11.013	–
351.203	334.956	

MARKE VOLKSWAGEN NUTZFAHRZEUGE

	2022	2021	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	329	360	-8,6
Absatz	340	326	+4,3
Produktion	351	335	+4,9
Umsatzerlöse (Mio. €)	11.455	9.909	+15,6
Operatives Ergebnis	529	73	x
Operative Umsatzrendite (%)	4,6	0,7	

ID. Buzz**AUSLIEFERUNGEN NACH MÄRKten**
in Prozent

Europa/Übrige Märkte	84,3 %
Nordamerika	2,0 %
Südamerika	9,8 %
Asien-Pazifik	4,0 %

WEITERE INFORMATIONEN www.volks-wagen-nutzfahrzeuge.de



Die Marke Audi setzte 2022 ihre Elektrifizierungsoffensive trotz einer herausfordernden Versorgungs- und Logistiksituation weiter fort. Das Operative Ergebnis konnte im Vergleich zum Vorjahr deutlich zulegen.

GESCHÄFTSVERLAUF

Die Markengruppe Premium vereint vier starke Marken aus dem progressiven Premium- und Luxussegment: Audi, Bentley, Lamborghini und Ducati. „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 und Skalierung von innovativen Technologien übernimmt Audi im Konzern eine führende Rolle, unter anderem bei der Premium Plattform Elektrik (PPE) für vollelektrische Premiumfahrzeuge.

Im Berichtsjahr stellte die Marke Audi mit dem Audi Q8 e-tron das Nachfolgermodell des erfolgreichen Audi e-tron vor. Er besticht durch sein progressives Design, optimiertes Antriebskonzept, bessere Aerodynamik, höhere Ladeleistung sowie Batteriekapazität. Außerdem startete Audi mit der neuen Version ihres Audi A8 in den Handel. Das Exterieur beeindruckt durch noch mehr Souveränität und Athletik. Der Innenbereich bietet den Fahrgästen einen großzügigen Frei- und Wohlfühlraum. Einen ersten Ausblick auf die Premium Plattform Elektrik gab Audi mit dem Audi A6 Avant e-tron concept. Zudem skizzierte Audi mit zwei weiteren Konzeptfahrzeugen – dem Audi urbansphere concept und Audi activesphere concept – die Mobilität der Zukunft. Die Marke Bentley stellte im Geschäftsjahr 2022 den Bentayga EWB sowie den Flying Spur Speed vor. Der Bentayga EWB ist 180 mm länger als der Bentayga. Bei ihm stehen der Wohlfühlaspekt und luxuriöses Interieur im Mittelpunkt. Der dynamische Grand-Tourer Flying Spur Speed komplettiert das neue Portfolio der Marke Bentley.

Im Jahr 2022 lieferte Audi (Markengruppe Premium) in einem schwierigen Marktumfeld insgesamt 1,6 (1,7) Mio. Fahrzeuge an Kunden aus. In Deutschland (+ 18,7 %), Italien (+ 1,6 %), Spanien (+ 1,4 %) und Kanada (+ 1,2 %) konnten Zuwächse verzeichnet werden.

Der Absatz von Audi (Markengruppe Premium) belief sich im Berichtsjahr auf 1,1 (1,0) Mio. Fahrzeuge. Besonders stark nachgefragt wurden die vollelektrischen Modelle Audi e-tron, Audi Q4 e-tron und Audi e-tron GT; auch der Audi A3 und der Audi Q5 waren sehr beliebt. Die chinesischen Gemeinschaftsunternehmen setzten weitere 599 (644) Tsd. lokal produzierte Audi Fahrzeuge ab. Der Absatz der Marke Lamborghini belief sich auf 9,2 (8,3) Tsd. Fahrzeuge. Bentley setzte 15,5 (14,6) Tsd. Fahrzeuge ab und Ducati 65,0 (56,9) Tsd. Motorräder.

Audi fertigte im Jahr 2022 weltweit 1,7 (1,6) Mio. Einheiten. Bentley produzierte 16,4 (14,8) Tsd. Fahrzeuge, bei Lamborghini waren es 9,9 (8,3) Tsd., während Ducati 70,4 (59,2) Tsd. Motorräder produzierte.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Die Umsatzerlöse von Audi (Markengruppe Premium) stiegen im Geschäftsjahr 2022 auf 61,8 (55,9) Mrd. €. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen verbesserte sich auf 7,6 (5,9) Mrd. €, was vor allem auf eine starke Marktperformance bei Neu- und Gebrauchtwagen und gute Ergebnisse der Marken Lamborghini, Bentley und Ducati zurückzuführen war. Die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen legte auf 12,3 (10,6) % zu. Aus der Dieselthematik ergaben sich geringe negative Sondereinflüsse. In den Finanzkennzahlen von Audi sind auch die Werte der Marken Bentley, Lamborghini und Ducati enthalten.

PRODUKTION AUDI

Fahrzeuge	2022	2021
Q5	319.162	279.613
Q3	239.340	250.852
A4	234.395	199.628
A3	210.341	164.299
A6	208.729	227.237
Q2	88.372	103.046
A5	66.124	64.012
A1	58.777	60.158
Q4 e-tron	58.764	27.519
Q7	52.514	56.600
Q8 e-tron	51.545	44.962
Q8	37.330	35.406
A8	18.398	22.285
A7	17.437	16.533
e-tron GT	12.674	9.602
TT	8.126	8.489
Q5 e-tron	3.113	99
Q6	2.042	-
R8	1.097	1.679
	1.688.280	1.572.019

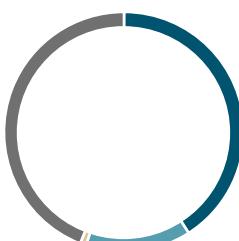
PRODUKTION BENTLEY, LAMBORGHINI, DUCATI

Fahrzeuge	2022	2021
Bentley		
Bentayga	7.346	5.838
Continental GT	4.793	5.003
Flying Spur	4.226	3.947
	16.365	14.788
Lamborghini		
Urus	5.751	5.240
Huracán	3.443	2.435
Aventador	661	628
	9.855	8.303
Ducati, Motorräder	70.389	59.214

AUDI (MARKENGRUPPE PREMIUM)

	2022	2021	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	1.639	1.704	-3,8
Audi	1.614	1.681	-3,9
Bentley	15	15	+3,5
Lamborghini	9	8	+9,9
Absatz	1.070	1.024	+4,5
Produktion	1.715	1.595	+7,5
Umsatzerlöse (Mio. €)	61.753	55.914	+10,4
Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen	7.622	5.936	+28,4
Operative Umsatzrendite (%)	12,3	10,6	

Q8 e-tron

AUSLIEFERUNGEN NACH MÄRKten
in Prozent

Europa/Übrige Märkte	40,9 %
Nordamerika	14,2 %
Südamerika	0,8 %
Asien-Pazifik	44,0 %

WEITERE INFORMATIONEN www.audi.de



Porsche erweiterte im Geschäftsjahr 2022 seine vollelektrische Baureihe Taycan um den vielseitigen Taycan Sport Turismo. Absatz, Umsatz und Ergebnis konnten im Vergleich zum Vorjahr gesteigert werden.

GESCHÄFTSVERLAUF

Exklusivität und soziale Akzeptanz, Pioniergeist und Tradition, Performance und Nachhaltigkeit, Design und Funktion – das sind die Markenwerte des Sportwagenherstellers Porsche.

Im Geschäftsjahr 2022 setzte Porsche seinen Weg in die nachhaltige Mobilität fort und präsentierte mit dem Taycan Sport Turismo bereits das dritte Modell seiner vollelektrischen Baureihe. Der Taycan Sport Turismo kombiniert die Alltagstauglichkeit des Taycan Cross Turismo mit der Onroad-Dynamik einer Sportlimousine. Außerdem überzeugt er mit modernster Komfort- und Sicherheitsausstattung sowie dem neuesten Infotainment. Durch das neue Modell ist der Porsche Taycan bereits in fünf Varianten erhältlich. Die leistungsstärkste Variante ist der Taycan Turbo S, der in 2,8 sec von 0 auf 100 km/h beschleunigt und in der Spur eine Geschwindigkeit von 260 km/h erreichen kann. Mit dem Taycan 4S Sport Turismo steht den Kunden die Variante mit der höchsten Reichweite zur Verfügung; sie beträgt bis zu 498 km. Im Berichtsjahr stellte Porsche zudem den 911 GT3 RS vor. Das kompromisslos auf maximale Performance ausgelegte Modell besticht unter anderem durch ein verändertes Mittelkühlerkonzept sowie einen deutlich gewachsenen Heckflügel mit Schwanenhalsaufhängung. Das Modell ist im Clubsport- oder Weissach-Paket erhältlich. Bereits im Januar des Geschäftsjahres 2022 feierte Porsche das 50. Jubiläum des Porsche Designs und brachte zu diesem Anlass das Editionsmodell „911 Edition 50 Jahre Porsche Design“ auf den Markt, das auf weltweit 750 Exemplare limitiert ist.

Porsche lieferte im Berichtsjahr 310 Tsd. Sportwagen an Kunden aus; ein Plus von 2,6% im Vergleich zum Vorjahr. Vor allem in Westeuropa (+11,7%) und Asien-Pazifik (+1,2%) konnten Zuwächse erzielt werden. China blieb mit 93 Tsd. Fahrzeugen der größte Einzelmarkt für Porsche.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr konnte Porsche den Absatz um 5,5% auf 314 Tsd. Fahrzeuge steigern. Die Modelle 911, Panamera und Cayenne wurden gegenüber dem Vorjahr verstärkt nachgefragt.

Porsche fertigte im Jahr 2022 insgesamt 338 Tsd. Fahrzeuge; das waren 19,2% mehr als ein Jahr zuvor. In Leipzig konnte das 20-jährige Bestehen der Porsche Produktion gefeiert werden.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Porsche Automobile verzeichnete im Berichtsjahr Umsatzerlöse in Höhe von 34,6 (30,3) Mrd. €. Das Operative Ergebnis (im Vorjahr vor Sondereinflüssen) legte auf 6,4 Mrd. € zu (+28,3%), was vor allem auf höhere Ergebnisbeiträge und positive Währungseffekte zurückzuführen war. Die operative Rendite (im Vorjahr vor Sondereinflüssen) verbesserte sich auf 18,6 (16,5)%.

PRODUKTION

Fahrzeuge	2022	2021
Cayenne	104.745	78.850
Macan	99.468	76.506
911 Coupé/Cabriolet	42.390	38.347
Taycan	37.577	37.720
Panamera	35.258	33.233
718 Boxster/Cayman	18.085	18.472
337.523	283.128	

PORSCHE AUTOMOBILE¹

	2022	2021	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	310	302	+ 2,6
Absatz	314	297	+ 5,5
Produktion	338	283	+ 19,2
Umsatzerlöse (Mio. €)	34.591	30.289	+ 14,2
Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen	6.423	5.006	+ 28,3
Operative Umsatzrendite (%)	18,6	16,5	

1 Porsche (Automobile und Finanzdienstleistungen): Umsatz 37.630 (33.138) Mio. €,
Operatives Ergebnis (im Vorjahr vor Sondereinflüssen) 6.770 (5.286) Mio. €.

Taycan Sport Turismo



AUSLIEFERUNGEN NACH MÄRKTN *in Prozent*



Europa/Übrige Märkte	32,0 %
Nordamerika	26,0 %
Südamerika	1,5 %
Asien-Pazifik	40,5 %

WEITERE INFORMATIONEN www.porsche.com



Die TRATON Group konnte im Geschäftsjahr 2022 auf allen Feldern der Unternehmensstrategie „TRATON Way Forward“ Erfolge erzielen.

GESCHÄFTSVERLAUF

Die Strategie „TRATON Way Forward“ richtet sich an den Feldern Verantwortungsvolles Unternehmen, Wertschöpfung und TRATON Accelerated! aus. Im Geschäftsjahr 2022 konnten in allen Feldern der Unternehmensstrategie Erfolge erzielt werden.

Für die TRATON Group (TRATON) ist die Zukunft elektrisch. Bis 2026 sollen insgesamt 2,6 Mrd.€ in die Forschung und Entwicklung der E-Mobilität fließen und die bisherigen Investitionen in die Entwicklung konventioneller Antriebe im Jahr 2026 auf weniger als ein Fünftel zurückgehen. Die im Juli 2022 vollzogene Gründung eines Joint Ventures mit Daimler Truck und der Volvo Group zum Aufbau einer leistungsfähigen Ladeinfrastruktur für Lkw und Busse in Europa ist die Initialzündung für den batterieelektrischen Transport. Nachdem TRATON bereits 2021 in den Global Compact der UN eintrat, folgte im März 2022 der Beitritt der Marke Volkswagen Truck & Bus. Zudem hat TRATON „Dekarbonisierung & Kreislaufwirtschaft“ als einen von drei strategischen Schwerpunktbereichen identifiziert, um das Geschäftsmodell sowie das Produktdesign hinsichtlich der Reduktion von CO₂-Emissionen und Ressourcenverbrauch zu verändern. TRATON bekennt sich zum Pariser Abkommen, dem Klimaschutzabkommen der UN-Klimakonferenz.

Infolge der Integration von Navistar konnte TRATON im Jahr 2022 durch die stärkere Internationalisierung den deutlichen Marktschwankungen entgegenwirken. Zudem wird Scania der erste westliche Lkw-Hersteller mit vollständig eigenständiger Produktion in China werden; ein wichtiger strategischer Schritt für TRATON. Mit dem Aufbau einer gruppenweiten und integrierten Geschäftseinheit für Finanzdienstleistungen strebt TRATON an, künftig umfangreiche Leistungen im Bereich Kundenfinanzierung anzubieten und damit die Nachfrage nach neuen Technologien und Geschäftsfeldern zu bedienen.

Scania konnte im Jahr 2022 mit dem Scania Super als erste Marke von TRATON den gruppenweiten 13-Liter-Antriebsstrang einführen, der im Vergleich zum Vorgänger Kraftstoffeinsparungen ermöglicht. Zudem setzte sich Scania ehrgeizige Ziele für die Dekarbonisierung der Lieferkette: Bis 2030 sollen die Emissionen aus den Lieferketten der Bereiche Batterien, Stahl, Aluminium und Gusseisen um 60 bis 85% reduziert werden. Die Testfahrten in Sachen automatisiertes Fahren konnten erweitert werden. Die auf Level 4 aufgerüsteten selbstfahrenden Scania Lkw dürfen nun alle Strecken zwischen den Städten Södertälje und Jönköping befahren. Aus Sicherheitsgründen ist dabei ein Fahrer an Bord.

MAN möchte mit der Digitalisierung seiner Fahrzeuge neue Geschäftsfelder erschließen und hat 2022 mit MAN SimplePay als erster Fahrzeughersteller eine digitale und transparente Plattform für sämtliche Bezahlvorgänge rund um das Nutzfahrzeug entwickelt. Zudem ging eine mit dem Partner BP geschaffene Lösung für das automatisierte, kontaktlose und sichere Bezahlen beim Tanken in Betrieb. Auf der IAA Transportation 2022 hat MAN den vollelektrischen Großserien-Lkw als seriennahen Prototyp vorgestellt.

Navistar hat 2022 den integrierten Antriebsstrang International S13 präsentiert, mit dem ein neues Niveau bei Effizienz, Rentabilität und Nachhaltigkeit erreicht werden soll. Der auf dem 13-Liter-Antriebsstrang der TRATON Group basierende S13 ermöglicht in Kombination mit optimierter Aerodynamik eine Kraftstoffeinsparung von bis zu 15 %. Mit der Eröffnung einer neuen Fabrik in San Antonio, Texas, in der auch Elektrofahrzeuge produziert werden können, positioniert sich Navistar in Sachen E-Mobilität.

Volkswagen Truck & Bus konnte 2022 sein Importeursnetz in Asien ausweiten und erste Fahrzeuge an Kunden auf den Philippinen ausliefern.

PRODUKTION

Fahrzeuge	2022	2021
Scania	88.142	92.718
Lkw	82.827	89.528
Busse	5.315	3.190
MAN	88.952	90.286
Lkw	62.009	64.883
Busse	4.675	4.240
Leichte Nutzfahrzeuge	22.268	21.163
Navistar	82.071	28.669
Lkw	69.488	23.267
Busse	12.583	5.402
Volkswagen Truck & Bus	58.647	57.095
Lkw	50.075	52.690
Busse	8.572	4.405
TRATON	317.812	268.768

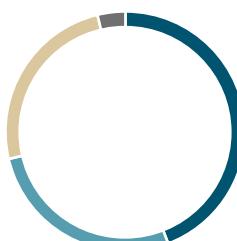
TRATON GROUP

	2022	2021	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	305	271	+12,6
Absatz	306	273	+12,4
Produktion	318	269	+18,2
Umsatzerlöse (Mio. €)	39.516	30.092	+31,3
Operatives Ergebnis	1.583	161	x
Operative Umsatzrendite (%)	4,0	0,5	

UMSATZ UND ERGEBNIS

Der Absatz von TRATON Nutzfahrzeuge nahm 2022 auf 306 (273) Tsd. Fahrzeuge zu und die Umsatzerlöse übertrafen mit 39,5 Mrd. € den Vergleichswert 2021 um 31,3%. Das Operative Ergebnis war mit 1,6 (0,2) Mrd. € trotz der Belastungen aus dem Russland-Ukraine-Konflikt höher als 2021. Das Vorjahr war im Wesentlichen durch die Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen bei MAN Truck & Bus in Höhe von 0,7 Mrd. € sowie Aufwendungen aus Rückstellungen über 0,5 Mrd. € bei Scania Vehicles & Services im Zusammenhang mit dem EU-Kartellverfahren beeinflusst. Im Berichtsjahr wirkten darüber hinaus Mix- und Wechselkurseffekte positiv. Die operative Rendite stieg auf 4,0 (0,5) %.

Starke Marken

AUSLIEFERUNGEN NACH MÄRKTNEN
in Prozent

Europa/Übrige Märkte	44,2 %
Nordamerika	27,1 %
Südamerika	24,9 %
Asien-Pazifik	3,7 %

WEITERE INFORMATIONEN www.traton.de

Volkswagen Group China

Im Geschäftsjahr 2022 konnte der Volkswagen Konzern seine ambitionierte Transformation in China mit einem deutlichen Wachstum bei den Auslieferungen vollelektrischer Fahrzeuge vorantreiben.

GESCHÄFTSVERLAUF

Trotz der Herausforderungen aus der Covid-19-Pandemie und dem Halbleitermangel verteidigte die Volkswagen Group China 2022 mit einem Marktanteil von 15,1% seine Marktführerschaft in China und trieb die ambitionierte Transformation zur vollvernetzten Elektromobilität weiter voran. Mit 206.500 ausgelieferten Fahrzeugen stiegen die NEV-Verkäufe um 37,1% gegenüber dem Vorjahr, während die BEV-Auslieferungen um 68,2% im Vergleich zum Vorjahr stiegen. Ausschlaggebend für diese E-Dynamik in China war die erfolgreiche ID.-Familie der Marke Volkswagen Pkw. Die Auslieferungen der ID.-Familie konnten im Vergleich zum Vorjahr mehr als verdoppelt werden. Mit der Studie ID. Aero steht ein weiteres Familienmitglied in den Startlöchern.

Die Volkswagen Group China lieferte 2022 zusammen mit ihren chinesischen Joint Ventures 3,2 (3,3) Mio. Fahrzeuge (inklusive der Importe) auf dem chinesischen Markt aus (-3,6%). Die Marke Volkswagen Pkw, einschließlich JETTA, lieferte 2,4 Mio. Fahrzeuge aus (-1,3%) und blieb, trotz des herausfordernden Umfelds, mit einem Marktanteil von 11,4% (11,7%) die Nummer eins bei den chinesischen Kunden. Davon waren 180.600 NEV-Fahrzeuge (+51,6%).

Im Premium- und Sportsegment lieferte Audi in China 642.548 Fahrzeuge an Kunden aus. Die Anzahl der ausgelieferten vollelektrischen Modelle stieg um 9,8%. Die Marke Audi bildet im Rahmen der neuen Strategie „Vorsprung 2030“ für China eine Säule für die fortschreitende Transformation der Produkte sowie der Produktions- und Entwicklungskapazitäten in China. Mit der Einführung der Modelle Audi Q4 e-tron, Q5 e-tron Roadjet und RS e-tron GT konnte Audi sein Portfolio an vollelektrischen Modellen weiter ausbauen. Darüber hinaus startete die Audi FAW NEV Company mit dem Bau ihres Werks in Changchun. An dem Standort sollen ausschließlich vollelektrische Modelle auf Basis der PPE-Plattform vom Band laufen.

Im vergangenen Jahr lieferte Porsche auf seinem größten Einzelmarkt China 93.286 Fahrzeuge aus. Die Elektrifizierungsstrategie hat in China sowohl beim Produktangebot als auch bei den Ladestationen stetig Fortschritte gemacht. Bis Ende 2022 hat Porsche in China insgesamt 21 NEV-Modelle eingeführt, neun davon sind der Taycan und seine Derivate. Bentley feierte 2022 in China sein 20-jähriges Jubiläum mit einer Gesamtauslieferung von 3.655 Fahrzeugen. Lamborghini verzeichnete mit 1.018 ausgelieferten Fahrzeugen einen Anstieg um 8,9% gegenüber 2021.

Im Geschäftsjahr 2022 hat die Volkswagen Group China erhebliche Fortschritte bei ihrer Transformation erzielt: Durch die Einführung eines neuen Führungsmodells wird eine schnelle und autonome Entscheidungsfindung ermöglicht und die Zusammenarbeit zwischen den Marken optimiert. CARIAD, das Softwareunternehmen des Konzerns, hat seine Tochtergesellschaft in China gegründet. Damit werden die Entwicklung von Software sowie die Digitalisierung konsequent vorangetrieben. Außerdem kündigte die Volkswagen Group China eine Kooperation mit Horizon Robotics an, um gemeinsam lokale Lösungen für automatisiertes Fahren in die Umsetzung zu bringen. Im Dezember lief im hochmodernen MEB-Werk bei Volkswagen Anhui das erste Vorserienfahrzeug vom Band. Die Volkswagen Group China trieb zudem den Ausbau des Energieversorgungsnetzes voran. Mit dem Lade-Joint-Venture CAMS wurden mehr als 1.000 Ladestationen mit über 9.000 Ladepunkten errichtet.

ERGEBNIS

Tsd. Fzg.	2022	2021	%
Auslieferungen	3.185	3.305	-3,6
Absatz ¹	3.122	3.042	+2,6
Produktion	3.160	2.949	+7,2

1 Aus lokaler Produktion.

Mio. €	2022	2021
Operatives Ergebnis (100 %)	8.827	8.740
Operatives Ergebnis (anteilig)	3.280	3.026

Unsere Joint Ventures produzierten im Geschäftsjahr 2022 insgesamt 3,2 (2,9) 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 3,3 (3,0) Mrd. €. Belastungen aus einem wettbewerbsintensiveren Marktfeld sowie aus pandemiebedingten Einschränkungen 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 Finzergebnis des Konzerns erfasst.

ID. Aero



LOKALE PRODUKTION

Fahrzeuge	2022	2021
Volkswagen Pkw	2.513.613	2.288.021
Audi	604.439	606.509
ŠKODA	41.936	54.401
Gesamt	3.159.988	2.948.931

VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES

THE KEY TO MOBILITY

Das Geschäft der Volkswagen Finanzdienstleistungen zeigte sich in einem anspruchsvollen Jahr 2022 robust. Elektrifizierung und Digitalisierung spiegeln sich zunehmend im Portfolio der Service- und Mobilitätsdienstleistungen wider.

STRUKTUR DER VOLKSWAGEN FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Die Volkswagen Finanzdienstleistungen umfassen die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing, das Bank- 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

Mit der Strategie NEW AUTO hat der Volkswagen Konzern seinen Fahrplan für die Transformation zum softwareorientierten Mobilitätsunternehmen und den Auf- und Ausbau von Mobilitätslösungen als ein wichtiges Kernelement definiert. Im Rahmen dessen übernimmt die Volkswagen Financial Services eine zentrale Rolle und überführt – als ihr integraler Bestandteil – die Konzernstrategie in ihre eigene Strategie MOBILITY2030. Kernaufgabe der Volkswagen Financial Services ist es dabei, eine übergreifende Mobilitätsplattform zu entwickeln und anzubieten. Kunden erhalten damit einen schnellen, digitalen und flexiblen Zugang zu Mobilität – von klassischen Finanzierungs- und Leasingangeboten bis zum Auto-Abo. Das bisherige Geschäftsmodell vom reinen automobilen Finanzdienstleister zum Mobilitätsanbieter wird somit erweitert. Volkswagen Financial Services verlängern und optimieren die automobile Wertschöpfungskette entlang ihrer Kunden und der Fahrzeuge der Konzernmarken und erhöhen somit den Vehicle-Lifetime-Value.

Grundlage hierfür ist die Bündelung der Kräfte auf einer zentralen europaweiten Vermarktungsplattform für Gebrauchtwagen für alle Marken des Volkswagen Konzerns. Ziel ist es, einer der größten Gebrauchtwagenanbieter in Europa zu werden, dadurch Synergien zu heben und weitere Erlösquellen zu erschließen.

Mit dem europaweiten Elektromobilitätsprogramm „Electrification-as-a-service“ (EaaS) wird beispielsweise die Elektrifizierung der Fuhrparks von Flottenkunden unterstützt. Kunden profitieren bei dem Angebot von einem einheitlichen Beratungs- und Umsetzungsbereich aus einer Hand. Neben dem Programm wird Großkunden eine neue Finanzierung von Ladeinfrastruktur angeboten, mit der sich Firmenkunden mit benötigten Wallboxen, Ladesäulen, Photovoltaikanlagen sowie Pufferspeichern ausstatten können.

Im Berichtsjahr schlossen die Volkswagen Finanzdienstleistungen gemeinsam mit der Stadt Braunschweig als Partner ihr bundesweit einzigartiges Pilotprojekt „Digitale Fahrzeugzulassungen durch Unternehmen“ erfolgreich ab. Das Projekt soll als Modellvorlage für eine deutschlandweite Regelung dienen und verfolgt das Ziel, auch juristischen Personen, wie beispielsweise Unternehmen, eine Online-Zulassung ihrer Flottenfahrzeuge durch einen eigens entwickelten Identifikationsprozess zu ermöglichen.

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

Die Volkswagen Financial Services AG hat 2022 zwei Anleihen mit unterschiedlichen Laufzeiten und einem Gesamtvolumen von 2,0 Mrd.€ begeben. Die Volkswagen Leasing GmbH hat keine unbesicherten Anleihen begeben. Die Risikoaufschläge waren im Geschäftsjahr 2022 stark von der gesamtwirtschaftlichen Abschwächung und der geänderten Zentralbankpolitik beeinflusst. Ein sukzessiver Anstieg führte im ersten Halbjahr etwa zu einer Verdopplung. Im zweiten Halbjahr war eine gleichbleibende bis leicht rückläufige Entwicklung zu verzeichnen.

Weitere Anleihe-Transaktionen wurden unter anderem in Britischen Pfund, Schwedischen Kronen, Tschechischen Kronen, Hongkong Dollar und Japanischen Yen emittiert. Zudem wurden in Australien, Polen, Brasilien, Mexiko und der Türkei Anleihen basierend auf lokalen Dokumentationserfordernissen begeben. 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 2022 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 vier ABS-Transaktionen in den USA, Kanada, China und Japan begeben.

E-Mobilitätsprogramm



Im Geschäftsjahr 2022 lag die Zahl der neuen Vertragsabschlüsse im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft der Volkswagen Finanzdienstleistungen mit 7,8 (7,8) Mio. Kontrakten in der Größenordnung des Vorjahres. Der Gesamtvertragsbestand belief sich am Ende des Berichtsjahrs auf 22,0 (22,0) Mio. Kontrakte. Im Bereich Kundenfinanzierung/Leasing gaben die Verträge um 5,3% auf 10,3 Mio. Kontrakte nach. Auf den Bereich Service/Versicherungen entfielen 11,6 Mio. Kontrakte; ein Plus von 4,7% gegenüber Vorjahr. Bei gleichgebliebenen Vergabegrundsätzen ging die Penetrationsrate als Anteil der finanzierten oder geleasten Fahrzeuge am relevanten Auslieferungsvolumen des Konzerns – einschließlich der chinesischen Joint Ventures – auf 32,3 (35,8)% zurück.

Am 31. Dezember 2022 hatte die Volkswagen Bank GmbH 1,3 (1,4) Mio. Einlagekonten im Bestand. Volkswagen Finanzdienstleistungen beschäftigte zum Jahresende 2022 weltweit 14.796 Mitarbeiter, davon waren 7.488 im Inland tätig.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Die Umsatzerlöse von Volkswagen Finanzdienstleistungen beliefen sich im Berichtsjahr auf 44,2 Mrd.€; das waren 6,0% mehr als im Vorjahr. Das Operative Ergebnis lag bei 5,6 (5,7) Mrd.€. Positive Effekte ergaben sich aus der großen Nachfrage nach Gebrauchtwagen und aus Derivaten. Aufwendungen im Rahmen von Wertberichtigungen und Risikovorsorgen als Folge der unmittelbaren Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts wirkten hingegen belastend.

VOLKSWAGEN FINANZDIENSTLEISTUNGEN

		2022	2021	%
	Tsd. Stück			
Vertragsbestand				
Kundenfinanzierung	Tsd. Stück	21.976	22.033	-0,3
Leasing		5.557	6.151	-9,7
Service/Versicherung		4.783	4.770	+0,3
Vermietvermögen	Mio. €	11.636	11.111	+4,7
Forderungen aus	Mio. €	57.906	57.276	+1,1
Kundenfinanzierung		70.266	71.305	-1,5
Händlerfinanzierung		19.868	14.135	+40,6
Leasingverträgen		47.446	46.409	+2,2
Direktbankeinlagen	Mio. €	25.431	25.400	+0,1
Bilanzsumme	Mio. €	240.042	235.620	+1,9
Eigenkapital	Mio. €	38.257	33.381	+14,6
Schulden ¹	Mio. €	190.477	192.407	-1,0
Eigenkapitalquote	%	15,9	14,2	+12,5
Eigenkapitalrendite vor Steuern ²	%	15,4	17,9	-14,0
Leverage ³		5,0	5,8	-13,6
Operatives Ergebnis	Mio. €	5.602	5.672	-1,2
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	5.513	5.628	-2,0
Mitarbeiter am 31.12.		14.796	14.681	+0,8

1 Ohne Rückstellungen und latente Steuern.

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

3 Schulden zu Eigenkapital.

3

CORPORATE GOVERNANCE

- 44** Konzernerklärung zur Unternehmensführung
- 60** Mitglieder des Vorstands
- 62** Mitglieder des Aufsichtsrats und Besetzung der Ausschüsse
- 65** Vergütungsbericht

Konzernerkärung zur Unternehmensführung

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

ENTSPRECHENSERKLÄRUNG

(Stand: Zeitpunkt der Erklärung)

Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG haben am 11. November 2022 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 2020“) wurde im Zeitraum seit der letzten Entsprechenserklärung vom 09. Dezember 2021 bis Inkrafttreten des überarbeiteten DCGK in der Fassung vom 28. April 2022 am 27. Juni 2022 mit Ausnahme der nachfolgend genannten Ziffern aus den dort genannten Gründen 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 ehemalige Prüfungsausschussvorsitzende unabhängig vom kontrollierenden Aktionär im Sinne dieser Empfehlung war. Fehlende Unabhängigkeit konnte sich daraus ergeben, dass der ehemalige 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 begründeten nach unserer Auffassung zwar weder einen Interessenkonflikt noch beeinträchtigten sie die Amtsführung des Prüfungsausschussvorsitzenden. Höchstvorsorglich wurde jedoch diese Abweichung erklärt.

> 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. War der ehemalige Prüfungsausschussvorsitzende nicht unabhängig vom kontrollierenden Aktionär, war er nach der Definition der Empfehlung C.6 Satz 2 auch nicht unabhängig im Sinne der Empfehlung D.4 in der Fassung des DCGK 2020.

Den vom Bundesministerium der Justiz am 27. Juni 2022 im amtlichen Teil des Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ in der Fassung vom 28. April 2022 („DCGK 2022“) wurde im Zeitraum seit Inkrafttreten dieser Fassung des DCGK 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 Gründe für diese Abweichung ergeben sich aus den oben unter Ziffer 1 a) stehenden Ausführungen.

> b) Empfehlung C.1 Satz 3 (Nachhaltigkeit im Kompetenzprofil)

Diese Empfehlung wurde neu in den DCGK 2022 aufgenommen. Mit Beschluss vom heutigen Tage hat der Aufsichtsrat das Kompetenzprofil i.S. der Empfehlung C.1 des DCGK 2022 um Expertise zu den für das Unternehmen bedeutsamen Nachhaltigkeitsfragen ergänzt, so dass dieser Empfehlung von nun an entsprochen wird.

> c) Empfehlung C.5 (Mandatsobergrenze mit Vorstands-Mandat)

Die Gründe für diese Abweichung ergeben sich aus den oben unter Ziffer 1 b) stehenden Ausführungen. Zudem nimmt der Vorsitzende des Aufsichtsrats ein Aufsichtsratsmandat in der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG wahr, die seit dem 29. September 2022 ebenfalls börsennotiert ist. Die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG bildet mit der Porsche Automobil Holding SE keinen Konzern im aktienrechtlichen Sinn.

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

Der ehemalige Vorsitzende des Prüfungsausschusses, Herr Dr. Ferdinand Oliver Porsche, hat zum Ablauf des 30. Juli 2022 seine Funktion niedergelegt. Zum Nachfolger von Herrn Dr. Ferdinand Oliver Porsche als Vorsitzenden des Prüfungsausschusses hat der Aufsichtsrat Herrn Mansoor Bin Ebrahim Al-Mahmoud

gewählt. Herrn Al-Mahmoud schätzt die Anteilseignerseite als unabhängig im Sinn des DCGK sowohl von der Gesellschaft und vom Vorstand als auch vom kontrollierenden Aktionär ein. Die bisher höchstvorsorglich erklärte Abweichung von dieser Empfehlung entfiel daher mit Ablauf des 30. Juli 2022.

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

Die Gründe für diese Abweichung ergeben sich aus den oben unter Ziffer 1 d) stehenden Ausführungen.

> f) Empfehlungen G.6 (Überwiegen der langfristig variablen Vergütung)

Die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG („Porsche AG“) hat am 20. Juli 2022 mit Herrn Dr. Oliver Blume für den Fall eines erfolgreichen Börsengangs der Porsche AG einen sogenannten IPO-Bonus vereinbart. Da ein solcher Börsengang auch im Interesse der VOLKSWAGEN AG liegt, behandeln wir den mit der Porsche AG vereinbarten IPO-Bonus vorsorglich als Teil der Vorstandsvergütung für Herrn Dr. Blume bei der VOLKSWAGEN AG („Drittvergütung“). Der Aufsichtsrat der VOLKSWAGEN AG hat der Drittvergütung für Herrn Dr. Blume zugestimmt. Der IPO-Bonus wurde in Form virtueller Aktien gewährt. Diese virtuellen Aktien werden in drei Tranchen über Zeiträume von ein, zwei und drei Jahren abhängig von der Entwicklung des Börsenkurses der Porsche AG-Aktien im jeweiligen Zeitraum in Geldbeträge umgerechnet und diese Geldbeträge an Herrn Dr. Blume ausgezahlt. Der Aufsichtsrat geht vorsorglich davon aus, dass die ersten beiden ein- und zweijährigen Tranchen des IPO-Bonus der kurzfristig variablen und die letzte Tranche des IPO-Bonus der langfristig variablen Vergütung von Herrn Dr. Blume zuzuordnen sind. Dadurch übersteigt der Zielwert der Herrn Dr. Blume für das Geschäftsjahr 2022 insgesamt zugesagten kurzfristig variablen Vergütung den Zielwert der langfristig variablen Vergütung. Vor diesem Hintergrund erklären wir vorsorglich eine Abweichung von der Empfehlung G.6. Die Vorstandsvergütung für Herrn Dr. Blume ist insgesamt gleichwohl weiterhin auf eine nachhaltige und langfristige Entwicklung der Gesellschaft ausgerichtet. Die Auszahlung des IPO-Bonus in drei Tranchen über ein, zwei und drei Jahre führt nach Einschätzung des Aufsichtsrats zu einer zielgerichteten und angemessenen Incentivierung von Herrn Dr. Blume, die sich nicht allein auf die Vorbereitung bis zum Börsengang beschränkt, sondern auch berücksichtigt, wie nachhaltig erfolgreich der Börsengang ist.

> g) Empfehlung G.7 Satz 1 (Festlegung von Leistungskriterien)

Die Leistungskriterien für den vorstehend unter f) beschriebenen IPO-Bonus wurden vor dem Zeitpunkt festgelegt, zu dem Herr Dr. Blume durch den IPO-Bonus zu besonderen Leistungen bei der Vorbereitung und im Nachgang des Börsengangs veranlasst werden soll. Höchstvorsorglich erklären wir gleichwohl eine Abweichung von Empfehlung G.7 Satz 1, da die Leistungskriterien nicht vor Beginn des laufenden Geschäftsjahrs festgelegt werden konnten. Diese Abweichung ist auf die Vergütung für das Geschäftsjahr 2022 begrenzt und für die darauffolgenden Jahre wird dieser Empfehlung daher wieder entsprochen.

> h) G.10 Satz 2 (4-Jahre Bindungsfrist)

Über die dritte Tranche des vorstehend unter f) beschriebenen IPO-Bonus als Bestandteil der langfristig variablen Vergütung kann Herr Dr. Blume bereits nach drei und nicht erst nach vier Jahren verfügen. Die Auszahlung des IPO-Bonus in drei Tranchen über ein, zwei und drei Jahre führt wie oben unter f) beschrieben nach Einschätzung des Aufsichtsrats zu einer zielgerichteten und angemessenen Incentivierung von Herrn Dr. Blume.

> i) Empfehlung G.13 Satz 1 (Abfindungs-Cap)

Der Aufsichtsrat der VOLKSWAGEN AG hat Ende Juli 2022 im Einvernehmen mit Herrn Dr. Diess beschlossen, seine Bestellung zum Mitglied und seine Ernennung zum Vorsitzenden des Vorstands zum Ablauf des 31. August 2022 zu beenden. Nach der mit Herrn Dr. Diess erzielten Einigung läuft sein Dienstvertrag – vorbehaltlich einer früheren Kündigung durch Herrn Dr. Diess – auch nach dem vorzeitigen Ende der Bestellung bis zum Ablauf seiner regulären Laufzeit, d.h. bis zum Ablauf des 24. Oktober 2025, weiter. Entsprechend erhält Herr Dr. Diess zwar keine Abfindung, aber unter Umständen seine vertragsgemäße Vergütung für mehr als zwei Jahre gerechnet ab seinem Ausscheiden aus dem Vorstand. Aus unserer Sicht ist nicht eindeutig, ob sich die Empfehlung nur auf Abfindungszahlungen oder auch auf Zahlungen an ein ausgeschiedenes Vorstandsmitglied aufgrund eines fortbestehenden Dienstvertrags bezieht. Vor diesem Hintergrund erklären wir vorsorglich eine Abweichung von Empfehlung G.13 Satz 1.“

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

Auch unsere börsennotierten, mittelbaren Tochtergesellschaften Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und TRATON SE haben eine Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben, die unter den unten angegebenen Internetadressen abrufbar sind.

Den Anregungen des DCGK wird entsprochen.

- i ENTSPRECHENSERKLÄRUNG DER VOLKSWAGEN AG**
<https://www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations/corporate-governance/declaration-of-conformity.html>
- i ENTSPRECHENSERKLÄRUNG DER DR. ING. H.C. F. PORSCHE AG**
<https://investorrelations.porsche.com/de/corporate-governance>
- i ENTSPRECHENSERKLÄRUNG DER TRATON SE**
<https://ir.traton.com/websites/traton/German/5000/corporate-governance.html>

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 ab 1. Januar 2022 auf elf Vorstandsressorts aufgeteilt. Neben dem Geschäftsbereich „Vorsitzender des Vorstands“, zu dem unter anderem die Markengruppe „Volumen“ gehörte, waren die weiteren Geschäftsbereiche: „Einkauf“, „Technik“, „Finanzen“, „Personal und Truck & Bus“, „Integrität und Recht“, „Premium“, „Sport & Luxury“, „IT“, „China“ sowie „Volkswagen Pkw“. Mit Wirkung zum 1. Februar 2022 wurde ein weiterer Geschäftsbereich „Konzernvertrieb“ geschaffen.

Zum 1. September 2022 entwickelte der Volkswagen Konzern seine Konzernsteuerung weiter. Der Vorstand wurde verschlankt und erhielt in diesem Zug einen neuen Aufgabenzuschnitt: Die Geschäftsbereiche „Einkauf“ und „Konzernvertrieb“ wurden aufgelöst. Ferner wurde der Geschäftsbereich „Volkswagen Pkw“ in „Volumen“ umbenannt. Seitdem sind die Aufgaben auf zehn Vorstandsressorts aufgeteilt. Neben dem Geschäftsbereich „Vorsitzender des Vorstands“ sind die weiteren Geschäftsbereiche: „Technik“, „Finanzen“, „Personal und Truck & Bus“, „Integrität und Recht“, „Volumen“, „Premium“, „Sport & Luxury“, „IT“ sowie „China“. Dabei wird der Geschäftsbereich „Sport & Luxury“ vom Vorsitzenden des Vorstands in Personalunion geführt.

Den Vorstandsressorts schließt sich direkt die erweiterte Konzernleitung an, die die Funktionen „Konzernvertrieb“, „Konzernproduktion“, „Beschaffung“ und „Technikarchitektur“ umfasst.

Weitere 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 Vorstandsmitglieder vom Aufsichtsrat festgesetzt wird. Zum 31. Dezember 2022 bestand der Vorstand aus neun Mitgliedern.

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 Vorstandsmitglieds ist der Vorsitzende des Vorstands zur Einberufung einer Vorstandssitzung verpflichtet. Der Vorsitzende des Vorstands leitet die Vorstandssitzungen. Der gesamte Vorstand entscheidet über alle Angelegenheiten, die nicht durch die Geschäftsordnung für den Vorstand oder einen Beschluss des Vorstands einem einzelnen Vorstandsmitglied zugewiesen sind, über Angelegenheiten, die nach Gesetz oder der Satzung dem gesamten Vorstand zugewiesen sind, und über Fragen von grundsätzlicher Bedeutung sowie in wichtigen Angelegenheiten. Der Vorstand trifft seine Entscheidungen nach vorheriger gemeinsamer Aussprache oder – wenn kein Vorstandsmitglied widerspricht – im Umlauf-

verfahren. Beschlüsse des Vorstands werden mit Stimmenmehrheit gefasst. Bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des Vorsitzenden des Vorstands den Ausschlag. Der Vorstand ist beschlussfähig, wenn mindestens die Hälfte der Vorstandsmitglieder an der Beschlussfassung teilnimmt. Abwesende Vorstandsmitglieder können mündlich, schriftlich oder über gebräuchliche Kommunikationsmittel (zum Beispiel per E-Mail) an der Beschlussfassung teilnehmen. Einzelheiten zur Zuständigkeit des gesamten Vorstands, zu Sitzungen und zur Beschlussfassung des Vorstands regelt die vom Aufsichtsrat erlassene Geschäftsordnung für den Vorstand, die auf der Internetseite der Volkswagen AG unter <https://www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations/corporate-governance.html> veröffentlicht ist.

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

Jedes Vorstandsmitglied legt Interessenkonflikte dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats und dem Vorsitzenden des Vorstands unverzüglich offen und informiert die anderen Vorstandsmitglieder hierüber.

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 Vorstandsmitgliedern 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 insbesondere in Entscheidungen, die von grundlegender Bedeutung für das Unternehmen sind, über Zustimmungsvorbehalte unmittelbar eingebunden. Turnusmäßig erörtert der Aufsichtsrat der Volkswagen AG mit dem Vorstand zudem Überlegungen zur strategischen Ausrichtung des Volkswagen Konzerns einschließlich der Nachhaltigkeitsstrategie. 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 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 regelmäßigem 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 ausführliche Informationsordnung näher festgelegt; die Informationsordnung ist als Anhang II zur Geschäftsordnung für den Vorstand veröffentlicht auf der Internetseite der Volkswagen AG unter <https://www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations/corporate-governance.html>. 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. Weiterführende Informationen zur Information des Aufsichtsrats durch den Vorstand sind im Bericht des Aufsichtsrats enthalten.

Für bestimmte Maßnahmen, insbesondere 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 hat für die Zusammensetzung des Vorstands folgendes Diversitätskonzept (§ 289f Abs. 2 Nr. 6 HGB) festgelegt:

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. Mit Blick auf die Beteiligung von Frauen und Männern im Vorstand gilt für die Volkswagen AG nunmehr ein zwingendes Beteiligungsgebot.

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 im Wesentlichen 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. Die Geschlechterverteilung entspricht den 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. Im Jahr 2022 haben sich der Aufsichtsrat und der Vorstand im Zusammenhang mit der Neuordnung der Konzernsteuerung auch intensiv mit der langfristigen Nachfolgeplanung beschäftigt.

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 Zwei-Dritt-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 Zustimmungsvorbehalt 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 verständliches 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 Fortbildungsmaßnahmen 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 auch 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 aufsichtsratspezifische 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 tagt regelmäßig auch ohne den Vorstand. 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 Sitzung 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 Zustimmung zur 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 und seine Ausschüsse können entscheiden, dass im Einzelfall Sachverständige und Auskunftspersonen zur Beratung über einzelne Gegenstände hinzugezogen werden.

Weitere Einzelheiten zu Aufgaben, Sitzungen, zur Beschlussfassung und Arbeitsweise des Aufsichtsrats regelt die vom Aufsichtsrat erlassene Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat, die auf der Internetseite der Volkswagen AG unter <https://www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations/corporate-governance.html> veröffentlicht ist.

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. Dem Vermittlungsausschuss gehören je zwei, dem Prüfungsausschuss gehörten bis zum 31. Juli 2022 jeweils zwei und seitdem jeweils drei 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; dabei achtet der Nominierungsausschuss insbesondere auch darauf, dass im Gesamtremium keine Kompetenzlücken auftreten (Skill Gaps Assessment). 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 von Vorstandsmitgliedern 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, des Konzernlageberichts und der gesonderten nichtfinanziellen Erklärung einschließlich der Nachhaltigkeitsberichterstattung. Der Prüfungsausschuss befasst sich zudem mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Abschlussprüfung, insbesondere der Auswahl und der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers, der Qualität der Abschlussprüfung und den vom Abschlussprüfer zusätzlich erbrachten Leistungen. Ferner befasst sich der Prüfungsausschuss mit der Compliance, mit der Angemessenheit und Wirksamkeit des Risikomanagementsystems und des Internen Kontrollsysteins einschließlich des Compliance-Managementsystems sowie des internen Revisionssystems; er befasst sich auch mit dem internen Verfahren im Sinn von § 111a Abs. 2 AktG zur regelmäßigen Bewertung, ob Geschäfte mit nahestehenden Personen im ordentlichen Geschäftsgang und zu marktüblichen Bedingungen getätigt wurden. Zusätzlich befasst sich der Prüfungsausschuss insbesondere mit den Quartalsfinanzberichten und dem Halbjahresfinanzbericht des Volkswagen Konzerns.

Weitere Einzelheiten zu Aufgaben, Sitzungen, zur Beschlussfassung und Arbeitsweise der Ausschüsse des Aufsichtsrats regeln die vom Aufsichtsrat erlassenen Geschäftsordnungen für die einzelnen Ausschüsse des Aufsichtsrats, die auf der Internetseite der Volkswagen AG unter <https://www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations/corporate-governance.html> veröffentlicht sind.

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 nach Einschätzung des Aufsichtsrats 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 Daniela Cavallo, Frau Julia Willie Hamburg, Frau Marianne Heiß, und die Herren Mansoor Ebrahim Al-Mahmoud und Matías Carnero Sojo. 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 und Frau Julia Willie Hamburg sowie die Herren Mansoor Ebrahim Al-Mahmoud und Stephan Weil.

Zur Unabhängigkeit von Anteilseignervertretern von der Gesellschaft und vom Vorstand hat die Anteilseignerseite gemäß C.7, 8 DCGK folgende Einschätzungen getroffen:

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. Die Anteilseignerseite kommt bei Würdigung aller Umstände des Einzelfalls aber zu der 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 größter Einzelaktionär der Volkswagen AG ist. Die Geschäftsführung des Vorstands der Volkswagen AG betrifft daher wirtschaftlich das eigene Vermögen der Herren Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche und Wolfgang Porsche.
- > Die Besetzung des Vorstands hat sich während der Amtszeit der Herren Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche und Wolfgang Porsche mehrfach grundlegend geändert. Die derzeit amtierenden Vorstandsmitglieder sind seit maximal knapp fünf Jahren im Amt. Es bestehen daher keine Anhaltspunkte, dass sich die Herren Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche und Wolfgang Porsche 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 und Wolfgang Porsche.
- > Die Herren Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche und Wolfgang Porsche 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 und Wolfgang Porsche 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 und Wolfgang Porsche auch keine entsprechenden Interessenkonflikte aufgetreten.

Das Mitglied des Aufsichtsrats Herr Hans Dieter Pötsch ist zwar seinerzeit bei seiner gerichtlichen Bestellung im Herbst 2015 direkt vom Vorstand in den Aufsichtsrat gewechselt und bei seiner Wahl zum Mitglied des Aufsichtsrats durch die darauffolgende Hauptversammlung im Jahr 2016 lag dieser Wechsel noch keine zwei Jahre zurück, sodass Herr Pötsch einen der in C.7 DCGK genannten Indikatoren für fehlende Unabhängigkeit von der Gesellschaft und vom Vorstand erfüllt. Die Anteilseignerseite kommt bei Würdigung aller Umstände des Einzelfalls aber zu der Einschätzung, dass Herr Pötsch dennoch unabhängig

von der Gesellschaft und vom Vorstand ist: Der Wechsel von Herrn Pötsch vom Vorstand in den Aufsichtsrat liegt inzwischen mehr als sieben Jahre zurück. Herr Pötsch wurde im Juli 2021 bereits zum zweiten Mal von der Hauptversammlung zum Mitglied des Aufsichtsrats gewählt. Seit dem Wechsel vom Vorstand in den Aufsichtsrat im Oktober 2015 hat sich im Übrigen die Zusammensetzung des Vorstands grundlegend geändert.

Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat am 11. November 2022 das folgende neu gefasste Kompetenzprofil für das Gesamtgremium beschlossen – das zuvor bestehende Kompetenzprofil ist aus der Erklärung zur Unternehmensführung für das Geschäftsjahr 2021 ersichtlich: Um seine Kontroll- und Beratungsaufgaben ordnungsgemäß wahrnehmen zu können, muss der Aufsichtsrat als Gesamtgremium über die hierfür erforderliche Expertise, das heißt Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen, verfügen. Dazu müssen die Mitglieder des Aufsichtsrats in ihrer Gesamtheit mit dem Sektor vertraut sein, in dem die Gesellschaft tätig ist – also der Automobilbranche –, und die Geschäfte, die die Gesellschaft betreibt, beurteilen können. Zudem sollen die Mitglieder des Aufsichtsrats in ihrer Gesamtheit über Expertise zu den für das Unternehmen bedeutsamen Nachhaltigkeitsfragen verfügen.

Wesentliche Kompetenzen, über die der Aufsichtsrat als Gesamtgremium verfügen soll, sind insbesondere Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen

- > in der Herstellung und im Vertrieb von Fahrzeugen und Motoren aller Art oder sonstigen technischen Erzeugnissen
(Fahrzeuge – Herstellung/Vertrieb)
- > über die Automobilbranche und deren Transformation, insbesondere mit Blick auf die Themen Elektromobilität und Mobilitätsdienstleistungen, das Geschäftsmodell und die Märkte, Kundenbedürfnisse sowie Know-how zu den Produkten
(Automobilbranche)
- > auf dem Gebiet Forschung und Entwicklung, insbesondere im Bereich der für das Unternehmen relevanten Technologien
(Forschung/Entwicklung)
- > auf den Gebieten Digitalisierung und digitale Transformation, Software, Künstliche Intelligenz, Automatisierung, Informationstechnologie und -sicherheit
(Digitalisierung/IT)
- > in Führungspositionen und Aufsichtsgremien von Unternehmen, auch Holdings und Start-Ups, oder großen Organisationen
(Leitung/Überwachung)
- > auf den Gebieten Recht und Compliance
(Recht/Compliance)
- > im Bereich Nachhaltigkeit, insbesondere mit Blick auf Umwelt-, Sozial- und Governance-Aspekte (ESG), zum Beispiel zu Ressourcen, Lieferketten, Energieversorgung, Corporate Social Responsibility, nachhaltige Technologien und entsprechende Geschäftsmodelle
(Nachhaltigkeit/ESG)
- > in den Bereichen Finanzen, in der Rechnungslegung und in der Abschlussprüfung, vor allem besondere Kenntnisse und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und interner Kontroll- und Risikomanagementsysteme und in der Nachhaltigkeitsberichterstattung sowie in der Abschlussprüfung und der Prüfung der Nachhaltigkeitsberichterstattung (Finanzexpertinnen und -experten)
(Finanzen/Rechnungslegung/Abschlussprüfung)
- > im Bereich Personalkompetenz (insbesondere Suche und Auswahl von Vorstandsmitgliedern, Nachfolgeprozess) sowie Kenntnisse von Anreiz- und Vergütungssystemen für den Vorstand
(Personal)
- > in den Bereichen Mitbestimmung, Arbeitnehmerbelange und Arbeitswelt im Unternehmen
(Arbeitnehmerbelange).

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 Besetzungs vorschlägen 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 Anteilseigner 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 umgesetzt. Der Stand der Umsetzung des Kompetenzprofils und die Kompetenzen der einzelnen Aufsichtsratsmitglieder ergeben sich aus der unten abgebildeten Qualifikationsmatrix.

QUALIFIKATIONSMATRIX¹

	Fahrzeuge – Herstellung/ Vertrieb	Automobil- branche	Forschung/ Entwicklung	Digitalisierung/ IT	Leitung/ Überwachung	Recht/ Compliance	Nachhaltigkeit/ ESG	Abschluss- prüfung	Finanzen/ Rechnungs- legung/	Personal	Arbeitnehmer- belange
Hessa Sultan											
Al Jaber	x	x	x	x	x	x	x	x			
Mansoor Ebrahim											
Al-Mahmoud		x			x		x	x	x	x	
Harald Buck	x	x							x		x
Daniela Cavallo		x			x				x		x
Matías											
Carnero Sojo	x	x			x	x			x		x
Julia Willie Hamburg					x		x				
Marianne Heiß	x	x		x	x	x	x	x	x		
Jörg Hofmann		x			x		x		x		x
Arno Homburg	x	x	x		x	x	x		x		x
Günther Horvath		x			x	x			x		
Simone Mahler		x		x					x		x
Peter Mosch	x				x				x		x
Daniela Nowak	x	x									x
Hans Michel Piëch	x	x			x	x			x		
Ferdinand Oliver Porsche	x	x			x	x		x	x		
Wolfgang Porsche	x	x			x				x		
Hans Dieter Pötsch	x	x			x	x	x	x	x		x
Jens Rothe	x	x			x				x		x
Conny Schönhardt	x	x			x	x		x			x
Stephan Weil		x			x	x	x		x		

¹ Welche Fähigkeiten, Kenntnisse und fachlichen Erfahrungen mit den Stichworten verbunden sind, ergibt sich aus dem Kompetenzprofil. Eine Kompetenz liegt bereits dann vor, wenn das Aufsichtsratsmitglied Expertise in einem Teilbereich der Kompetenz hat, das heißt für die Kompetenz Fahrzeuge zum Beispiel entweder im Bereich Herstellung oder im Bereich Vertrieb.

Ferner verfügen mehrere Aufsichtsratsmitglieder, unter anderem Herr Mansoor Al-Mahmoud, Frau Marianne Heiß, Herr Ferdinand Oliver Porsche und Herr Hans Dieter Pötsch, über Sachverständnis sowohl auf dem Gebiet Rechnungslegung, einschließlich der Nachhaltigkeitsberichterstattung, als auch auf dem Gebiet Abschlussprüfung, einschließlich der Prüfung der Nachhaltigkeitsberichterstattung:

Herr Al-Mahmoud hat als langjähriger CEO der Qatar Investment Authority und zuvor deren „Head of Risk Management“ sowie aus Führungsfunktionen einer Bank und einer Börse besondere Kenntnisse und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und interner Kontroll- und Risikomanagementsysteme sowie auf dem Gebiet Abschlussprüfung gesammelt. Diese Kenntnisse und Erfahrungen beziehen sich auch auf die Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung: Bei der Qatar Investment Authority stellte Herr Al-Mahmoud die Anlagestrategie auf Investitionen mit ESG-Zielen um und setzte eine Nachhaltigkeitsagenda um, die auch Gegenstand der Nachhaltigkeitsberichterstattung der Qatar Investment Authority war. Herr Al-Mahmoud befasst sich auch insofern eingehend mit den Nachhaltigkeitsberichten von Unternehmen mit Blick darauf, ob sie zur Nachhaltigkeitsstrategie der Qatar Investment Authority passen.

Frau Heiß war langjährig als CFO und zuvor mehrere Jahre für Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaften tätig; Herr Ferdinand Oliver Porsche ist langjähriges Mitglied in Prüfungsausschüssen und war mehrere Jahre für eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft tätig; Herr Pötsch ist langjähriges Mitglied und Vorsitzender in Prüfungsausschüssen und war langjährig als CFO der Volkswagen AG sowie zuvor als Leiter Controlling der BMW AG tätig. Im Rahmen ihrer langjährigen Tätigkeit in Prüfungsausschüssen waren Frau Heiß, Herr Ferdinand Oliver Porsche und Herr Pötsch auch mit der Prüfung nichtfinanzieller Erklärungen befasst, die sich auf Nachhaltigkeit in Form wesentlicher Umwelt- und Sozialbelange beziehen. Frau Heiß und Herr Pötsch sind auch im Rahmen ihrer jeweiligen Tätigkeiten bei der BBDO Group Germany GmbH beziehungsweise bei der Porsche Automobil Holding SE mit der Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung befasst. Frau Heiß ist auch Mitglied im ESG-Board der Omnicom Group Inc. und ESG-Expertin im Aufsichtsrat der Porsche Automobil Holding SE. Frau Heiß sowie die Herren Al-Mahmoud, Pötsch und Dr. Ferdinand Oliver Porsche verfolgen und begleiten die aktuellen Entwicklungen auf dem Gebiet der Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung und bringen ihre Expertise in den Prüfungsausschuss der Volkswagen AG ein.

Weitere Einzelheiten zu den Kompetenzen der Aufsichtsratsmitglieder ergeben sich aus den Lebensläufen. Die Lebensläufe der Aufsichtsratsmitglieder sind unter www.volksag.com/de/group/executive-bodies.html abrufbar und werden jährlich aktualisiert.

Nominierungsausschuss und Aufsichtsrat haben das Diversitätskonzept, die konkreten Zusammensetzungsziele und das Kompetenzprofil (in seiner jeweils geltenden Fassung) auch mit Blick auf die Unterstützung des von der Qatar Holding Germany GmbH gemachten Vorschlags an die ordentliche Hauptversammlung im Geschäftsjahr 2022 zur Wahl eines Aufsichtsratsmitglieds berücksichtigt. Auch bei den Wahlen der Vertreter der Arbeitnehmer durch die Arbeitnehmer und der gerichtlichen Bestellung eines weiteren neuen Aufsichtsratsmitglieds unter den Vertretern der Arbeitnehmer im Geschäftsjahr 2022 wurde den Zusammensetzungszielen, dem Diversitätskonzept und dem Kompetenzprofil Rechnung getragen.

Selbstbeurteilung des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat beurteilt regelmäßig alle zwei Jahre intern, 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 interne 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 auf Seiten der Anteilseigner seit der 56. ordentlichen Hauptversammlung am 22. Juni 2016 erfüllt, auf Seiten 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 2022.

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 zwingend ein Beteiligungsgebot, dem zufolge mindestens eine Frau und mindestens ein Mann Mitglied des Vorstands sein müssen. Das Beteiligungsgebot ist seit dem 1. August 2022 bei der Bestellung einzelner oder mehrerer Vorstandsmitglieder einzuhalten. Dieses Beteiligungsgebot hält die Volkswagen AG ein.

Für die Frauenanteile im Management hat sich die Volkswagen AG im Einklang mit dem Führungspositionen-Gesetz bis zum Jahresende 2025 einen Frauenanteil von 16,5% für die erste Führungsebene und von 23,4% für die zweite Führungsebene innerhalb der aktiven Belegschaft zum Ziel gesetzt. Zum 31. Dezember 2022 lag der Frauenanteil in der aktiven Belegschaft in der ersten Führungsebene bei 14,2 (13,5)% und in der zweiten bei 19,7 (18,3)%.

VERGÜTUNGSBERICHT

Die Vergütungssysteme für die Mitglieder von Vorstand und Aufsichtsrat sowie der Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2022 sind auf der Internetseite www.volksag.com/de/InvestorRelations/corporate-governance/Remuneration.html abrufbar. Unter dieser Adresse sind auch die Vergütungsberichte der Vorjahre zu finden. Die Vergütungsberichte enthalten sowohl ausführliche Erläuterungen und Beschreibungen der Vergütungssysteme für die Mitglieder von Vorstand und Aufsichtsrat als auch Angaben und Erläuterungen zur individuellen Vergütung der Mitglieder von Vorstand und Aufsichtsrat.

UNTERNEHMENSFÜHRUNGSPRAKTIKEN, DIE ÜBER DIE GESETZLICHEN ANFORDERUNGEN HINAUS ANGEWANDT WERDEN

Code of Conduct und Konzerngrundsätze

Der Code of Conduct (Verhaltensgrundsätze) des Volkswagen Konzerns dient als zentrales Instrument, um das Bewusstsein für verantwortungsvolles Handeln und Entscheiden innerhalb der Belegschaft zu stärken. Das Wertefundament des Volkswagen Konzerns und die Grundlage der gemeinsamen Unternehmenskultur bilden die sieben Konzerngrundsätze (Volkswagen Group Essentials): Verantwortung, Aufrichtigkeit, Mut, Vielfalt, Stolz, Zusammenhalt und Zuverlässigkeit.

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 verstößen 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.
- > Korruptionsbekämpfung. Der Volkswagen Konzern vertritt eine Null-Toleranz-Politik bei aktiver und passiver Korruption. Dies ist sowohl in den internen Verhaltensgrundsätzen des Konzerns als auch im Code of Conduct für Geschäftspartner verankert.
- > 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 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 2022 beziehungsweise Datum des Ausscheidens aus dem Vorstand der Volkswagen AG)

DR. OLIVER BLUME (*1968)

Vorsitzender (seit 01.09.2022),
Markengruppe Sport & Luxury,
Vorsitzender des Vorstands der
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
13.04.2018¹, bestellt bis: 2028
Staatsangehörigkeit: deutsch
Mandate:
○ CARIAD SE, Wolfsburg (Vorsitz)³

MURAT AKSEL (*1972)

Einkauf (bis 31.08.2022),
01.01.2021 – 31.08.2022¹
Staatsangehörigkeit: deutsch
Mandate (am 31.08.2022):
○ ŠKODA Auto a.s., Mladá Boleslav³
○ VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg³

DR. ARNO ANTLITZ (*1970)

Finanzen,
IT (bis 31.01.2022),
01.04.2021¹, bestellt bis: 2027
Staatsangehörigkeit: deutsch
Mandate:
○ Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart^{3,4}
○ PowerCo SE, Salzgitter³
○ Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig
(Vorsitz)³
○ Porsche Austria GmbH, Salzburg (stv. Vorsitz)³
○ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg
(stv. Vorsitz)³
○ Porsche Retail GmbH, Salzburg³
○ Volkswagen (China) Investment Co., Ltd., Beijing³
○ Volkswagen Group of America, Inc., Herndon
(Vorsitz)³

RALF BRANDSTÄTTER (*1968)

Volkswagen Pkw (bis 30.06.2022),
Vorsitzender des Vorstands der
Marke Volkswagen Pkw (bis 30.06.2022),
China (seit 01.08.2022),
Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen (China)
Investment Co. Ltd. (seit 01.08.2022)
01.01.2022¹, bestellt bis: 2026
Staatsangehörigkeit: deutsch
Mandate:

○ CARIAD SE, Wolfsburg³
○ Audi (China) Enterprise Management Co., Ltd.,
Beijing³
○ FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., Changchun
(stv. Vorsitz)²
○ Mobility Asia Smart Technology Co. Ltd., Beijing³
○ SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd., Shanghai
(stv. Vorsitz)²
○ Volkswagen (Anhui) Automotive Co., Ltd., Hefei
(Vorsitz)³
○ Volkswagen (China) Investment Co., Ltd.,
Beijing (Vorsitz)³

DR.-ING. HERBERT DIES (*1958)

Vorsitzender (bis 31.08.2022),
Markengruppe Volumen (bis 31.08.2022),
China (bis 31.07.2022)
01.07.2015 – 31.08.2022¹
Staatsangehörigkeit: österreichisch
Mandate (am 31.08.2022):
○ AUDI AG, Ingolstadt (Vorsitz)³
○ CARIAD SE, Wolfsburg (Vorsitz)³
○ FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., Changchun²
○ 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)²
○ Volkswagen (China) Investment Co., Ltd., Beijing
(Vorsitz)³

DR. JUR. MANFRED DÖSS (*1958)

Integrität und Recht (seit 01.02.2022)
01.02.2022¹, bestellt bis: 2025
Staatsangehörigkeit: deutsch
Mandate:
○ AUDI AG, Ingolstadt (Vorsitz)³
○ TRATON SE, München^{3,4}
○ Grizzlys Wolfsburg GmbH, Wolfsburg²

- 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.

MARKUS DUESMANN (*1969)

Markengruppe Premium,
Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG
01.04.2020¹, bestellt bis: 2025
Staatsangehörigkeit: deutsch
Mandate:
 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., Crewe³
 Ducati Motor Holding S.p.A., Bologna³
 FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., Changchun³
 SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd., Shanghai³
 Volkswagen (China) Investment Co., Ltd., Beijing³

GUNNAR KILIAN (*1975)

Personal und Truck & Bus
13.04.2018¹, bestellt bis: 2026
Staatsangehörigkeit: deutsch
Mandate:
 AUDI AG, Ingolstadt³
 MAN Energy Solutions SE, Augsburg (Vorsitz)³
 MAN Truck & Bus SE, München³
 PowerCo SE, Salzgitter³
 TRATON SE, München^{3,4}
 Volkswagen Group Services GmbH, Wolfsburg (Vorsitz)³
 Wolfsburg AG, Wolfsburg²
 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 SCHÄFER (*1970)

Markengruppe Volumen (seit 01.09.2022),
Vorsitzender des Vorstands der Marke Volkswagen Pkw (seit 01.07.2022),
01.07.2022¹, bestellt bis: 2025
Staatsangehörigkeit: deutsch
Mandate:
 FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., Changchun²
 SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd., Shanghai²
 SEAT, S.A., Martorell (Vorsitz)³
 ŠKODA Auto a.s., Mladá Boleslav (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:
 PowerCo SE, Salzgitter (Vorsitz)³
 Volkswagen Group Services GmbH, Wolfsburg³
 Wolfsburg AG, Wolfsburg²
 Brose Sitech Sp. Z o.o., Polkowice²

HAUKE STARS (*1967)

IT (seit 01.02.2022)
01.02.2022¹, bestellt bis: 2025
Staatsangehörigkeit: deutsch
Mandate:
 AUDI AG, Ingolstadt³
 CARIAD SE, Wolfsburg³
 Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart^{3,4}
 PowerCo SE, Salzgitter³
 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)²

HILDEGARD WORTMANN (*1966)

Vertrieb (bis 31.08.2022)
01.02.2022 – 31.08.2022¹
Staatsangehörigkeit: deutsch
Mandate (am 31.08.2022):
 CARIAD SE, Wolfsburg³
 Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig³
 Audi (China) Enterprise Management Co., Ltd., Beijing³
 Audi of America, LLC, Herndon (Vorsitz)³
 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

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 2022 beziehungsweise Datum des Ausscheidens aus dem Aufsichtsrat der Volkswagen AG oder des Eintretens nach dem 31. Dezember 2022)

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, Stuttgart^{3,4}
 TRATON SE, München (Vorsitz)^{3,4}
 Wolfsburg AG, Wolfsburg²
 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: 2027
Staatsangehörigkeit: deutsch
Mandate:
 Robert Bosch GmbH, Stuttgart²

DR. HUSSAIN ALI AL ABDULLA (*1957)

Staatsminister
22.04.2010 – 12.05.2022¹
Staatsangehörigkeit: katarisch
Mandate (am 12.05.2022):
 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

MANSOOR EBRAHIM AL-MAHMOUD (*1974)

Chief Executive Officer der
Qatar Investment Authority
12.05.2022¹, gewählt bis: 2025
Staatsangehörigkeit: katarisch
Mandate:
 Harrods Ltd., London (Board member)²
 Harrods Group (Holding) Ltd., London (Vorsitz)²
 Qatar Airways, Doha (stv. Vorsitz)²
 Qatar National Bank, Doha (Board member)²
 Qatar Stock Exchange, Doha (stv. Vorsitz)²
 Qatari Diar Real Estate Investment Company, Doha
(Board member)²

DR. BERND ALTHUSMANN (*1966)

Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Arbeit,
Verkehr und Digitalisierung
14.12.2017 – 08.11.2022¹
Staatsangehörigkeit: deutsch
Mandate (am 08.11.2022):
 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
 Transformationsagentur Niedersachsen GmbH,
Hannover²

HARALD BUCK (*1962)

Vorsitzender des Gesamt- und Konzernbetriebsrats
der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
04.10.2022¹, bestellt bis: 2027
Staatsangehörigkeit: deutsch
Mandate:
 Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart^{3,4}

MATÍAS CARNERO SOJO (*1968)

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats SEAT
01.04.2021¹, bestellt bis 2027
Staatsangehörigkeit: spanisch

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.

DANIELA CAVALLO (*1975)

Vorsitzende des Gesamt- und Konzernbetriebsrats der Volkswagen AG
11.05.2021¹, bestellt bis: 2027

Staatsangehörigkeit: italienisch, deutsch

Mandate:

- PowerCo SE, Salzgitter³
- TRATON SE, München^{3, 4}
- Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig (stv. Vorsitz)³
- Volkswagen AG, Wolfsburg²
- Allianz für die Region GmbH, Braunschweig²
- Brose Sitech Sp. Z o.o., Polkowice²
- 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.
01.01.2013 – 12.05.2022¹

Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate (am 12.05.22):

- Volkswagen Pension Trust e.V., Wolfsburg³

JULIA WILLIE HAMBURG (*1986)

Niedersächsische Kultusministerin
08.11.2022¹; entsandt bis: 2023

Staatsangehörigkeit: Deutsch

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}

DR.-ING. ARNO HOMBURG (*1968)

Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen Management Association e.V.
12.05.2022¹, bestellt bis: 2027

Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- Volkswagen Pension Trust e.V., Wolfsburg³

DR. GÜNTHER HORVATH (*1952)

Geschäftsführer und zugleich selbstständiger Rechtsanwalt bei der

Dr. Günther J. Horvath Rechtsanwalt GmbH

28.02.2023¹

Staatsangehörigkeit: österreichisch

Mandate (am 28.02.2023):

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

ULRIKE JAKOB (*1960)

Stv. Vorsitzende des Betriebsrats der Volkswagen AG

Werk Kassel (bis 04.05.2022)

10.05.2017 – 12.05.2022¹

Staatsangehörigkeit: deutsch

DR. LOUISE KIESLING (*1957)

Unternehmerin

30.04.2015 – 09.12.2022¹

Staatsangehörigkeit: österreichisch

SIMONE MAHLER (*1971)

Vorsitzende des gemeinsamen Betriebsrats der VW Financial Services AG und Volkswagen Bank GmbH

12.05.2022¹; bestellt bis: 2027

Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- EURO-Leasing GmbH, Sittensen³
- Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig³
- Volkswagen Pension Trust e.V., Wolfsburg³

PETER MOSCH (*1972)

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der AUDI AG
18.01.2006¹, bestellt bis: 2027

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

10.05.2017 – 12.05.2022¹

Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate (am 12.05.2022):

- MOIA GmbH, Berlin³

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, Stuttgart^{3, 4}
- Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart (stv. Vorsitz)^{2, 4}
- Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg³
- Schmittenhöhebahn AG, Zell am See²

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.

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, Stuttgart^{3,4} 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)^{3,4} Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart (Vorsitz)^{2,4} Familie Porsche AG Beteiligungsgesellschaft,
Salzburg (Vorsitz)² Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg³ Schmittenhöhebahn AG, Zell am See²**CONNIE SCHÖNHARDT (*1978)**

Gewerkschaftssekretärin, Leiterin der Stabsstelle

Mobilität und Fahrzeugbau beim IG Metall Vorstand

21.06.2019¹, bestellt bis: 2027

Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate: CARIAD SE, Wolfsburg³ PowerCo SE, Salzgitter³ Volkswagen Bank GmbH, Braunschweig³**STEPHAN WEIL (*1958)**

Niedersächsischer Ministerpräsident

19.02.2013¹, entsandt bis: 2023

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

21.02.2019 – 30.09.2022¹

Staatsangehörigkeit: deutsch

AUSSCHÜSSE DES AUFSICHTSRATS**STAND 31. DEZEMBER 2022****Mitglieder des Präsidiums**

Hans Dieter Pötsch (Vorsitz)

Jörg Hofmann (stv. Vorsitz)

Daniela Cavallo

Peter Mosch

Dr. Hans Michel Piëch

Dr. Wolfgang Porsche

Jens Rothe

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

Mansoor Ebrahim Al-Mahmoud (Vorsitz)

Daniela Cavallo (stv. Vorsitz)

Marianne Heiß

Dr. Ferdinand Oliver Porsche

Jens Rothe

Conny Schönhardt

Mitglieder des Nominierungsausschusses

Hans Dieter Pötsch (Vorsitz)

Dr. Hans Michel Piëch

Dr. Wolfgang Porsche

Stephan Weil

JENS ROTHE (*1970)

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats

der Volkswagen Sachsen GmbH

22.10.2021¹, bestellt bis: 2027

Staatsangehörigkeit: deutsch

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.

Vergütungsbericht 2022

Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG haben gemäß § 162 des Aktiengesetzes (AktG) einen klaren und verständlichen Vergütungsbericht zu erstellen. 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

Im Berichtsjahr war das Geschäft des Volkswagen Konzerns vor dem Hintergrund des Russland-Ukraine-Konflikts beeinflusst vom weltweit beeinträchtigten Marktumfeld, der eingeschränkten Teileverfügbarkeit sowie Störungen in der Logistikkette. In diesem Umfeld gingen die Auslieferungen des Volkswagen Konzerns im Vergleich zum Vorjahr zurück, während sich das Operative Ergebnis aufgrund von Verbesserungen im Mix und in der Preispositionierung erhöhte. 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 Gesetzes zur Umsetzung der zweiten Aktionärsrechterichtlinie (ARUG II) um und berücksichtigt die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK). 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 seit 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 im Vergütungssystem 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.

Über die Vergütung der Vorstandsmitglieder im Geschäftsjahr 2021 haben Vorstand und Aufsichtsrat ausführlich im Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2021 berichtet. Den Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2021 hat die Hauptversammlung am 12. Mai 2022 mit 99,78% der Stimmen gebilligt. Anmerkungen von Investoren wurden bei der Erstellung des Vergütungsberichts für das Geschäftsjahr 2022 berücksichtigt, zum Beispiel wurde eine Erläuterung der Zusammensetzung der Peer Group aufgenommen.

Im Folgenden geben wir zunächst einen Überblick über das im Geschäftsjahr 2022 geltende Vergütungssystem für die Vorstandsmitglieder und gehen anschließend auf die Bestandteile der Vergütung im Geschäftsjahr 2022 ein.

II. Überblick über die Vergütungsbestandteile

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Gesamtüberblick über die Bestandteile des für das Geschäftsjahr 2022 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 2022 geltenden Vergütungssystems für die Mitglieder des Vorstands ist unter www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations/corporate-governance/Remuneration.html abrufbar.

VORSTANDSVERGÜTUNGSSYSTEM 2022

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 	
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) 	bAV soll Vorstandsmitgliedern ein adäquates Versorgungsniveau auch im Ruhestand sichern
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 ▪ Finanzieller Gesamtkriterierreichungsgrad = 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 Geschäftsjahrs unter Bewertung der kollektiven Leistung des Gesamtvorstands und der individuellen Leistung ▪ Berechnung ESG-Faktor: (Teilzielerreichungsgrad Umwelt x 50 % + Teilzielerreichungsgrad Soziales x 50 %) x Governance-Faktor (0,9 – 1,1) • Auszahlungsbetrag Jahresbonus = individueller Zielbetrag x finanzieller Gesamtkriterierreichungsgrad 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 Wirtschaftliche Erfolgsziele fördern das strategische Ziel der wettbewerbsfähigen Ertragskraft 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 Die virtuellen Performance Shares sind reine Rechengrößen und gewähren keine Anteile oder Stimmrechte an der Volkswagen AG 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 Geschäftsjahrs 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 die 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 	<p>Sonderzahlungen sollen herausragende und außergewöhnliche Leistungen honорieren und dürfen nur gewährt werden, wenn sie im Unternehmensinteresse und mit zukunftsbezogenem Nutzen für die Gesellschaft verbunden sind</p> <p>(Ausgleichs-)Zahlungen sollen ermöglichen, qualifizierte Kandidaten zu gewinnen</p>
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 	

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 2022 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€ pro Geschäftsjahr und für den Vorstandsvorsitzenden brutto 12.000.000€ 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, dessen Performance-Periode unmittelbar vor dem jeweiligen Geschäftsjahr endet, sowie eine etwaige für das jeweilige Geschäftsjahr gewährte Sonderzahlung Für Vorstandsmitglieder brutto 5.500.000€ pro Geschäftsjahr und für den Vorstandsvorsitzenden brutto 10.000.000€ 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 2022 bestellten Vorstandsmitglieder

1. Vorstandsmitglieder im Geschäftsjahr 2022

Im Geschäftsjahr 2022 gehörten dem Vorstand der Volkswagen AG folgende Mitglieder an:

- > Oliver Blume, Mitglied des Vorstands seit 13. April 2018, Vorstandsvorsitzender seit 1. September 2022, zudem Vorstandsvorsitzender der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
- > Arno Antlitz, Mitglied des Vorstands seit 1. April 2021
- > Markus Duesmann, Mitglied des Vorstands seit 1. April 2020, zudem Vorstandsvorsitzender der AUDI AG
- > Gunnar Kilian, Mitglied des Vorstands seit 13. April 2018
- > Ralf Brandstätter, Mitglied des Vorstands seit 1. Januar 2022, zudem CEO der Volkswagen (China) Investment Company Limited
- > Hauke Stars, Mitglied des Vorstands seit 1. Februar 2022
- > Manfred Döss, Mitglied des Vorstands seit 1. Februar 2022
- > Thomas Schäfer, Mitglied des Vorstands seit 1. Juli 2022
- > Thomas Schmall-von Westerholt, Mitglied des Vorstands seit 1. Januar 2021
- > Herbert Diess, Mitglied des Vorstands ab 1. Juli 2015 und Vorstandsvorsitzender ab 13. April 2018, aus dem Vorstand ausgeschieden zum 31. August 2022
- > Murat Aksel, Mitglied des Vorstands ab 1. Januar 2021, aus dem Vorstand ausgeschieden zum 31. August 2022
- > Hiltrud Dorothea Werner, Mitglied des Vorstands ab 1. Februar 2017, aus dem Vorstand ausgeschieden zum 31. Januar 2022
- > Hildegard Wortmann, Mitglied des Vorstands ab 1. Februar 2022, aus dem Vorstand ausgeschieden zum 31. August 2022

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.

Mit Herrn Brandstätter ist eine davon abweichende Regelung für seine Tätigkeit bei der Volkswagen (China) Investment Company Limited getroffen worden: Herr Brandstätter erhält für seine Tätigkeit als CEO der Volkswagen (China) Investment Company Limited eine separate Vergütung. Die vertragliche Vergütung von Herrn Brandstätter aus seinem Anstellungsvertrag mit der Volkswagen AG wird für die Zeit seiner Tätigkeit bei der Volkswagen (China) Investment Company Limited entsprechend reduziert.

2. Gewährte und geschuldete Vergütung im Geschäftsjahr 2022

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 Vergütungsberichten bis einschließlich 31. Dezember 2020 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 2022 faktisch zugeflossen sind. Nicht maßgeblich ist der Zeitpunkt der tatsächlichen Auszahlung. Dementsprechend werden als im Geschäftsjahr 2022 gewährte Vergütung das im Geschäftsjahr 2022 ausgezahlte Grundgehalt, die Nebenleistungen, der im Monat nach der Billigung des Konzernabschlusses der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2022 ausgezahlte Jahresbonus sowie der im Geschäftsjahr 2022 ausgezahlte LTI für die Performance-Periode 2019–2021 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 Sinne 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, dessen Performance-Periode unmittelbar vor dem jeweiligen Geschäftsjahr endet, 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. Der Dienstvertrag des zum Zeitpunkt des Beschlusses des Aufsichtsrats vom 14. Dezember 2020 bereits bestellten Vorstandsmitglieds Herr Duesmann enthält entsprechend keine Malus- und Clawback-Regelungen; auch der Dienstvertrag von Frau Werner, der am 31. Januar 2022 endete, enthielt keine Malus- und Clawback-Regelung. Für Herrn Blume gelten die Malus- und Clawback-Regelungen ab der Neubestellung, das heißt ab 1. September 2022. Von den bestehenden Malus- und Clawback-Regelungen hat die Volkswagen AG im Geschäftsjahr 2022 keinen Gebrauch gemacht.

OLIVER BLUME		
	2022	%
	€	%
Feste Vergütungsbestandteile		
Grundgehalt	1.691.666,64	26,4
Nebenleistungen	186.181,00	2,9
Summe	1.877.847,64	29,3
Variable Vergütungsbestandteile		
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	3.138.685,00	49,0
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI)	1.392.871,72	21,7
LTI (Performance-Share-Plan) 2019 – 2021	1.392.871,72	21,7
Sonstiges		
Sonderzahlungen	–	–
Sonderleistungen an neu eingetretene Vorstandsmitglieder	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	6.409.404,36	100,0
Versorgungsaufwendungen	977.063,00	x
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	7.386.467,36	x
Maximalvergütung	8.666.666,67	x
Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG	–	x

	MURAT AKSEL	
	Einkauf (bis 31. August 2022)	
	2022	
	€	%
Feste Vergütungsbestandteile		
Grundgehalt	946.666,64	36,6
Nebenleistungen	166.201,00	6,4
Summe	1.112.867,64	43,0
Variable Vergütungsbestandteile		
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	1.473.079,31	57,0
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI)	–	–
LTI (Performance-Share-Plan) 2019 – 2021	–	–
Sonstiges		
Sonderzahlungen	–	–
Sonderleistungen an neu eingetretene Vorstandsmitglieder	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	2.585.946,95	100,0
Versorgungsaufwendungen	709.917,51	x
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	3.295.864,46	x
Maximalvergütung	4.666.666,67	x
Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG	–	x

	ARNO ANTLITZ	
	Finanzen, IT (IT bis 31. Januar 2022)	
	2022	
	€	%
Feste Vergütungsbestandteile		
Grundgehalt	1.420.000,00	37,2
Nebenleistungen	180.689,00	4,7
Summe	1.600.689,00	42,0
Variable Vergütungsbestandteile		
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	2.212.650,00	58,0
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI)	–	–
LTI (Performance-Share-Plan) 2019 – 2021	–	–
Sonstiges		
Sonderzahlungen	–	–
Sonderleistungen an neu eingetretene Vorstandsmitglieder	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	3.813.339,00	100,0
Versorgungsaufwendungen	1.008.397,00	x
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	4.821.736,00	x
Maximalvergütung	7.000.000,00	x
Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG	–	x

RALF BRANDSTÄTTER		
Volkswagen Pkw (bis 30. Juni 2022)		
Vorsitzender des Vorstands der Marke Volkswagen Pkw (bis 30. Juni 2022)		
China (seit 1. August 2022)		
Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen (China) Investment Co., Ltd. (seit 1. August 2022)		
2022		
	€	%
Feste Vergütungsbestandteile		
Grundgehalt		
Volkswagen	887.499,98	21,9
VCIC ¹	532.499,99	13,1
Nebenleistungen		
Volkswagen	115.363,00	2,8
VCIC ²	311.601,00	7,7
Summe	1.846.963,96	45,5
Variable Vergütungsbestandteile		
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus		
Volkswagen	1.382.906,25	34,1
VCIC ¹	829.743,75	20,4
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI)		
LTI (Performance-Share-Plan) 2019 – 2021	–	–
Sonstiges		
Sonderzahlungen		
Sonderleistungen an neu eingetretene Vorstandsmitglieder	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	4.059.613,96	100,0
Versorgungsaufwendungen	696.524,00	x
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	4.756.137,96	x
Maximalvergütung	7.000.000,00	x
Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG	–	x

1 Herr Brandstätter erhält von der Volkswagen (China) Investment Company Limited (VCIC) 90 % der Vergütung eines ordentlichen Vorstandsmitglieds der Volkswagen AG für seine Tätigkeit als CEO der VCIC. Herr Brandstätter wird von der VCIC so gestellt, als würde er seine Vergütung von der Volkswagen AG in Deutschland beziehen. Diese Beträge werden hier ausgewiesen. Der tatsächliche Bruttoaufwand der VCIC kann aufgrund des chinesischen Steuerrechts abweichen.

2 In den von der VCIC ausgewiesenen Nebenleistungen sind insbesondere solche Leistungen der VCIC enthalten, die aufgrund der Entsendung nach China entstanden sind (zum Beispiel Housing, Flugkosten). Entsendungsspezifische Nebenleistungen werden nicht gegen die von der VCIC gewährte Nebenleistungspauschale gerechnet.

			HERBERT DIESS
			Vorsitzender (bis 31. August 2022), Markengruppe Volumen (bis 31. August 2022), China (bis 31. Juli 2022)
			2022
	€	%	
Feste Vergütungsbestandteile			
Grundgehalt	1.490.000,00	21,8	
Nebenleistungen	166.201,00	2,4	
Summe	1.656.201,00	24,2	
Variable Vergütungsbestandteile			
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	1.158.419,71	17,0	
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI)			
LTI (Performance-Share-Plan) 2019 – 2021	4.018.246,96	58,8	
Sonstiges			
Sonderzahlungen	–	–	
Sonderleistungen an neu eingetretene Vorstandsmitglieder	–	–	
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	6.832.867,67	100,0	
 Versorgungsaufwendungen	1.069.163,33	x	
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	7.902.031,00	x	
Maximalvergütung	8.000.000,00	x	
Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG	–	x	

			MANFRED DÖSS ¹
			Integrität und Recht (seit 1. Februar 2022)
			2022
	€	%	
Feste Vergütungsbestandteile			
Grundgehalt	976.250,00	37,3	
Nebenleistungen	120.892,00	4,6	
Summe	1.097.142,00	41,9	
Variable Vergütungsbestandteile			
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	1.521.196,88	58,1	
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI)			
LTI (Performance-Share-Plan) 2019 – 2021	–	–	
Sonstiges			
Sonderzahlungen	–	–	
Sonderleistungen an neu eingetretene Vorstandsmitglieder	–	–	
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	2.618.338,88	100,0	
 Versorgungsaufwendungen	665.163,00	x	
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	3.283.501,88	x	
Maximalvergütung	4.812.500,00	x	
Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG	–	x	

¹ Herr Döss erhält eine Vergütung in Höhe von 75 % der Vergütung eines ordentlichen Vorstandsmitglieds der Volkswagen AG.

	MARKUS DUESMANN
	Markengruppe Premium, Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG
	2022
	€ %
Feste Vergütungsbestandteile	
Grundgehalt	1.420.000,00
Nebenleistungen	197.300,00
Summe	1.617.300,00
Variable Vergütungsbestandteile	
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	2.212.650,00
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI)	-
LTI (Performance-Share-Plan) 2019 – 2021	-
Sonstiges	
Sonderzahlungen	-
Sonderleistungen an neu eingetretene Vorstandsmitglieder	-
Summe gewährte und geschuldete Vergütung¹	3.829.950,00
Versorgungsaufwendungen	993.152,00
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	4.823.102,00
Maximalvergütung	7.000.000,00
Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG	-

1 Herr Duesmann hat von der FC Bayern München AG für die Wahrnehmung eines Aufsichtsratsmandats eine Vergütung in Höhe von 99.860 € erhalten. Diese Vergütung wurde auf die ausgewiesene, von der Volkswagen AG gewährte variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2022 in voller Höhe angerechnet.

	GUNNAR KILIAN
	Personal und Truck & Bus
	2022
	€ %
Feste Vergütungsbestandteile	
Grundgehalt	1.420.000,00
Nebenleistungen	182.139,00
Summe	1.602.139,00
Variable Vergütungsbestandteile	
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	1.247.128,28
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI)	-
LTI (Performance-Share-Plan) 2019 – 2021	2.832.871,72
Sonstiges	
Sonderzahlungen	-
Sonderleistungen an neu eingetretene Vorstandsmitglieder	-
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	5.682.139,00
Versorgungsaufwendungen	1.137.688,00
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	6.819.827,00
Maximalvergütung	7.000.000,00
Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG	-

	THOMAS SCHÄFER
	Markengruppe Volumen (seit 1. September 2022)
	Vorsitzender des Vorstands der Marke Volkswagen Pkw
	(seit 1. Juli 2022)
	2022
	€ %
Feste Vergütungsbestandteile	
Grundgehalt	709.999,98
Nebenleistungen	91.089,00
Summe	801.088,98
Variable Vergütungsbestandteile	
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	1.106.325,00
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI)	-
LTI (Performance-Share-Plan) 2019 – 2021	-
Sonstiges	
Sonderzahlungen	-
Sonderleistungen an neu eingetretene Vorstandsmitglieder	-
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	1.907.413,98
Versorgungsaufwendungen	388.544,00
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	2.295.957,98
Maximalvergütung	3.500.000,00
Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG	-

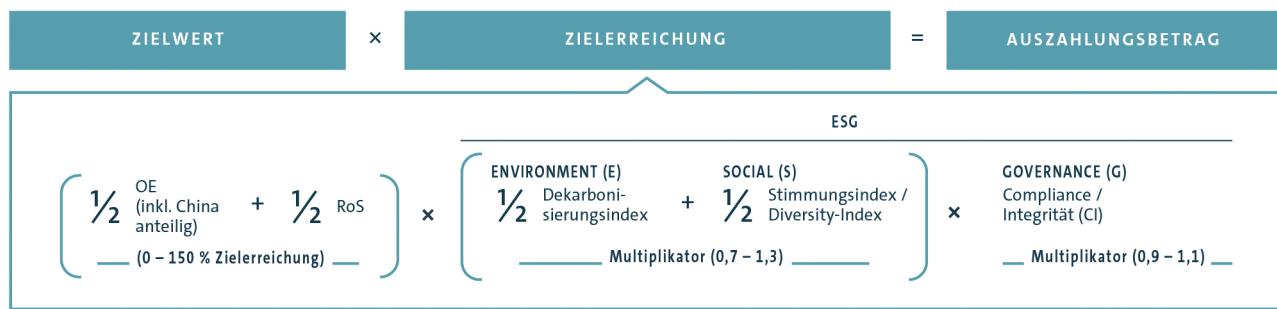
	THOMAS SCHMALL-VON WESTERHOLT
	Technik,
	Vorsitzender des Vorstands der
	Volkswagen Group Components
	2022
	€ %
Feste Vergütungsbestandteile	
Grundgehalt	1.420.000,00
Nebenleistungen	182.040,00
Summe	1.602.040,00
Variable Vergütungsbestandteile	
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	2.212.650,00
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI)	-
LTI (Performance-Share-Plan) 2019 – 2021	-
Sonstiges	
Sonderzahlungen	-
Sonderleistungen an neu eingetretene Vorstandsmitglieder	-
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	3.814.690,00
Versorgungsaufwendungen	885.829,00
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	4.700.519,00
Maximalvergütung	7.000.000,00
Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG	-

	HAUKE STARS
	IT (seit 1. Februar 2022)
	2022
	€ %
Feste Vergütungsbestandteile	
Grundgehalt	1.301.666,63 37,2
Nebenleistungen	166.031,00 4,7
Summe	1.467.697,63 42,0
Variable Vergütungsbestandteile	
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	2.028.262,50 58,0
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI)	– –
LTI (Performance-Share-Plan) 2019 – 2021	– –
Sonstiges	
Sonderzahlungen	– –
Sonderleistungen an neu eingetretene Vorstandsmitglieder	– –
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	3.495.960,13 100,0
Versorgungsaufwendungen	542.174,00 x
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	4.038.134,13 x
Maximalvergütung	6.416.666,67 x
Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG	– x

	HILTRUD DOROTHEA WERNER
	Integrität und Recht (bis 31. Januar 2022)
	2022
	€ %
Feste Vergütungsbestandteile	
Grundgehalt	118.333,33 25,1
Nebenleistungen	30.328,00 6,4
Summe	148.661,33 31,5
Variable Vergütungsbestandteile	
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	86.768,36 18,4
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI)	–
LTI (Performance-Share-Plan) 2019 – 2021	236.072,64 50,1
Sonstiges	
Sonderzahlungen	– –
Sonderleistungen an neu eingetretene Vorstandsmitglieder	– –
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	471.502,33 100,0
Versorgungsaufwendungen	111.831,00 x
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	583.333,33 x
Maximalvergütung	583.333,33 x
Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG	– x

	HILDEGARD WORTMANN	
	Vertrieb (1. Februar – 31. August 2022)	
	2022	
	€	%
Feste Vergütungsbestandteile		
Grundgehalt	828.333,31	36,2
Nebenleistungen	172.870,00	7,6
Summe	1.001.203,31	43,8
Variable Vergütungsbestandteile		
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	1.285.155,62	56,2
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI)	–	–
LTI (Performance-Share-Plan) 2019 – 2021	–	–
Sonstiges		
Sonderzahlungen	–	–
Sonderleistungen an neu eingetretene Vorstandsmitglieder	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	2.286.358,93	100,0
 Versorgungsaufwendungen	 291.581,90	 x
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	2.577.940,82	x
Maximalvergütung	4.083.333,33	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 2022 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 2022 erzielt wurden.

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

Mrd. €	2022
Maximalwert	25,0
Zielwert 100 %-Niveau	17,0
Schwellenwert	9,0
Ist-Wert	25,4
Zielerreichung (in %)	150

KOMPONENTE 2: OPERATIVE UMSATZRENDITE

%	2022
Maximalwert	8,0
Zielwert 100 %-Niveau	6,0
Schwellenwert	4,0
Ist-Wert	7,9
Zielerreichung (in %)	148

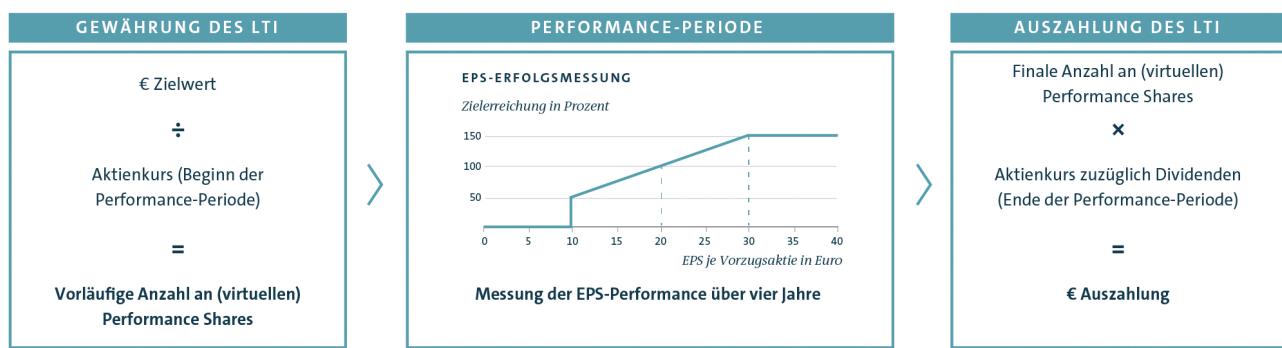
bb) ESG-Faktor

Die folgende Übersicht zeigt, welche Werte der Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2022 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 2022 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 den 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 2022 hat der Aufsichtsrat den Governance-Faktor unter Berücksichtigung und Bewertung der kollektiven Leistung des Vorstands insgesamt und der Leistungen der einzelnen Vorstandsmitglieder für alle Vorstandsmitglieder auf den Regelwert 1,0 festgelegt.

	UMWELT		SOZIALES		
	Dekarbonisierungsindex ¹	2022	in Punkten	Stimmungsindex	Diversity-Index
in tCO ₂ e/Fahrzeug					
Maximalwert	42,7		Maximalwert	82,2	136,0
Zielwert 100 %-Niveau	43,1		Zielwert 100 %-Niveau	78,2	131,0
Mindestwert	47,7		Mindestwert	74,2	126,0
Ist-Wert	44,6		Ist-Wert	82,4	140
Zielerreichung (Faktor)	0,9		Zielerreichung (Faktor)	1,3	1,3

¹ Im Geschäftsjahr 2022 hat sich die Methodik des Dekarbonisierungsindex, wie er im Lagebericht 2022 und im Nachhaltigkeitsbericht 2022 ausgewiesen wird, verändert. Für die Vorstandsvergütung wird der Dekarbonisierungsindex abweichend davon nach derjenigen Methodik herangezogen, die der Festlegung der Zielwerte durch den Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2022 zugrunde lag.

LANGZEITBONUS (LTI): (VIRTUELLER) 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. Für die zum Zeitpunkt des Beschlusses des Aufsichtsrats vom 14. Dezember 2020 bereits bestellten Vorstandsmitglieder gilt – bis zu einer etwaigen Vertragsverlängerung – weiterhin eine dreijährige Performance-Periode. Dies betrifft Frau Werner und Herrn Duesmann. Für Herrn Blume gilt für das Geschäftsjahr 2022 der vierjährige Performance-Share-Plan zeitanteilig ab dem 1. September 2022.

aa) Angaben zu den Performance Shares

€	PERFORMANCE- PERIODE 2019 – 2021	PERFORMANCE- PERIODE 2020 – 2022	PERFORMANCE- PERIODE 2021 – 2023	PERFORMANCE- PERIODE 2021 – 2024	PERFORMANCE- PERIODE 2022 – 2024	PERFORMANCE- PERIODE 2022 – 2025
	Anzahl zugeweierte Performance Shares im Gewährungs- zeitpunkt					
Oliver Blume	12.238	10.144	12.069	–	6.828	7.264
Murat Aksel (bis 31. August 2022)	–	–	–	12.069	–	10.242
Arno Antlitz	–	–	–	9.052	–	10.242
Ralf Brandstätter (seit 1. Januar 2022)	–	–	–	–	–	10.242
Herbert Diess (bis 31. August 2022)	26.040	21.585	13.368	12.313	–	21.792
Manfred Döss (seit 1. Februar 2022)	–	–	–	–	–	7.041
Markus Duesmann	–	7.608	12.069	–	10.242	–
Gunnar Kilian	12.238	10.144	11.342	727	–	10.242
Thomas Schäfer (seit 1. Juli 2022)	–	–	–	–	–	5.121
Thomas Schmall-von Westerholt (seit 01.01.2021)	–	–	–	12.069	–	10.242
Hauke Stars (seit 1. Februar 2022)	–	–	–	–	–	9.388
Hiltrud Dorothea Werner (bis 31. Januar 2022)	12.238	10.144	12.069	–	853	–
Hildegard Wortmann (1. Februar – 31. August 2022)	–	–	–	–	–	9.388
Summe	62.754	59.625	60.917	46.230	17.923	111.204

bb) EPS-Werte

Die folgende Übersicht zeigt, welchen Mindestwert, Zielwert und Maximalwert der Aufsichtsrat zu Beginn der Performance-Periode für den Performance-Share-Plan 2019–2021 festgelegt hat, der im Geschäftsjahr 2022 zur Auszahlung kam, und welcher Ist-Wert beziehungsweise welche Zielerreichung in Prozent erzielt wurde.

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

Die nachfolgenden Übersichten zeigen, welche Mindestwerte, Zielwerte und Maximalwerte der Aufsichtsrat zu Beginn der jeweiligen Performance-Perioden 2020–2022, 2021–2023 beziehungsweise 2021–2024 und 2022–2024 beziehungsweise 2022–2025 festgelegt hat und welche Ist-Werte beziehungsweise welche Zielerreichungen in Prozent für einzelne Jahre des Bemessungszeitraums bis einschließlich 2022 bereits erzielt wurden. Die Performance-Share-Pläne der Performance-Perioden 2020–2022, 2021–2023 beziehungsweise 2021–2024 und 2022–2024 beziehungsweise 2022–2025 waren im Geschäftsjahr 2022 noch nicht fällig und wurden noch nicht ausgezahlt; sie stellen daher keine im Geschäftsjahr 2022 gewährte oder geschuldete Vergütung dar.

PERFORMANCE-PERIODE 2020 – 2022

€	2020	2021	2022
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	16,66	29,65	29,69
Zielerreichung (in %)	83	148	148

PERFORMANCE-PERIODE 2021 – 2023

€	2021	2022
Maximalwert	30,0	30,0
Zielwert 100%-Niveau	20,0	20,0
Mindestwert	10,0	10,0
Ist-Wert	29,65	29,69
Zielerreichung (in %)	148	148

PERFORMANCE-PERIODE 2021 – 2024

€	2021	2022
Maximalwert	30,0	30,0
Zielwert 100%-Niveau	20,0	20,0
Mindestwert	10,0	10,0
Ist-Wert	29,65	29,69
Zielerreichung (in %)	148	148

PERFORMANCE-PERIODE 2022 – 2024

€	2022
Maximalwert	30,0
Zielwert 100%-Niveau	20,0
Mindestwert	10,0
Ist-Wert	29,69
Zielerreichung (in %)	148

PERFORMANCE-PERIODE 2022 – 2025

€	2022
Maximalwert	30,0
Zielwert 100%-Niveau	20,0
Mindestwert	10,0
Ist-Wert	29,69
Zielerreichung (in %)	148

cc) Referenzkurse/Dividendenäquivalent der Performance-Periode

Der für die Performance-Periode 2019–2021 maßgebliche Anfangs-Referenzkurs, der Schluss-Referenzkurs sowie das Dividendenäquivalent sind der nachfolgenden Übersicht zu entnehmen.

	PERFORMANCE-PERIODE 2019–2021
Anfangs-Referenzkurs	147,08
Schluss-Referenzkurs	175,75
Dividendenäquivalent	
2019	4,86
2020	4,86
2021	4,86

Die nachfolgende Übersicht zeigt für die noch nicht fälligen und noch nicht ausgezahlten Performance-Share-Pläne der jeweiligen Performance-Perioden 2020–2022, 2021–2023 beziehungsweise 2021–2024 und 2022–2024 beziehungsweise 2022–2025 den Anfangs-Referenzkurs, den Schlussreferenzkurs sowie das Dividendenäquivalent.

	PERFORMANCE-PERIODE				
	2020 – 2022	2021 – 2023	2021 – 2024	2022 – 2024	2022 – 2025
Anfangs-Referenzkurs	177,44	149,14	149,14	175,75	175,75
Schluss-Referenzkurs	131,74	– ¹	– ¹	– ¹	– ¹
Dividendenäquivalent					
2020	4,86	–	–	–	–
2021	4,86	4,86	4,86	–	–
2022	7,56	7,56	7,56	7,56	7,56

¹ Wird am Ende der Performance-Periode ermittelt.

dd) Abschlagszahlungen

In der Einführungsphase des Performance-Share-Plans erhielten die Vorstandsmitglieder Abschlagszahlungen in Höhe von 80% ihres Zielbetrags. Herr Blume erhielt eine entsprechende Abschlagszahlung für die Performance-Periode 2019 bis 2021. Die Abschlagszahlung wurde nach dem ersten Jahr der Performance-Periode geleistet. Nach Ablauf der dreijährigen Performance-Periode erfolgte im Jahr 2022 eine Verrechnung auf Basis der tatsächlichen Zielerreichung.

2.2.2 Übereinstimmung mit dem Vergütungssystem

Die den Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 2022 gewährte und geschuldete Vergütung entspricht den Vorgaben des Vergütungssystems für die Mitglieder des Vorstands. Im Geschäftsjahr 2022 wurde nicht vom geltenden Vergütungssystem abgewichen. Die Auszahlungen aus dem Jahresbonus und dem Performance-Share-Plan waren nicht aufgrund einer Überschreitung der jeweiligen Maximalwerte der einzelnen Vergütungsbestandteile 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 2022 gewährte und geschuldete Vergütung die im Vergütungssystem vorgesehene Maximalvergütung nicht überschritten. Die Vorstandsmitglieder Herr Diess, Frau Werner und Herr Kilian hätten im Geschäftsjahr 2022 aufgrund des für das Geschäftsjahr 2022 ausgezahlten Grundgehalts, des für das Geschäftsjahr 2022 gewährten und zu Beginn des Geschäftsjahrs 2023 ausgezahlten Jahresbonus sowie des im Geschäftsjahr 2022 ausgezahlten Performance-Share-Plans für die Performance-Periode 2019 bis 2021 insgesamt eine Barvergütung oberhalb des jeweils vereinbarten Barvergütungs-Caps in Höhe von 10,0 Mio. € (Herr Diess), 5,5 Mio. € (Herr Kilian) beziehungsweise anteilig 458.333,33 € (Frau Werner) erhalten. Vor diesem Hintergrund wurde der Auszahlungsbetrag aus dem Jahresbonus um den übersteigenden Betrag von 3.253.125,44 € im Fall von Herrn Diess und 965.521,72 € im Fall von Herrn Kilian gekürzt. Für Frau Werner wurde zudem die für das Geschäftsjahr 2022 vereinbarte (anteilige) Maximalvergütung in Höhe von 583.333,33 € überschritten. Vor diesem Hintergrund wurde der Jahresbonus von Frau Werner um insgesamt 97.619,14 € gekürzt. In den Tabellen „Gewährte und geschuldete Vergütung“ werden für Herrn Diess, Frau Werner und Herrn Kilian daher die gekürzten Beträge des Jahresbonus ausgewiesen.

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG hat die Bestellung von Herrn Blume im Geschäftsjahr 2022 verlängert und Herrn Blume mit Wirkung ab dem Beginn des 1. September 2022 zum Vorstandsvorsitzenden ernannt. In diesem Zusammenhang wurde mit Wirkung ab dem 1. September 2022 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 Blume ab dem 1. September 2022 ein vierjähriger Performance-Share-Plan; das heißt, für das Geschäftsjahr 2022 richtet sich der LTI anteilig

bis zum 31. August 2022 nach dem dreijährigen Performance-Share-Plan, ab dem 1. September 2022 dann nach dem vierjährigen Performance-Share-Plan. Auch die Malus- und Clawback-Regelungen finden erst ab dem 1. September 2022 Anwendung. Herr Blume ist zugleich Vorstandsvorsitzender der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG. Die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG hat Herrn Blume in Vorbereitung des am 29. September 2022 vollzogenen Börsengangs einen IPO-Bonus zugesagt. Dieser IPO-Bonus ist als Share-Plan mit einer ein-, zwei- und dreijährigen Laufzeit jeweils ab dem Zeitpunkt des Börsengangs ausgestaltet. Herrn Blume wurden im Geschäftsjahr 2022 insgesamt 19.290 virtuelle Vorzugsaktien an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG zugeteilt, die auf drei Tranchen zu je 6.430 virtuellen Vorzugsaktien aufgeteilt wurden. Über eine etwaige gewährte und geschuldete Vergütung aus diesem IPO-Bonus wird im Vergütungsbericht desjenigen Geschäftsjahres berichtet, in dem Herrn Blume die jeweilige Tranche ausgezahlt wird. Die Volkswagen AG hat dieser Vergütung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG als Drittvergütung zugestimmt.

PENSIONEN DES VORSTANDS 2022 NACH IAS 19

€	Barwert	Versorgungsaufwendungen im Geschäftsjahr 2022
Oliver Blume	2.938.205,00	977.063,00
Murat Aksel (bis 31. August 2022)	–	709.917,51
Arno Antlitz	1.098.569,00	1.008.397,00
Ralf Brandstätter (seit 1. Januar 2022)	696.524,00	696.524,00
Herbert Diess (bis 31. August 2022)	–	1.069.163,33
Manfred Döss (seit 1. Februar 2022)	665.163,00	665.163,00
Markus Duesmann	1.568.879,00	993.152,00
Gunnar Kilian	2.826.340,00	1.137.688,00
Thomas Schäfer (seit 1. Juli 2022)	388.544,00	388.544,00
Thomas Schmall-von Westerholt	1.308.975,00	885.829,00
Hauke Stars (seit 1. Februar 2022)	542.174,00	542.174,00
Hiltrud Dorothea Werner (bis 31. Januar 2022)	–	111.831,00
Hildegard Wortmann (1. Februar – 31. August 2022)	–	291.581,90
Summe	12.033.373,00	9.477.027,74

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 Entlassentschädigungen 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 Bruttopreis in Höhe der Gesamtvergütung des abgelaufenen Geschäftsjahrs, 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 Teilbeträgen 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 Karenzenschädigung 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.

Die Dienstverträge sehen entsprechend der Anregung G.14 DCGK 2022 keine Change of Control-Klausel vor.

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 65. Lebensjahres, im Fall von Herrn Blume, Herrn Diess, Herrn Kilian, Frau Werner mit Vollendung des 63. 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-, Erwerbsminderungs- sowie Hinterbliebenenleistungen umfasst. Für jedes Jahr der Vorstandsbestellung wird ein Versorgungsbeitrag in Höhe von 40% des Grundgehalts, für Frau Werner und Herrn Diess noch in Höhe von 50% des Grundgehalts, zum Ende des jeweiligen Kalenderjahres in den Volkswagen Pension Trust e.V. eingebbracht. 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.

Im Geschäftsjahr 2022 sind keine Änderungen dieser Zusagen erfolgt.

Die Übersicht auf der vorherigen Seite weist individualisiert für die Mitglieder des Vorstands im Geschäftsjahr 2022 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 2022 ausgeschieden sind

Im Geschäftsjahr 2022 sind Frau Werner, Herr Diess, Frau Wortmann und Herr Aksel ausgeschieden.

Herr Diess war ursprünglich bis zum Ablauf des 24. Oktober 2025 zum Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG bestellt und zum Vorsitzenden des Vorstands ernannt. Die Volkswagen AG und Herr Diess haben das Vorstandamt einvernehmlich vorzeitig zum Ablauf des 31. August 2022 beendet. Anlässlich der Beendigung hat die Volkswagen AG mit Herrn Diess eine Beendigungsvereinbarung abgeschlossen. Gegenstand der Beendigungsvereinbarung war unter anderem der Fortbestand des Dienstvertrags bis zum Ablauf des regulären Beendigungszeitpunkts, also bis zum Ablauf des 24. Oktober 2025. Die Volkswagen AG hat Herrn Diess zugesagt, seine Vergütung bis zur Beendigung des Dienstvertrags weiterzuzahlen. Variable Vergütungsbestandteile werden zum vertraglich vereinbarten Zeitpunkt ausgezahlt; eine vorzeitige Abrechnung und Auszahlung finden nicht statt. Für den Jahresbonus wird jeweils ein Governance-Faktor von 1,0 zugrunde gelegt. Herr Diess hat Anspruch auf Nebenleistungen und steht der Volkswagen AG bis zur Beendigung des Dienstvertrags als Berater zur Verfügung. Er erhält von der Volkswagen AG keine Abfindung im Sinne einer Einmalzahlung.

Frau Wortmann war ursprünglich bis zum Ablauf des 31. Januar 2025 zum Mitglied des Vorstands bestellt. Die Volkswagen AG und Frau Wortmann haben das Vorstandamt und den Dienstvertrag im Rahmen der Weiterentwicklung der Konzernsteuerung einvernehmlich zum Ablauf des 31. August 2022 beendet. Frau Wortmann gehört seitdem der erweiterten Konzernleitung an. In diesem Zuge haben die Volkswagen AG und Frau Wortmann eine Aufhebungsvereinbarung abgeschlossen. Danach erhält Frau Wortmann für das Geschäftsjahr 2022 ihre Vergütung anteilig ausgezahlt. Variable Vergütungsbestandteile werden zum vertraglich vereinbarten Zeitpunkt ausgezahlt, eine vorzeitige Abrechnung und Auszahlung finden nicht statt. Zwischen Frau Wortmann und der Volkswagen AG besteht seit dem Beginn des 1. Sep-

tember 2022 ein auf den 31. Januar 2025 befristetes Arbeitsverhältnis als Mitglied der erweiterten Konzernleitung; die vergütungsbezogenen Regelungen des Vorstandsdienstvertrags werden für die Laufzeit des Arbeitsvertrags aufrechterhalten. Die Bestellung von Frau Wortmann zum Mitglied des Vorstands der AUDI AG – derzeit bis zum Ablauf des 30. Juni 2027 – bleibt von ihrem Wechsel in die erweiterte Konzernleitung unberührt.

Herr Aksel war ursprünglich bis zum Ablauf des 31. Dezember 2023 zum Mitglied des Vorstands bestellt. Die Volkswagen AG und Herr Aksel haben das Vorstandamt und den Dienstvertrag im Rahmen der Weiterentwicklung der Konzernsteuerung einvernehmlich zum Ablauf des 31. August 2022 beendet. In diesem Zuge haben die Volkswagen AG und Herr Aksel eine Aufhebungsvereinbarung abgeschlossen. Danach erhält Herr Aksel für das Geschäftsjahr 2022 seine Vergütung anteilig ausgezahlt. Variable Vergütungsbestandteile werden zum vertraglich vereinbarten Zeitpunkt ausgezahlt; eine vorzeitige Abrechnung und Auszahlung finden nicht statt. Seit dem Beginn des 1. September 2022 bis zum Ablauf des 31. Dezember 2022 bestand zwischen Herrn Aksel und der Volkswagen AG ein Arbeitsverhältnis als Mitglied der erweiterten Konzernleitung. Für diesen Zeitraum galten die vergütungsbezogenen Regelungen des Vorstandsdienstvertrags fort. Herr Aksel übernahm zum 1. Januar 2023 im Vorstand der MAN Truck & Bus das Einkaufsressort.

2.2.4 Keine Rückforderungen im Geschäftsjahr 2022

Im Geschäftsjahr 2022 hat die Volkswagen AG keine variablen Vergütungsbestandteile von einzelnen Vorstandsmitgliedern zurückgefordert. 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 2022 (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 2012 ausgeschieden sind, die im Geschäftsjahr 2022 gewährte und geschuldete Vergütung aus. Wie bei den amtierenden Vorstandsmitgliedern zählt auch bei den früheren Vorstandsmitgliedern der Anfang des Jahres 2023 für das Geschäftsjahr 2022 ausgezahlte Jahresbonus zu der im Geschäftsjahr 2022 gewährten Vergütung.

2. Gewährte Gesamtvergütung an frühere Vorstandsmitglieder

Über die Vergütung, die früheren Vorstandsmitgliedern im Jahr 2022 gewährt und geschuldet wurde, die ihr zuletzt bei der Volkswagen AG ausgeübtes Amt als Vorstands- oder Aufsichtsratsmitglied bereits vor Beginn des Jahres 2013 beendet haben und denen danach eine im Geschäftsjahr 2022 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 2022 insgesamt 9,2 Mio. € gewährt und geschuldet. Für diesen Personenkreis bestanden Verpflichtungen für Pensionen bewertet nach IAS 19 in Höhe von 91,6 Mio. €.

	KARLHEINZ BLESSING	
	2022	
	€	%
Pensionszahlungen	183.327,72	6,1
Grundgehalt	–	–
Nebenleistungen	6.339,00	0,2
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	–	–
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-SHARE-Plan 2019 – 2021)	2.832.871,72	93,7
Entlassungsentschädigungen	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	3.022.538,44	100,0

	HERBERT DIESS ¹	
	2022	
	€	%
Pensionszahlungen	–	–
Grundgehalt	745.000,00	22,0
Nebenleistungen	59.525,00	1,8
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	579.209,85	17,1
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-SHARE-Plan 2019 – 2021)	2.009.123,48	59,2
Entlassungsentschädigungen	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	3.392.858,33	100,0
Versorgungsaufwendungen	534.581,67	x
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	3.927.440,00	x
Maximalvergütung	4.000.000,00	x

1 Herr Diess war amtierendes Vorstandsmitglied bis 31. August 2022. Die Tabelle zeigt seine Vergütung im Geschäftsjahr 2022 nach seinem Ausscheiden aus dem Vorstand.

	FRANCISCO JAVIER GARCIA SANZ	
	2022	
	€	%
Pensionszahlungen	729.600,00	37,7
Grundgehalt	–	–
Nebenleistungen	24.882,00	1,3
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	–	–
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-SHARE-Plan 2019 – 2021)	1.180.236,33	61,0
Entlassungsentschädigungen	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	1.934.718,33	100,0

	JOCHEN HEIZMANN	
	2022	
	€	%
Pensionszahlungen	757.200,00	88,5
Grundgehalt	–	–
Nebenleistungen	20.737,50	2,4
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	–	–
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-SHARE-Plan 2019 – 2021)	77.464,31	9,1
Entlassungsentschädigungen	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	855.401,81	100,0

	CHRISTINE HOHMANN-DENNHARDT	
	2022	
	€	%
Pensionszahlungen	108.201,36	74,9
Grundgehalt	–	–
Nebenleistungen	36.258,00	25,1
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	–	–
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-SHARE-Plan 2019 – 2021)	–	–
Entlassungsentschädigungen	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	144.459,36	100,0

	MICHAEL MACHT	
	2022	
	€	%
Pensionszahlungen	739.200,00	97,1
Grundgehalt	–	–
Nebenleistungen	22.080,00	2,9
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	–	–
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-SHARE-Plan 2019 – 2021)	–	–
Entlassungsentschädigungen	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	761.280,00	100,0

	MATTHIAS MÜLLER	
	2022	
	€	%
Pensionszahlungen	1.135.200,00	15,8
Grundgehalt	–	–
Nebenleistungen	15.464,50	0,2
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	–	–
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-SHARE-Plan 2019 – 2021)	6.027.370,44	84,0
Entlassungsentschädigungen	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	7.178.034,94	100,0

	HORST NEUMANN	
	2022	
	€	%
Pensionszahlungen	675.224,55	97,1
Grundgehalt	–	–
Nebenleistungen	20.298,00	2,9
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	–	–
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-SHARE-Plan 2019 – 2021)	–	–
Entlassungsentschädigungen	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	695.522,55	100,0

	LEIF ÖSTLING	
	2022	
	€	%
Pensionszahlungen	246.287,16	100,0
Grundgehalt	–	–
Nebenleistungen	–	–
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	–	–
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-SHARE-Plan 2019 – 2021)	–	–
Entlassungsentschädigungen	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	246.287,16	100,0

	HANS DIETER PÖTSCH
	2022
	€ %
Pensionszahlungen	834.000,00
Grundgehalt	–
Nebenleistungen	28.944,00
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	–
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2019 – 2021)	–
Entlassungsentschädigungen	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	862.944,00
	100,0

	ANDREAS RENSCHLER
	2022
	€ %
Pensionszahlungen	168.267,70
Grundgehalt	–
Nebenleistungen	51.574,00
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	–
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2019 – 2021)	2.832.871,72
Entlassungsentschädigungen	2.518.126,50
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	5.570.839,92
	100,0

	ABRAHAM SCHOT
	2022
	€ %
Pensionszahlungen	–
Grundgehalt	–
Nebenleistungen	–
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	–
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2019 – 2021)	2.832.871,72
Entlassungsentschädigungen	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	2.832.871,72
	100,0

	RUPERT STADLER
	2022
	€ %
Pensionszahlungen	–
Grundgehalt	–
Nebenleistungen	787,30
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	–
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2019 – 2021)	–
Entlassungsentschädigungen	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	787,30
	100,0

	HILTRUD DOROTHEA WERNER¹	
	2022	
	€	%
Pensionszahlungen	–	–
Grundgehalt	–	–
Nebenleistungen	–	–
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	–	–
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2019 – 2021)	2.596.799,08	100,0
Entlassungsentschädigungen	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	2.596.799,08	100,0
Versorgungsaufwendungen	–	x
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	2.596.799,08	x

1 Frau Werner war amtierendes Vorstandsmitglied bis 31. Januar 2022. Die Tabelle zeigt ihre Vergütung im Geschäftsjahr 2022 nach ihrem Ausscheiden aus dem Vorstand.

	MARTIN WINTERKORN	
	2022	
	€	%
Pensionszahlungen	1.208.400,00	97,7
Grundgehalt	–	–
Nebenleistungen	28.710,00	2,3
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	–	–
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2019 – 2021)	–	–
Entlassungsentschädigungen	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	1.237.110,00	100,0

	FRANK WITTER	
	2022	
	€	%
Pensionszahlungen	443.413,72	13,5
Grundgehalt	–	–
Nebenleistungen	10.480,61	0,3
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	–	–
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2019 – 2021)	2.832.871,72	86,2
Entlassungsentschädigungen	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	3.286.766,05	100,0

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 Vorjahres 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 2022, ohne Berücksichtigung der Vorstandsmitglieder, geteilt.

VI. Peer Group

Die Höhe der Vergütung, des Gesamtvergütungs-Caps sowie der einzelnen Zielsetzungen werden 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 nach seiner Einschätzung geeignete Vergleichsgruppe anderer Unternehmen (Peer Group) heran. Diese Peer Group wird regelmäßig überprüft – zuletzt im Dezember 2022 – und gegebenenfalls angepasst. Die Peer Group besteht derzeit aus folgenden Unternehmen: BMW, Mercedes-Benz Group, Ford, General Motors, Stellantis, Nissan Motor Corporation, Toyota, BYD, Tesla (ohne Vorstandsvorsitzender), hp, IBM, Uber, SAP, Samsung, General Electric, Siemens, Hitachi und Boeing. Die Unternehmen der Peer Group wurden so ausgewählt, dass sie die strategischen Geschäftsfelder des Volkswagen Konzerns widerspiegeln. Die bis einschließlich 2020 zugrunde gelegte Peer Group wurde nach Verabschiedung der Strategie „Together 2025“ überarbeitet und letztmalig angepasst. Um der Weiterentwicklung des Geschäftsmodells des Konzerns nach Auffassung des Aufsichtsrats angemessen Rechnung zu tragen, wurden neben den globalen Automobilherstellern auch Technologie- und Dienstleistungsunternehmen, speziell aus den Segmenten Batterie/Elektro, IT/Software und Mobilitäts-Dienstleistungen in die Peer Group aufgenommen. Ergänzend enthält die Vergleichsgruppe ausgewählte globale Industriekonzerne, die hinsichtlich Entwicklungsfokus, Fertigungstiefe, globaler Ausrichtung und Komplexitätsgrad mit dem Volkswagen Konzern nach Auffassung des Aufsichtsrats vergleichbar erscheinen. In dieser Zusammensetzung repräsentiert die Vergleichsgruppe nach Auffassung des Aufsichtsrats das spezifische Wettbewerbsumfeld des Volkswagen Konzerns auf dem Absatzmarkt wie auch auf dem Rekrutierungsmarkt für Top Executives.

jährliche Veränderung in %	2022 gegenüber 2021 ¹	2021 gegenüber 2020 ¹
Vorstandsvergütung²		
Oliver Blume	+ 49,1 %	+ 74,8 %
Arno Antlitz	+ 28,8 %	—
Ralf Brandstätter (seit 1. Januar 2022)	—	—
Markus Duesmann	- 3,5 %	- 56,6 %
Manfred Döss (seit 1. Februar 2022)	—	—
Gunnar Kilian	+ 6,6 %	+ 128,3 %
Thomas Schäfer (seit 1. Juli 2022)	—	—
Thomas Schmall-von Westerholt	- 3,4 %	—
Hauke Stars (seit 1. Februar 2022)	—	—
Murat Aksel (bis 31. August 2022)	- 34,5 %	—
Karlheinz Blessing	+ 346,3 %	- 83,0 %
Herbert Diess (bis 31. August 2022) ³	+ 19,0 %	+ 40,1 %
Francisco Javier Garcia Sanz	+ 56,5 %	- 43,8 %
Jochem Heizmann	- 31,4 %	- 50,7 %
Christine Hohmann-Dennhardt	+ 2,0 %	+ 2,7 %
Michael Macht	- 1,4 %	+ 0,6 %
Matthias Müller	+ 408,4 %	- 71,4 %
Horst Neumann	+ 0,3 %	+ 0,1 %
Leif Östling	+ 1,0 %	+ 1,0 %
Hans Dieter Pötsch	+ 2,5 %	- 1,5 %
Andreas Renschler	- 0,5 %	- 0,2 %
Abraham Schot	—	—
Rupert Stadler	- 99,8 %	- 73,7 %
Hiltrud Dorothea Werner (bis 31. Januar 2022)	- 46,0 %	+ 6,6 %
Martin Winterkorn	+ 2,3 %	+ 0,2 %
Frank Witter	+ 22,2 %	- 34,5 %
Hildegard Wortmann (1. Februar – 31. August 2022)	—	—
Ertragsentwicklung		
Jahresüberschuss/-fehlbetrag der Volkswagen AG	+ 208,8 %	- 36,2 %
Ergebnis nach Steuern des Volkswagen Konzerns	+ 2,6 %	+ 74,8 %
Operatives Ergebnis des Volkswagen Konzerns	+ 14,8 %	+ 99,2 %
Operative Umsatzrendite des Volkswagen Konzerns	+ 2,6 %	+ 79,1 %
Belegschaft		
Arbeitnehmer der Volkswagen AG	+ 26,9 %	+ 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 2022 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 bestand bis zum 14. August 2022 teilweise aus erfolgsunabhängigen und teilweise aus erfolgsabhängigen Komponenten; seit dem 15. August 2022 besteht auch die Vergütung für Aufsichtsratstätigkeiten bei Tochterunternehmen ausschließlich aus erfolgsunabhängigen 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 Nominierungssowie 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 etwa entfallene 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.

Für den Zeitraum nach der Beendigung des Amts erhalten ausgeschiedene Mitglieder des Aufsichtsrats von der Volkswagen AG keine Vergütung mehr.

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) einbezogen. 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 Eineinhalbfachen der festen Vergütung des jeweiligen Aufsichtsratsmitglieds. Eine Selbstverpflichtung der Mitglieder des Aufsichtsrats zum Erwerb und Halten von Aktien an der Volkswagen AG besteht nicht.

IV. Vergütung an Aufsichtsratsmitglieder im Geschäftsjahr 2022

1. Aufsichtsratsmitglieder im Geschäftsjahr 2022

Die im Geschäftsjahr 2022 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 2022. Dabei liegt dem Begriff „gewährte und geschuldete“ Vergütung dasselbe Verständnis zugrunde wie auf Seite 6 dieses Vergütungsberichts erläutert. Die in der Tabelle ausgewiesene Vergütung bildet daher die im Geschäftsjahr 2022 tatsächlich zugeflossenen Beträge ab.

€ (%)	FESTE VERGÜTUNG 2022	TÄTIGKEIT IN DEN AUSSCHÜSSEN 2022	SITZUNGS- GELDER 2022	GESAMT 2022	VERGÜTUNGEN AUS ANDEREN KONZERN- MANDATEN ¹ 2022
Hans Dieter Pötsch	300.000,00 (71,4%)	100.000,00 (23,8%)	20.000,00 (4,8%)	420.000,00	512.605,48
Jörg Hofmann ²	200.000,00 (64,1%)	75.000,00 (24,0%)	37.000,00 (11,9%)	312.000,00	—
Hussain Ali Al Abdulla (bis 12. Mai 2022)	36.164,38 (87,9%)	—	5.000,00 (12,1%)	41.164,38	—
Hessa Sultan Al Jaber	100.000,00 (90,1%)	—	11.000,00 (9,9%)	111.000,00	—
Mansoor Ebrahim Al-Mahmoud (seit 12. Mai 2022)	63.835,62 (56,1%)	41.917,81 (36,8%)	8.000,00 (7,0%)	113.753,43	—
Bernd Althusmann (bis 8. November 2022) ³	85.479,45 (88,6%)	—	11.000,00 (11,4%)	96.479,45	—
Harald Buck (seit 4. Oktober 2022) ²	24.109,59 (88,9%)	—	3.000,00 (11,1%)	27.109,59	175.936,73
Matías Carnero Sojo ⁴	—	—	—	—	—
Daniela Cavallo ²	100.000,00 (42,2%)	97.876,71 (41,3%)	39.000,00 (16,5%)	236.876,71	137.671,23
Hans-Peter Fischer (bis 12. Mai 2022) ²	36.164,38 (87,9%)	—	5.000,00 (12,1%)	41.164,38	—
Julia Willie Hamburg (seit 8. November 2022) ³	14.520,55 (87,9%)	—	2.000,00 (12,1%)	16.520,55	—
Marianne Heiß	100.000,00 (59,2%)	50.000,00 (29,6%)	19.000,00 (11,2%)	169.000,00	75.000,00
Arno Homburg (seit 12. Mai 2022) ²	63.835,62 (85,3%)	—	11.000,00 (14,7%)	74.835,62	—
Ulrike Jakob (bis 12. Mai 2022) ²	36.164,38 (87,9%)	—	5.000,00 (12,1%)	41.164,38	—
Louise Kiesling (bis 9. Dezember 2022)	93.972,60 (92,2%)	—	8.000,00 (7,8%)	101.972,60	—
Simone Mahler (seit 12. Mai 2022) ²	63.835,62 (85,3%)	—	11.000,00 (14,7%)	74.835,62	—
Peter Mosch ²	100.000,00 (46,7%)	77.123,29 (36,0%)	37.000,00 (17,3%)	214.123,29	186.250,00
Bertina Murkovic (bis 12. Mai 2022) ²	36.164,38 (53,0%)	18.082,19 (26,5%)	14.000,00 (20,5%)	68.246,57	—
Daniela Nowak (seit 12. Mai 2022) ²	63.835,62 (85,3%)	—	11.000,00 (14,7%)	74.835,62	—
Hans Michel Piëch	100.000,00 (58,8%)	50.000,00 (29,4%)	20.000,00 (11,8%)	170.000,00	206.105,48
Ferdinand Oliver Porsche	100.000,00 (51,8%)	79.041,10 (40,9%)	14.000,00 (7,3%)	193.041,10	204.804,11
Wolfgang Porsche	100.000,00 (58,8%)	50.000,00 (29,4%)	20.000,00 (11,8%)	170.000,00	300.680,83
Jens Rothe ²	100.000,00 (55,3%)	52.876,71 (29,2%)	28.000,00 (15,5%)	180.876,71	—
Conny Schönhardt ²	100.000,00 (59,2%)	50.000,00 (29,6%)	19.000,00 (11,2%)	169.000,00	—
Stephan Weil ³	100.000,00 (54,1%)	50.000,00 (27,0%)	35.000,00 (18,9%)	185.000,00	—
Werner Weresch (bis 30. September 2022) ²	74.794,52 (89,3%)	—	9.000,00 (10,7%)	83.794,52	84.528,76
Summe	2.192.876,71	791.917,81	402.000,00	3.386.794,52	1.883.582,62

1 Die Vergütung aus anderen Konzernmandaten enthält für folgende Mitglieder des Aufsichtsrats eine variable Vergütung: Hans Dieter Pötsch (150.427,40 €), Harald Buck (110.950,43 €), Daniela Cavallo (45.000,00 €), Marianne Heiß (5.000,00 €), Peter Mosch (46.250,00 €), Hans Michel Piëch (68.927,40 €), Ferdinand Oliver Porsche (67.626,03 €), Wolfgang Porsche (96.324,66 €), Werner Weresch (34.158,90 €).

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 2022.

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 2022, ohne Berücksichtigung der Vorstandsmitglieder, geteilt.

jährliche Veränderung in %	2022 gegenüber 2021 ¹	2021 gegenüber 2020 ¹
Aufsichtsratsvergütung²		
Hans Dieter Pötsch	+ 2,0 %	+ 1,5 %
Jörg Hofmann	+ 7,6 %	- 3,0 %
Hussain Ali Al Abdulla (bis 12. Mai 2022)	- 60,4 %	+ 1,0 %
Hessa Sultan Al Jaber	+ 4,7 %	- 2,8 %
Mansoor Ebrahim Al-Mahmoud (seit 12. Mai 2022)	-	-
Bernd Althusmann (bis 8. November 2022)	- 39,3 %	- 2,5 %
Harald Buck (seit 4. Oktober 2022)	-	-
Matías Carnero Sojo	-	-
Daniela Cavallo	+ 67,9 %	-
Hans-Peter Fischer (bis 12. Mai 2022)	- 62,6 %	- 2,7 %
Julia Willie Hamburg (seit 8. November 2022)	-	-
Marianne Heiß	- 0,7 %	+ 2,6 %
Arno Homburg (seit 12. Mai 2022)	-	-
Ulrike Jakob (bis 12. Mai 2022)	- 62,6 %	- 2,7 %
Louise Kiesling (bis 9. Dezember 2022)	- 5,6 %	- 4,4 %
Simone Mahler (seit 12. Mai 2022)	-	-
Peter Mosch	+ 6,4 %	+ 2,1 %
Bertina Murkovic (bis 12. Mai 2022)	- 68,4 %	+ 7,8 %
Daniela Nowak (seit 12. Mai 2022)	-	-
Hans Michel Piëch	+ 5,4 %	+ 13,5 %
Ferdinand Oliver Porsche	- 6,8 %	+ 3,1 %
Wolfgang Porsche	- 2,3 %	+ 8,9 %
Jens Rothe	+ 754,5 %	-
Conny Schönhardt	+ 4,3 %	- 3,0 %
Stephan Weil	+ 13,5 %	- 4,1 %
Werner Weresch (bis 30. September 2022)	- 17,3 %	+ 9,1 %
Ertragsentwicklung		
Jahresüberschuss/-fehlbetrag der Volkswagen AG	+ 208,8 %	- 36,2 %
Ergebnis nach Steuern des Volkswagen Konzerns	+ 2,6 %	+ 74,8 %
Belegschaft		
Arbeitnehmer der Volkswagen AG	+ 26,9 %	+ 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.

4

KONZERNLAGEBERICHT

(Zusammengefasster Lagebericht des Volkswagen Konzerns und der Volkswagen AG)

100	Ziele und Strategien
106	Steuerung und Kennzahlen
109	Struktur und Geschäftstätigkeit
113	Übernahmerechtliche Angaben
116	Geschäftsverlauf
133	Aktie und Anleihen
141	Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
162	Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)
167	Nachhaltige Wertsteigerung
206	EU-Taxonomie
222	Prognosebericht
232	Risiko- und Chancenbericht
273	Ausblick für das Jahr 2023

Ziele und Strategien

Mit der Konzernstrategie NEW AUTO – Mobility for generations to come bereiten wir uns auf die globalen Veränderungen der Mobilität vor und treiben damit die Transformation von Volkswagen in ein softwareorientiertes Unternehmen maßgeblich voran.

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

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

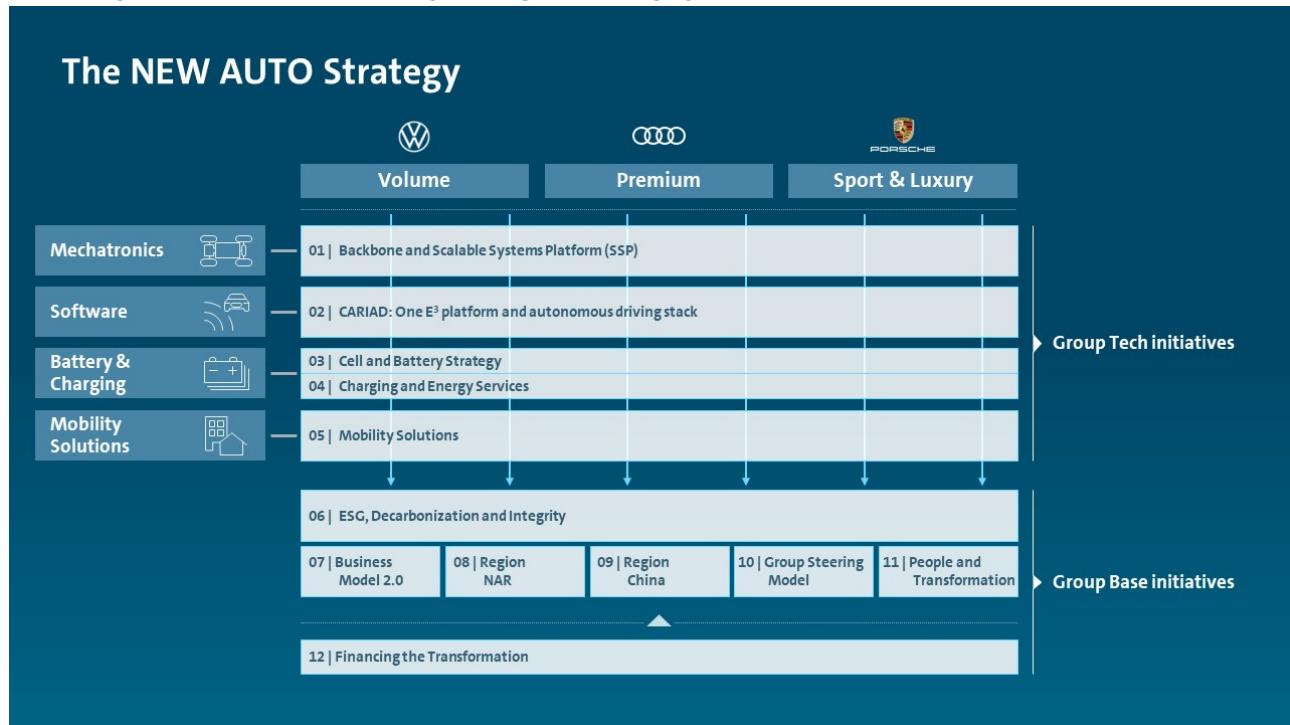
Weitreichendere Veränderungen für die Automobilindustrie wird jedoch der Übergang zu vernetzten, intelligenten und schließlich auch autonom fahrenden Fahrzeugen mit sich bringen. Das autonome Fahren wird das Mobilitätserlebnis der Kunden nachhaltig verändern und darüber hinaus den Weg für neue Geschäftsmodelle ebnen. Dabei werden sich die Einnahmequellen schrittweise verschieben und über das Kernprodukt Automobil hinaus erweitern. Voraussetzung hierfür ist der Ausbau von Entwicklungsfähigkeiten im Bereich Software, um die Kunden mit stetig verbesserten digitalen Funktionen begeistern zu können.

Gleichermaßen wie die technologischen Trends stellen zunehmend auch weltwirtschaftliche und geopolitische Rahmenbedingungen erhöhte Herausforderungen an die Automobilindustrie, beispielsweise der wirtschaftliche Einfluss der größten Mobilitätsmärkte China, USA und Europa sowie deren divergierende Entwicklung.

Nachhaltigkeit wird weiterhin ein Leitmotiv für das wirtschaftliche Handeln sein und wird weiter an Relevanz gewinnen. Treiber hierfür sind die zunehmend wahrnehmbaren Folgen des Klimawandels, das geschärfte Kundenbewusstsein hin zu einer nachhaltigen Lebensweise und nicht zuletzt Rahmenbedingungen wie das Pariser Klimaschutzabkommen. Auf unserem Weg vom Automobilhersteller zum Mobilitätskonzern ordnen wir mit NEW AUTO unsere Prioritäten neu und stellen uns zukunftsgerichtet auf. Dabei behalten wir unser Ziel, ein weltweit führender Anbieter nachhaltiger Mobilität zu sein, fest im Blick und richten den Konzern fokussierter, effizienter, innovativer, kundennäher, nachhaltiger und konsequent auf profitables Wachstum aus.

Hierfür haben wir über die Markengruppen hinweg zwölf Konzerninitiativen festgelegt, mit denen wir die zur Umsetzung der Strategie notwendigen Kompetenzen weiterentwickeln wollen. Im Fokus stehen die zentralen Querschnittsthemen unserer Technologieplattformen: 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

DIE 12 KONZERNINITIATIVEN DER STRATEGIE NEW AUTO



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 alle Konzerninitiativen erreichbare strategische Ziele (Objectives) und anvisierte Zwischenergebnisse (Key Results) definiert. Diese sollen im Wesentlichen durch zeitlich limitierte Projekte und Arbeitspakete realisiert werden, denen auch Kennzahlen zugeordnet sind. Der Erreichungsgrad wird dreimal jährlich mit dem Vorstand diskutiert. So werden die Relevanz der Initiativen, deren Ziele und Meilensteine sowie Projekte und Arbeitspakete regelmäßig auf Konzernebene überprüft, ihre Ausrichtung fortlaufend kontrolliert und wenn nötig adjustiert oder in den Regelbetrieb überführt.

Über im Geschäftsjahr wesentliche erreichte strategische Ziele und Zwischenergebnisse der im Folgenden beschriebenen und aktuell gültigen Konzerninitiativen der Strategie berichten wir in den Kapiteln „Steuerung und Kennzahlen“, „Struktur und Geschäftstätigkeit“ und „Nachhaltige Wertsteigerung“.

MECHATRONICS – BACKBONE AND SCALABLE SYSTEMS PLATFORM

Eine zukunftsorientierte Mechatronikplattform soll das Rückgrat für Innovationen, Technologien und die nachhaltige Wettbewerbsfähigkeit bei Volkswagen bilden. Mit der Scalable Systems Platform (SSP) entsteht die nächste Generation einer rein elektrischen, volldigitalen und hochskalierbaren Mechatronikplattform auf Basis einer einheitlichen Software Architektur. Über alle Marken hinweg will der Volkswagen Konzern seinen Kunden mit dieser einheitlichen und vom Kleinstwagen bis zur Oberklasse skalierbaren Plattform innovative Funktionalitäten und Technologien in den Fahrzeugen schnell und effizient zur Verfügung stellen. Durch Reduzierung der Komplexität und Variantenvielfalt soll die SSP mit geringerem Investitionsbedarf maximale Synergien sowie schnelle und regelmäßige Technologie-Updates ermöglichen und dabei die für die einzelnen Marken erforderliche Produktdifferenzierung im Konzernportfolio gewährleisten.

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

Mit dem konzerneigenen Software- und Technologieunternehmen CARIAD soll die technische Grundlage für datenbasierte Geschäftsmodelle, neue Mobilitätsdienste und automatisiertes Fahren (Level 4) geschaffen und markenübergreifend Synergieeffekte gehoben werden. Dabei streben wir an, den Anteil der selbstentwickelten Software im Fahrzeug zu erhöhen.

CARIAD arbeitet bereits gemeinsam mit den Marken Porsche und Audi an der Einführung der neuen Plattform E³ 1.2. Sie optimiert die Abstimmung von Hardware auf die Fahrzeugsoftware von CARIAD. Das erleichtert das Aufspielen von Over-the-Air-Updates und dient als zentraler Hebel für die Einführung neuer Dienste auch nach dem Produktionsstart der Fahrzeuge.

Langfristig soll die bereits in der Entwicklung stehende einheitliche Software-Architektur E³ mit der Softwareplattform VW.OS und der Volkswagen Automotive Cloud die Grundlage für ein komplettes digitales Ökosystem bilden, welches den Kunden eine Vielzahl softwarebasierter Services über den gesamten Produkt-Lebenszyklus anbietet. Ziel ist es, dass jede benötigte oder nachgefragte Funktion und jeder Service jederzeit für den Nutzer in unterschiedlichen Märkten individuell zugeschnitten und abrufbar zur Verfügung steht. Damit erschließen wir uns auch neue Ertragsquellen.

Anwendungen im Bereich des automatisierten Fahrens auf unterschiedlichen Leistungsebenen (bis Level 4) sollen schrittweise in den neuen Fahrzeugmodellen der Konzernmarken eingeführt werden.

BATTERY & CHARGING – CELL AND BATTERY STRATEGY

Ein wichtiger Kostenfaktor bei Elektrofahrzeugen ist die Schlüsselkomponente Batterie. Neben dem Preis entscheiden auch Reichweite und Ladegeschwindigkeit über Attraktivität und Markterfolg der E-Mobilität. 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. Unser Ziel ist es, die Batteriezelltechnologie – auch zusammen mit Partnern – zu einer Kernkompetenz im Konzern auszubauen. Im Mittelpunkt wird hierbei die neue „Unified Cell“, eine Einheitszelle, stehen. Sie kann unterschiedliche Zellchemien enthalten und soll bis 2030 in bis zu 80% der Konzernmodelle zum Einsatz kommen. Die dadurch entstehenden hohen Skaleneffekte sollen die Kosten um bis zu 50% senken und uns eine führende Kostenposition sichern. Um den hohen Bedarf an Batteriezellen zu decken, plant Volkswagen allein in Europa sechs Gigafabriken mit einer Produktionskapazität von insgesamt 240 GWh zu errichten.

BATTERY & CHARGING – CHARGING AND ENERGY SERVICES

Laden, Energie und eine nachhaltige Energieversorgungsinfrastruktur für vollelektrische Fahrzeuge sind wesentliche Voraussetzungen für eine beschleunigte Transformation zu einer batterieelektrischen Zukunftsmobilität. Daher streben wir an, zukünftig auch ein ganzheitlicher Lade- und Energieservice-dienstleister zu sein und investieren intensiv in den weltweiten Aufbau eines offenen Schnellladenetzes. Bis 2025 sind gemeinsam mit Partnern rund 45.000 High Power Charging-Punkte (HPC) in Europa, China und den USA geplant. Die Produktpalette umfasst zudem die gesamte Bandbreite der Ladelösungen für Privatkunden und Unternehmen. Neben der eigenen Wallbox und der flexiblen Schnellladesäule rücken besonders vertragsbasierte Ladedienste und smarte Ökostrom-Tarife in den Mittelpunkt. Ladevorgänge finden dann so statt, dass gezielt erneuerbare Energien geladen und Stromnetze entlastet werden. Im nächsten Schritt will Volkswagen das E-Auto als mobile Powerbank entwickeln und dazu beitragen, dass Elektroautos als Speicher künftig ein aktiver Teil des Energiesystems sein werden. Volkswagen will seinen Kunden so die Teilnahme an einem der führenden Smart-Charging- und Energie-Ökosysteme für dekarbonisierte Mobilität ermöglichen.

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. In den kommenden Jahren will der Konzern alle Mobilitätsangebote seiner Marken auf einer Mobilitätsplattform bündeln. Hierbei soll das autonome Fahren im Zusammenspiel mit neuen Mobilitätskonzepten den Wandel für Volkswagen zu einem führenden Anbieter nachhaltiger Mobilität kennzeichnen. Eine Fahrzeugflotte, die alle unterschiedlichen Services von Autovermietung, Auto-Abonnement bis hin zu Ridepooling abdeckt, soll hohe Verfügbarkeit, Auslastung und Rentabilität sicherstellen. Mit diesen Konzepten wollen wir Marktanteile erobern sowie langfristig wettbewerbsfähige und attraktive Margen generieren.

ESG, DECARBONIZATION AND INTEGRITY

Environmental, Social, Governance (ESG) beschreiben 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 in Themenfeldern 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. Bei Nachhaltigkeitsratings streben wir eine Top-Platzierung im Verhältnis zu unseren Wettbewerbern an. Wir bekennen uns zum Pariser Klimaschutzabkommen und richten unsere eigenen Aktivitäten am 1,5-Grad-Ziel aus. Bis 2050 beabsichtigen wir, ein bilanziell CO₂-neutrales Unternehmen zu sein. Außerdem haben wir uns zum Ziel gesetzt, eine CO₂-Reduktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen über den gesamten Lebenszyklus von 30% in 2030 im Vergleich zu 2018 zu erreichen. Hierbei suchen wir nach Optionen, um den Anteil an kreislauffähigen Materialien in unseren Fahrzeugen zu erhöhen. Zudem möchten wir Benchmark für ethisch handelnde Unternehmen werden. Volkswagen sieht sich als Arbeitgeber, der die Chancengleichheit fördert (equal opportunity employer). Das Unternehmensmanagement soll daher bis 2025 mindestens zu einem Fünftel aus Frauen und mindestens zu einem Viertel aus internationalen Managern bestehen.

BUSINESS MODEL 2.0

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. Die dafür benötigte Schlüsseltechnologie soll bis 2030 in einem Großteil der plattformbasierten Fahrzeuge integriert sein. Über vernetzte Fahrzeuge sollen die Marken des Konzerns zukünftig in der Lage sein, mit den Kunden über den gesamten Fahrzeuglebenszyklus hinweg in Kontakt zu bleiben und somit Dienste und Funktionen anzubieten, die auf deren individuelle Bedürfnisse eingehen. So kann ein wettbewerbsfähiges, datengetriebenes Serviceportfolio aufgebaut werden, das unsere führende Position im automobilen Umfeld auch zukünftig erhalten soll.

REGION NORDAMERIKA (NAR)

Nordamerika und hier insbesondere die USA, ist für den Volkswagen Konzern die Region mit dem größten Wachstumspotenzial, vor allem mit Blick auf die E-Mobilität. Bis 2030 soll Nordamerika zur dritten Kernregion neben Europa und China werden. Unser Ziel ist es, dort bis dahin den Gesamtmarktanteil des Volkswagen Konzerns sehr stark zu steigern.

Wir streben an, uns mit starken Marken in der Region weiter zu entwickeln und uns mit markt spezifischen Produkten zukunftsgerichtet aufzustellen.

Zudem wollen wir überproportional am Wachstum zunehmend elektrifizierter Märkte in den USA und Kanada partizipieren, hierzu unser konzernweites Angebot an vollelektrischen Modellen massiv ausbauen und um speziell für diese Märkte entwickelte Modelle erweitern. So soll der Anteil batterieelektrischer Fahrzeuge an unseren Verkäufen in den USA und Kanada bis 2030 auf 55% steigen.

Zusätzlich wollen wir das Synergiepotenzial in der Region maximieren und deutlich mehr Know-how, industrielle Kapazitäten und vertikale Wertschöpfung in der Region Nordamerika aufbauen.

REGION CHINA

Für den Volkswagen Konzern ist China als größter Einzelmarkt, für den wir in der Zukunft weiteres Wachstum erwarten, von hoher strategischer Bedeutung. Alle wichtigen Maßnahmen werden daher in dieser strategischen Basisinitiative gebündelt, um die Erfolgsgeschichte von Volkswagen in China fortzuschreiben. Hierzu zählt ein umfassendes Maßnahmenprogramm mit Fokus auf Kosten, langfristig technologische Wettbewerbsfähigkeit, lokalisierte und auf den Markt zugeschnittene Entwicklungsaktivitäten sowie die Vertiefung unserer bestehenden Partnerschaften.

Unser Ziel ist es, hohe Marktanteile im Elektrofahrzeugsegment zu erreichen und uns als ein führender Anbieter zu etablieren. Bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor wollen wir unsere Marktanteile sichern, da diese auch zukünftig mit hoher Stückzahl einen entsprechenden Profitbeitrag leisten. Damit forcieren wir weiterhin unsere konzernweite Lokalisierungsstrategie in China, um unseren chinesischen Kunden maßgeschneiderte Produkte anzubieten – nicht nur unter Verwendung globaler, sondern verstärkt lokal entwickelter Plattformtechnologien (Hardware und Software). So möchten wir uns im neuen Intelligent Connected Vehicle (ICV) Segment dem stetig wachsenden Wettbewerb entgegenstellen.

GROUP STEERING MODEL

Um die Ziele der Konzernstrategie zu erreichen und somit den nachhaltigen Erfolg des Volkswagen Konzerns zu sichern, nehmen wir eine weitreichende Optimierung unseres Konzernsteuerungsmodells vor. Es ist essenziell, dass Mechanismen zur schnellen Entscheidungsfindung, zur Entwicklung und Anwendung von Plattformtechnologien sowie zur Hebung von Synergien auf konstant hohem Level etabliert und permanent weiterentwickelt werden. Das aktualisierte Konzernsteuerungsmodell stellt die Markengruppen und die Technologieplattformen in den Vordergrund, um letztgenannte unter Berücksichtigung von Synergien über das gesamte Konzernproduktportfolio zu skalieren. Auf dieser Logik baut ein neuer effizienz-optimierter Strategie- und Produktplanungsprozess auf. Das Maßnahmenpaket dieser Initiative schärft die Abgrenzung von Rollen und Verantwortlichkeiten im Konzern und steigert diesbezüglich die Transparenz nach innen und außen. Zudem fördert es das Unternehmertum der eigenständigen Einheiten und Marken und stärkt gleichzeitig die Zusammenarbeit im gesamten Konzern.

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 sichern zu können, müssen wir die besten Talente gewinnen und die bereits Beschäftigten bei Bedarf mit umfangreichen Qualifizierungsmaßnahmen unterstützen. Dabei streben wir eine langfristige Bindung der Mitarbeiter an. Hierbei ist es elementar, auf die sich verändernden Bedürfnisse der Mitarbeiter einzugehen und ein hervorragendes Mitarbeitererlebnis zu bieten. Um die ambitionierten Ziele unseres Konzerns zu erreichen, müssen wir darüber hinaus ein Umfeld für leistungsfähige Teams schaffen und fördern, welches in einer starken, nachhaltigen und sozialverantwortlichen Unternehmenskultur mündet, die das Zusammengehörigkeitsgefühl und die Loyalität zum Unternehmen unterstützt. Ein weiterer Schwerpunkt liegt darauf, das Unternehmen in Übereinstimmung mit der Gesellschaft und der Umwelt auszurichten.

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 mit dem Fokus auf Kosten und Effizienz zu heben. So hat sich der Konzern zum Ziel gesetzt, nachhaltig seine Fixkostenstruktur, die Produktivität der Werke, die Kosten der Beschaffung, die Vertriebskosten und das Working-Capital Management zu optimieren.

STRATEGISCHE FINANZKENNZAHLEN¹

	2015	Ziel 2025
Operative Umsatzrendite ²	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-Cashflow im Konzernbereich Automobile	8.887 Mio. €	>10 Mrd. €
Ausschüttungsquote	negativ	≥ 30 %
Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile	24.522 Mio. €, 11,5 %	~10 % der Umsatzerlöse des Konzerns
Kapitalrendite (RoI) im Konzernbereich Automobile	-0,2 %	>15 %

1 Die inhaltliche Ausgestaltung der strategischen finanziellen Kennzahlen befindet sich zurzeit in Überarbeitung.

2 2015 vor Sondereinflüssen.

Steuerung und Kennzahlen

In diesem Kapitel beschreiben wir, 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 Cashflow 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.

SPITZENKENNZAHLEN DER KONZERNSTEUERUNG

Unserem Steuerungsprozess folgend hat der Volkswagen Konzern neun Spitzenkennzahlen definiert:

- > Auslieferungen an Kunden
- > Umsatzerlöse
- > Operatives Ergebnis
- > Operative Umsatzrendite
- > Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote) im Konzernbereich Automobile
- > Sachinvestitionsquote im Konzernbereich Automobile
- > Netto-Cashflow im Konzernbereich Automobile
- > Nettoliquidität 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, softwareorientierten 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 Produktportfolios, 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-Cashflow des Konzernbereichs Automobile zeigt den Mittelüberschuss aus dem laufenden Geschäft, der zum Beispiel für Dividendenzahlungen zur Verfügung steht. Er ergibt sich aus dem Cashflow des laufenden Geschäfts abzüglich der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts.

Die Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile bildet den nicht durch Kreditstand finanzierten Bestand an Zahlungsmitteln, Zahlungsmitteläquivalenten, Wertpapieren und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen ab. Zur Absicherung der Geschäftstätigkeit haben wir das strategische Ziel formuliert, dass die Nettoliquidität 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.

Zur Erreichung unserer strategischen Ziele verfolgen wir die Basisinitiative „Financing the Transformation“. Im Geschäftsjahr 2022 haben wir unsere Aktivitäten weiter intensiviert und die Konzentration auf die Optimierung des Working Capital Managements gelegt.

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 2022.

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, die auf der Internetseite www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations.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. Unsere Kernmarken im Konzernbereich Automobile sind – mit Ausnahme der Marken Volkswagen Pkw und Volkswagen Nutzfahrzeuge – in eigenen Gesellschaften rechtlich verselbstständigt.

Der Konzernbereich Automobile umfasst die Bereiche Pkw, 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 Produktpotential 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. Die Zusammenarbeit der Nutzfahrzeugmarken wird in der TRATON SE koordiniert.

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 Märkten gehören derzeit die Region Westeuropa sowie die Länder China, USA, Brasilien, Polen, Mexiko, die Türkei und Tschechien.

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 ab 1. Januar 2022 auf elf Vorstandsressorts aufgeteilt. Neben dem Geschäftsbereich „Vorsitzender des Vorstands“, zu dem unter anderem die Markengruppe „Volumen“ gehörte, waren die weiteren Geschäftsbereiche: „Einkauf“, „Technik“, „Finanzen“, „Personal und Truck & Bus“, „Integrität und Recht“, „Premium“, „Sport & Luxury“, „IT“, „China“ sowie „Volkswagen Pkw“. Mit Wirkung zum 1. Februar 2022 wurde ein weiterer Geschäftsbereich „Konzernvertrieb“ geschaffen.

Zum 1. September 2022 entwickelte der Volkswagen Konzern seine Konzernsteuerung weiter. Der Vorstand wurde verschlankt und erhielt in diesem Zug einen neuen Aufgabenzuschnitt: Die Geschäftsbereiche „Einkauf“ und „Konzernvertrieb“ wurden aufgelöst. Ferner wurde der Geschäftsbereich „Volkswagen Pkw“ in „Volumen“ umbenannt. Seitdem sind die Aufgaben auf zehn Vorstandsressorts aufgeteilt. Neben dem Geschäftsbereich „Vorsitzender des Vorstands“ sind die weiteren Geschäftsbereiche: „Technik“, „Finanzen“, „Personal und Truck & Bus“, „Integrität und Recht“, „Volumen“, „Premium“, „Sport & Luxury“, „IT“ sowie „China“. Dabei wird der Geschäftsbereich „Sport & Luxury“ vom Vorsitzenden des Vorstands in Personalunion geführt.

Den Vorstandsressorts schließt sich direkt die erweiterte Konzernleitung an, die die Funktionen „Konzernvertrieb“, „Konzernproduktion“, „Beschaffung“ und „Technikarchitektur“ umfasst.

Die Aufgabenverteilung des Vorstands beruht auf der vom Aufsichtsrat beschlossenen Geschäftsverteilung, die die Veränderungen in der Unternehmensleitung innerhalb des Berichtsjahres berücksichtigt. Ihre Struktur trägt dazu bei, dass wesentliche Aufgaben wie Strategie, zentrale Richtungsentscheidungen, Kapitalallokation sowie finanzielle Vorgaben im Fokus des Vorstands stehen. Die Aufgaben der erweiterten Konzernleitung dienen der Synergiehebung im Konzern und der Verbindung der Marken und Geschäftseinheiten.

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 zu überprüfen, ob sie weiterhin im Einklang mit unserer Unternehmensstrategie stehen und um die Effizienz ihrer Entscheidungen weiter zu steigern. Dadurch wird zum einen die Komplexität reduziert und zum anderen die Governance im Konzern gestärkt.

Die im Rahmen der Basisinitiative „Group Steering Model“ aus der Konzernstrategie NEW AUTO aufgebaute Matrix aus Markengruppen und Technologieplattformen wurde im Berichtsjahr in beiden Dimensionen weiterentwickelt. Hierbei wurden sowohl die Stärkung der Markengruppen als auch der Aufbau neuer Einheiten für wesentliche Technologiethemen der Zukunft innerhalb unserer strategischen Technologieplattformen umgesetzt. Auf dieser Basis wird das Konzernsteuerungsmodell auch künftig weiter verfeinert werden.

Die Markengruppe Volumen umfasst die Marken Volkswagen Pkw, ŠKODA, SEAT/CUPRA und Volkswagen Nutzfahrzeuge. Die Markengruppe Premium beinhaltet die Marken Audi, Lamborghini, Bentley und Ducati. Die Markengruppe Sport & Luxury besteht aus der Marke Porsche. Die der Marke zugrunde liegende Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG ist seit Ende September 2022 an der Börse notiert. In der Markengruppe Truck & Bus fungiert die TRATON SE als Dach für die Nutzfahrzeugmarken Scania, MAN, Volkswagen Truck & Bus und Navistar. Die TRATON SE ist ebenfalls an der Börse notiert.

Neben der Stärkung der Markengruppen wurden im Berichtsjahr auch aufseiten der Technologieplattformen Software, Battery & Charging sowie Mobility Solutions wesentliche Fortschritte durch die Neuausrichtung und den Aufbau neuer Einheiten verzeichnet. Die Softwaretochter CARIAD wurde weiter ausgebaut, unter anderem mit einer eigenen Tochtergesellschaft in China.

Zudem wurde im Berichtsjahr im Rahmen der Technologieplattform Battery & Charging die PowerCo SE gegründet, die das globale Batteriegeschäft des Konzerns verantwortet und neben der Fertigung von Batteriezellen zukünftig auch weitere Aktivitäten entlang der Batterie-Wertschöpfungskette übernehmen wird.

In der Technologieplattform Mobility Solutions wurde durch die Beteiligung an der Europcar Mobility Group im Berichtsjahr das Know-how zu fortschrittlichem Flottenmanagement im Konzern gestärkt, um als Basis einer neuen Mobilitätsplattform zu dienen, mit dem Ziel alle Mobilitätsbedürfnisse der Kunden noch besser abdecken zu können.

Wir sind überzeugt, dass durch unsere Unternehmensstruktur, die sowohl die Markengruppen als auch die Technologieplattformen sinnvoll miteinander verbindet, vorhandene Kompetenzen und Skaleneffekte besser genutzt, Synergien systematischer gehoben und Entscheidungen noch schneller getroffen werden können. Klare Verantwortlichkeiten und ein hoher Grad an unternehmerischer Verantwortung in den Markengruppen und Technologieplattformen erlauben dabei die ganzheitliche Umsetzung der NEW AUTO Strategie des Konzerns.

Jede Marke des Volkswagen Konzerns wird von einem Markenvorstand geleitet, der die unabhängige und eigenständige Entwicklung sowie den Geschäftsbetrieb der Marke verantwortet. 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 Vorstand der Volkswagen AG 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.

WESENTLICHE VERÄNDERUNGEN IM BETEILIGUNGSBEREICH

Volkswagen hatte 2021 mit dem Finanzinvestor Attestor Limited und der Pon Holdings B.V. ein gemeinsames öffentliches Übernahmeangebot auf die Anteile an der Europcar Mobility Group S.A., Paris/Frankreich über die Konsortialgesellschaft Green Mobility Holding S.A. (GMH) mit Sitz in Strassen/Luxembourg abgegeben. Ende Mai 2022 erfolgte die letzte kartellrechtliche Freigabe durch die EU-Kommission. Innerhalb einer verlängerten Angebotsfrist gab die französische Finanzmarktaufsichtsbehörde den Europcar Aktionären die Möglichkeit, ihre Aktien der Konsortialgesellschaft anzudienen. Insgesamt nahmen 93,6% der Europcar Aktionäre das Angebot an. Das Konsortium hat Mitte Juni 2022 gemeinsam die Beherrschung über Europcar übernommen. Da die Annahmequote über 90% lag, wurde im Juli 2022 ein Squeeze-out-Verfahren für die noch verbliebenen Europcar Aktien eingeleitet und ein Delisting vorgenommen. Seit dem 13. Juli 2022 hält die Konsortialgesellschaft 100% der Europcar Anteile. Der Kaufpreis liegt bei 51 Cent je Europcar Aktie. Zudem ist Volkswagen Stillhalter von Put-Optionen der anderen Konsortialgesellschafter, und die anderen Gesellschafter haben Volkswagen Call-Optionen auf ihre Anteile an der Konsortialgesellschaft eingeräumt. Die Optionen mit Attestor wurden im Dezember 2022 langfristig verlängert. Die Gesell-

schaft, an der Volkswagen 66% der Anteile hält, wird im Volkswagen Konzernabschluss aufgrund der vereinbarten gemeinsamen Beherrschung nach der Equity-Methode bilanziert.

Nach Erfüllung aller Vollzugsbedingungen haben die Brose Fahrzeugteile SE & Co. Kommanditgesellschaft (Brose) und die Volkswagen Finance Luxemburg S.A., eine Tochtergesellschaft der Volkswagen AG, zu Jahresbeginn 2022 ein gemeinsames Unternehmen im Bereich Entwicklung und Fertigung von Komplett-sitzen, Sitzstrukturen und -komponenten sowie Innenraumlösungen geschaffen. Dafür beteiligte sich Brose zur Hälfte an der bisherigen Volkswagen Konzerngesellschaft SITECH Sp. z o.o., Polkowice/Polen. An dem gemeinsamen Unternehmen halten Brose und Volkswagen jeweils 50%, wobei Brose die industrielle Führung übernommen hat und das gemeinsame Unternehmen – Brose Sitech Sp. z o.o. – beherrscht.

Seit Ende September 2022 werden stimmrechtslose Vorzugsaktien der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (Porsche AG) im regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörsche gehandelt. Die auf den Inhaber lautenden Stückaktien ohne Nennbetrag stammen aus dem Bestand der Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart – einer 100-prozentigen Tochtergesellschaft der Volkswagen AG. Die gesamte Anzahl der im Rahmen des Börsengangs ausgegebenen Vorzugsaktien entspricht nach vorzeitiger Beendigung der Stabilisierungsperiode 24,2% und umfasst 110.080.801 Vorzugsaktien. Der zwischen der Volkswagen AG und der Porsche AG bestehende Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag endete gemäß § 307 AktG zum 31. Dezember 2022.

Zusätzlich hat Volkswagen im Zusammenhang mit dem Börsengang eine Beteiligung von 25 % der Porsche Stammaktien zuzüglich einer Stammaktie an die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, veräußert. Zum Bilanzstichtag hält Volkswagen 75,4 % des Gesamtkapitals.

■ ANTEILSBESITZ DER VOLKSWAGEN AG
<https://www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations.html>

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.volkswagenag.com/de/InvestorRelations/corporate-governance/declaration-of-conformity.html dauerhaft zugänglich.

■ KONZERNERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG
www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations/corporate-governance/declaration-of-conformity.html

Übernahmerechtliche Angaben

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

KAPITALVERHÄLTNISSE

Das Grundkapital der Volkswagen AG belief sich am 31. Dezember 2022 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 waren 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.volkswagenag.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 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 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 Stimmengleichheit 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. Mindestens eine Frau und mindestens ein Mann muss 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 Kreditlinie das Recht gewährt, ihren Anteil an der syndizierten Kreditlinie in den zwei nachfolgend beschriebenen Konstellationen eines Kontrollwechsels 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 Kenntniserlangung eines Kontrollwechsels ausgeübt werden.

Geschäftsverlauf

Im Geschäftsjahr 2022 verzeichnete die Weltwirtschaft ein positives Wachstum. Die weltweite Nachfrage nach Fahrzeugen lag auf dem Niveau des Vorjahres. Der Volkswagen Konzern lieferte unter anhaltend herausfordernden Marktbedingungen 8,3 Millionen Fahrzeuge an Kunden aus.

ENTWICKLUNG DER WELTWIRTSCHAFT

Im Berichtsjahr führte der Russland-Ukraine-Konflikt neben der humanitären Krise weltweit zu Verwerfungen auf den Märkten. Insbesondere auf den Energie- und Rohstoffmärkten kam es zu erheblichen Preissteigerungen. Zudem verschärften sich in diesem Zusammenhang die Engpässe bei der Teileversorgung. Der Russland-Ukraine-Konflikt hat zu einer erhöhten Unsicherheit in Bezug auf die Entwicklung der Weltwirtschaft geführt und große Teile der westlichen Staatengemeinschaft dazu veranlasst, Russland mit Sanktionen zu belegen. Diese umfassen unter anderem ein weitreichendes Handelsembargo sowie den teilweisen Ausschluss Russlands vom globalen Finanzmarkt. Russland selbst hat in seiner Rolle als Energie-Exporteur Gaslieferungen nach Europa eingeschränkt. Der daraus resultierende Anstieg der Energiepreise und weiter verschärzte Versorgungsengpässe wirkten sich vor allem in Europa nachhaltig auf die Inflationsentwicklung aus.

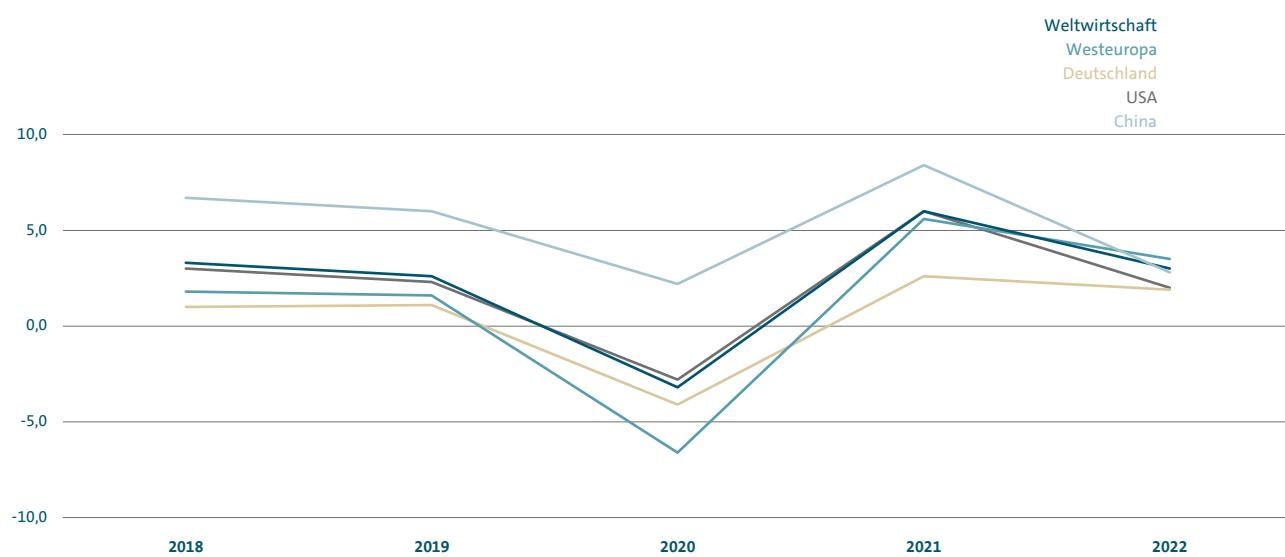
Im Verlauf des Jahres 2022 wurden die restriktiven Maßnahmen zum Schutz vor dem Coronavirus SARS-CoV-2 in vielen Ländern weitestgehend aufgehoben. Positiv wirkten die Fortschritte bei der Verabreichung von Impfstoffen an die Bevölkerung, während das Auftreten der neuen Virusvariante Omikron und deren Subvarianten national wieder zu stark steigenden Infektionszahlen mit meist milderden Krankheitsverläufen, aber erhöhten Krankenständen führte. Insbesondere in China kam es im Laufe des Jahres 2022 infolge von lokalen Infektionsausbrüchen im Rahmen der dort verfolgten Null-Covid-Strategie zu strikten Einschränkungen und daraus resultierenden wirtschaftlichen Beeinträchtigungen sowie Störungen in den internationalen Lieferketten. Die Abkehr von dieser Strategie führte zum Jahresende in China zu einer hohen Dynamik im Infektionsgeschehen.

Nach dem Einbruch der globalen Wirtschaftsleistung im Jahr 2020 und der einsetzenden Erholung aufgrund von Basis- und Nachholeffekten in 2021 verzeichnete die Weltwirtschaft im Jahr 2022 insgesamt ein positives Wachstum von +3,0 (+6,0) %. Sowohl bei den fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch bei den Schwellenländern lag die wirtschaftliche Entwicklung im Durchschnitt weiter auf Erholungskurs, wenngleich mit abnehmender und insgesamt geringerer Dynamik als im Vorjahr.

Auf nationaler Ebene war die Entwicklung einerseits davon abhängig, inwieweit die Covid-19-Pandemie jeweils ihre negativen Auswirkungen entfaltete und mit welcher Intensität Maßnahmen zu deren Eindämmung ergriffen wurden sowie andererseits wie stark die Volkswirtschaften von den Folgen des Russland-Ukraine-Konflikts betroffen waren. Aufgrund der weltweit weiter anziehenden Inflation gingen viele Länder zu einer restriktiveren Geldpolitik über, was sich im Berichtsjahr durch Leitzinserhöhungen und reduzierte Anleihekäufe der Zentralbanken widerspiegelte. Der eingetrübte Konjunkturausblick sorgte für hohe Verluste an wesentlichen Aktienmärkten. Im Durchschnitt stiegen die Preise für Energie- und sonstige

WIRTSCHAFTSWACHSTUM

BIP-Veränderung in Prozent



Rohstoffe gegenüber dem Vorjahr zum Teil deutlich an, wobei die Engpässe bei bestimmten Vorprodukten und Rohstoffen hoch blieben. Der weltweite Güterhandel wuchs im Jahr 2022.

Europa/Übrige Märkte

Die Wirtschaft in Westeuropa verzeichnete im Jahr 2022 mit +3,6 (+5,6) % insgesamt ein positives Wachstum. Gründe dafür waren unter anderem die in vielen Ländern gestiegene Resilienz der Wirtschaft gegenüber hohen Infektionszahlen sowie damit einhergehende Lockerungen der Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie. Bei der Entwicklung der wirtschaftlichen Aktivität war jedoch unter anderem aufgrund deutlich steigender Inflationsraten eine abnehmende Dynamik zu verzeichnen. Diese Entwicklung war bei fast allen nord- und südeuropäischen Ländern zu beobachten.

Die Volkswirtschaften Zentral- und Osteuropas wiesen im Berichtszeitraum mit +0,7 (+6,4) % insgesamt ein schwaches reales Wachstum des absoluten Bruttoinlandsprodukts (BIP) auf. Während die Wirtschaftsleistung in Zentraleuropa mit einer positiven, aber etwas weniger dynamischen Rate von +4,4 (+7,8) % wuchs, ging das BIP der Region Osteuropa infolge des Russland-Ukraine-Konflikts mit einer negativen Wachstumsrate von -3,8 (+4,7) % gegenüber dem Vorjahr deutlich zurück. Die verhängten Sanktionen gegen Russland führten ab März 2022 zu erheblichen Belastungen in dieser Region, so dass die russische Wirtschaftsleistung seit dem zweiten Quartal einen Rückgang verzeichnete und im Jahressdurchschnitt um -2,8 (+4,7) % sank. Die Inflationsraten in der gesamten Region Zentral- und Osteuropa stiegen zum Teil kräftig an.

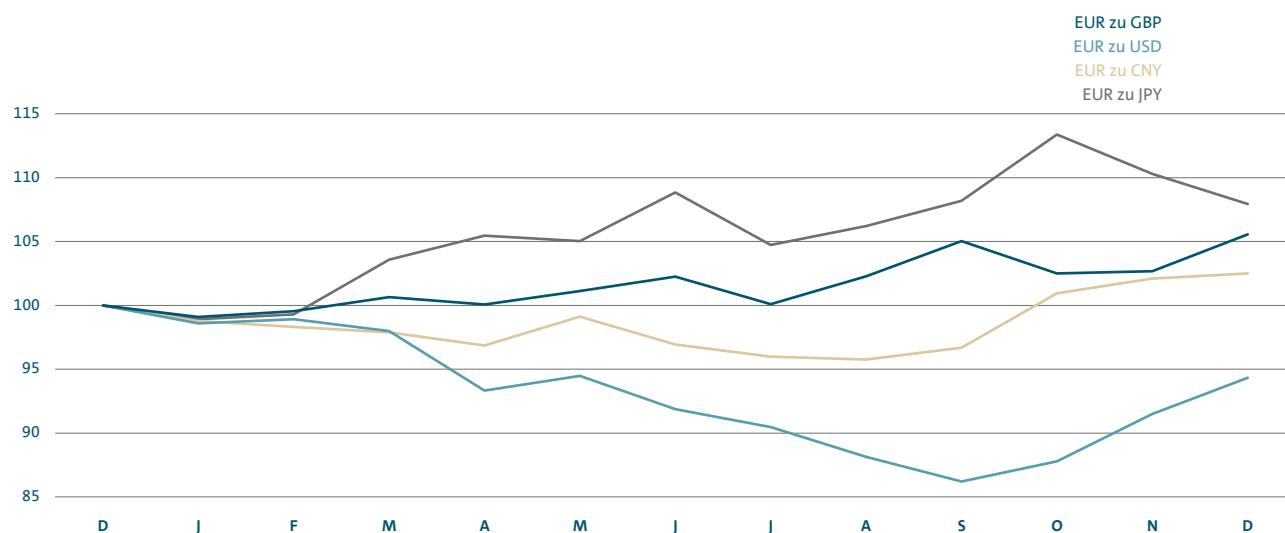
In der Türkei wuchs die Wirtschaftsleistung im Gesamtjahr 2022 um +5,1 (+11,6) %, bei gleichzeitig sehr hoher Inflation und Abwertung der lokalen Währung. Südafrika wies bei anhaltenden strukturellen Defiziten und politischen Herausforderungen im Berichtsjahr mit +2,2 (+4,9) % eine leichte Zunahme des BIP auf.

Deutschland

Deutschlands Wirtschaftsleistung verzeichnete im Berichtsjahr 2022 mit +1,9 (+2,6) % eine positive Wachstumsrate mit abnehmender Dynamik. Die Lage am Arbeitsmarkt verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr: Die Arbeitslosenquote und die Anzeigen zur konjunkturellen Kurzarbeit sanken im Durchschnitt. Gleichzeitig erreichten die monatlichen Inflationsraten den höchsten Wert in der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland, während das Konsumentenvertrauen zwischenzeitlich historische Tiefststände aufwies.

DEVISENKURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2021 BIS DEZEMBER 2022

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2021 = 100



Nordamerika

Die US-amerikanische Wirtschaftsleistung wuchs innerhalb des Berichtsjahres um +2,1 (+5,9)%. Aufgrund der steigenden Inflation und des angespannten Arbeitsmarktes hat die US-Notenbank ihre restriktive Geldpolitik kontinuierlich fortgesetzt und den Leitzins im Laufe des Berichtsjahres sieben Mal angehoben. Die Arbeitslosenquote hat sich gegenüber dem hohen Stand des Vorjahres im Jahr 2022 weiter verringert. Im Nachbarstaat Kanada stieg das BIP um +3,6 (+5,0)% und in Mexiko um +3,1 (+4,9)%.

Südamerika

Die Wirtschaft Brasiliens verbuchte im Jahr 2022 einen Anstieg des BIP von +2,9 (+5,3)%. Argentinien verzeichnete eine positive Wirtschaftsentwicklung mit einem Wachstum von +4,6 (+10,4)% gegenüber dem Vorjahr bei sehr hoher Inflation und fortlaufender Abwertung der lokalen Währung.

Asien-Pazifik

China war zu Beginn der Covid-19-Pandemie den negativen Effekten bereits früher als andere Volkswirtschaften ausgesetzt und profitierte aufgrund der verfolgten strikten Null-Covid-Strategie im weiteren Verlauf von einer relativ geringen Zahl an Neuinfektionen. Im Zusammenhang mit der Ausbreitung der Omikron-Variante führte diese Strategie im Berichtsjahr zu temporären lokalen Ausgangssperren. Die Abkehr von dieser Strategie führte zum Jahresende in China zu einer hohen Dynamik im Infektionsgeschehen. Die chinesische Wirtschaft wuchs insgesamt nur um +3,0 (+8,5)%. Indien registrierte mit +7,0 (+8,7)% ein kräftiges Wachstum. Japan verzeichnete gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum eine positive Entwicklung von +1,0 (+2,2)%.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE

Im Geschäftsjahr 2022 lag das weltweite Pkw-Marktvolumen mit 69,6 Mio. Fahrzeugen auf dem Niveau des Vorjahrs. Dabei fielen sowohl Zuwächse als auch Verluste einzelner Märkte sehr unterschiedlich aus, da Engpässe und Störungen der globalen Lieferketten, die Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts sowie die weiteren Folgen der Covid-19-Pandemie weltweit unterschiedlich starke Einflüsse hatten. Versorgungsengpässe bei Halbleitern und anderen Vorprodukten, die bereits in der zweiten Jahreshälfte 2021 auftraten, und daraus resultierende Lieferengpässe konnten auch 2022 nicht vollständig behoben werden.

Ein leichtes beziehungsweise spürbares Wachstum verzeichneten die Gesamtmärkte der Regionen Asien-Pazifik und Nahost, während Südamerika und Afrika auf dem Vorjahresniveau lagen. In den übrigen

Regionen sank die Zahl der Verkäufe: Während das Marktvolumen in Westeuropa leicht und Nordamerika spürbar rückläufig war, verzeichnete Zentral- und Osteuropa ein sehr starkes Minus.

Das weltweite Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen lag im Berichtsjahr leicht (-3,0%) unter dem Vorjahresniveau.

Branchenspezifische Rahmenbedingungen

Die branchenspezifischen Rahmenbedingungen wurden neben fiskalpolitischen Maßnahmen wesentlich durch Engpässe und Störungen der globalen Lieferketten, die Covid-19-Pandemie sowie die Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts beeinflusst, was im abgelaufenen Geschäftsjahr maßgeblich zur uneinheitlichen Absatzentwicklung in den Märkten beigetragen hat. Infolge des Russland-Ukraine-Konflikts wurden Sanktionen verhängt, die die Produktion und den Verkauf von Fahrzeugen insbesondere in Russland einschränkten. Zu den fiskalpolitischen 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 4,3% auf 10,2 Mio. Fahrzeuge gegenüber dem schwachen Vorjahresniveau leicht zurück. Während das erste Halbjahr des Berichtsjahrs den Vergleichswert noch deutlich verfehlte, stieg die Zahl der Neuzulassungen in den Folgemonaten wieder über den jeweiligen – teils erheblich schwächeren – Vorjahreswert. Die Entwicklung der großen Pkw-Einzelmärkte war im Geschäftsjahr 2022 negativ: Frankreich (-7,7%), Großbritannien (-2,0%), Italien (-9,8%) und Spanien (-7,1%) konnten ihr jeweiliges Vorjahresniveau nicht erreichen.

Das Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen sank in Westeuropa mit -20,7% stark unter den Wert des Vorjahrs.

In der Region Zentral- und Osteuropa ging das Pkw-Marktvolumen – nach der leichten Erholung im Vorjahr – im Geschäftsjahr 2022 mit einem Minus von 37,2% auf 1,8 Mio. Fahrzeuge sehr stark zurück. Die Zahl der Verkäufe entwickelte sich dabei auch in den einzelnen Märkten insgesamt negativ. Insbesondere der russische Pkw-Markt erlitt erhebliche Einbußen und hat sich im Betrachtungszeitraum mehr als halbiert (-60,9%). In Zentraleuropa fiel der Rückgang der Neuzulassungen mit -6,0% in Polen und -7,1% in Tschechien geringer aus.

Das Marktvolumen von leichten Nutzfahrzeugen in Zentral- und Osteuropa lag stark unter dem Vorjahresniveau (-28,6%). Dabei sank in Russland die Zahl der verkauften Fahrzeuge im Berichtsjahr um 45,2% im Vergleich zum Vorjahr.

Das Pkw-Marktvolumen in der Türkei lag im Berichtsjahr leicht über dem schwachen Vorjahresniveau. In Südafrika setzte sich der 2021 begonnene Wachstumstrend der Pkw-Verkäufe mit einem Plus von 20,4% stark fort.

Die Zahl der Neuzulassungen von leichten Nutzfahrzeugen lag im Berichtsjahr in der Türkei auf dem Niveau (+0,5%) von 2021; Südafrika verzeichnete dagegen ein leichtes Wachstum (+3,6%).

Deutschland

Im Geschäftsjahr 2022 lag die Zahl der Pkw-Neuzulassungen in Deutschland mit 2,7 Mio. Einheiten (+1,1%) auf dem schwachen Niveau des Vorjahrs. Engpässe und Störungen der globalen Lieferketten schränkten die Fahrzeugverfügbarkeit weiterhin ein. Da sich die Verzögerungen bei Halbleiterlieferungen fortsetzten und damit auch die verbundenen Maßnahmen wie Produktionskürzungen und Fertigungsstopps anhielten, blieben die Inlandsproduktion und der Export im Berichtsjahr auf niedrigem Niveau: Die Pkw-Produktion erhöhte sich um 10,8% auf 3,4 Mio. Fahrzeuge, die Pkw-Exporte wuchsen um 10,1% auf 2,6 Mio. Einheiten.

Die Zahl der Verkäufe von leichten Nutzfahrzeugen in Deutschland lag im Berichtsjahr mit einem Minus von 21,1% stark unter dem Vergleichswert von 2021.

Nordamerika

In der Region Nordamerika sanken die Verkaufszahlen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (bis 6,35 t) im Geschäftsjahr 2022 mit 16,4 Mio. Fahrzeugen (-7,3%) spürbar gegenüber dem Vorjahreswert. Dabei verzeichnete das Marktvolumen in den USA mit 13,9 Mio. Einheiten einen in dieser Region überdurchschnittlichen Rückgang (-8,0%). Der kanadische Automobilmarkt registrierte im Berichtsjahr einen spürbaren Rückgang der Verkaufszahlen auf 1,5 Mio. Einheiten (-9,7%), während sich die Neuzulassungen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen in Mexiko gegenüber dem Vorjahreswert spürbar um 7,0% auf 1,1 Mio. Fahrzeuge erhöhten.

Südamerika

In der Region Südamerika lag das Neuzulassungsvolumen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen im Berichtsjahr mit 3,6 Mio. Einheiten (+1,8%) auf dem Niveau des Vorjahrs. Damit setzte sich der im Vorjahr begonnene positive Wachstumstrend abgeschwächt fort. In Brasilien lag die Zahl der Neuzulassungen bei 2,0 Mio. Einheiten und damit ebenfalls auf dem Vorjahresniveau (-0,8%). Die gesamten Fahrzeugexporte aus brasilianischer Produktion erhöhten sich um 28,9% auf 450 Tsd. Pkw und leichte Nutzfahrzeuge. Auf dem argentinischen Markt stieg die Nachfrage nach Pkw und leichten Nutzfahrzeugen im Berichtsjahr 2022 spürbar um 7,0% auf 380 Tsd. Einheiten an.

Asien-Pazifik

In der Region Asien-Pazifik lag das Pkw-Marktvolumen im Geschäftsjahr 2022 mit 33,8 Mio. (+3,6%) Einheiten leicht über dem Vorjahreswert. Der absolute Anstieg der Pkw-Nachfrage in der Region war erneut vor allem auf die positive Entwicklung des chinesischen Pkw-Marktes zurückzuführen. Hier setzte sich die Erholung aus dem Jahr 2021 fort, stand jedoch unter dem Einfluss des Halbleitermangels sowie lokaler Ausgangssperren im Zusammenhang mit der Ausbreitung der Omikron-Variante des Coronavirus SARS-CoV-2. Insgesamt lag das Nachfragevolumen in China mit 21,0 Mio. Einheiten (+1,6%) auf dem Niveau des Vorjahrs. In Indien nahmen die Pkw-Verkäufe gegenüber dem Vorjahreswert mit einem Plus von 23,2% auf 3,6 Mio. Einheiten erneut stark zu. Auf dem japanischen Pkw-Markt lagen die Neuzulassungen im Berichtsjahr mit 3,5 Mio. Einheiten (-6,9%) spürbar unter dem Niveau des bereits schwachen Vorjahrs.

Das Nachfragevolumen nach leichten Nutzfahrzeugen in der Region Asien-Pazifik lag 2022 leicht über dem Vorjahresniveau (+2,1%). In China, dem dominierenden Markt der Region und dem größten Markt weltweit, wurde das Zulassungsvolumen des Vorjahrs mit -3,1% leicht verfehlt. In Indien lag die Zahl neu zugelassener Fahrzeuge stark über, in Japan leicht 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 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 2022 auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten spürbar über dem Wert der Vergleichsperiode (+5,5%). Weltweit gingen die Lkw-Märkte stark zurück, was auf Verwerfungen auf dem chinesischen Markt zurückzuführen ist. Dort brach der Markt nach vorgezogenen Käufen im Jahr 2021 vor Einführung der neuen Emissionsstufe und der dort verfolgten Null-Covid-Strategie dramatisch ein.

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 5,1% auf insgesamt 337 Tsd. Fahrzeuge spürbar über dem Vorjahresniveau. Ein Wachstum war in vielen Lkw-Märkten der Region zu sehen, allerdings in unterschiedlich starker Ausprägung. Die erhebliche Markterholung des Jahres 2021 hat sich im Berichtsjahr auf ein spürbares Wachstum verlangsamt. In Deutschland, dem größten Markt in dieser Region, lagen die Neuzulassungen auf dem Vorjahresniveau (-1,7%). Großbritannien registrierte ein spürbares Plus von 9,8% und in Frankreich lag die Nachfrage auf dem Niveau des Vorjahres (-0,3%). Der russische Markt reduzierte

sich infolge des Russland-Ukraine-Konflikts stark. Die Türkei hingegen verzeichnete einen starken Anstieg der Neuzulassungen um 24,7%. Auf dem südafrikanischen Markt stieg die Nachfrage deutlich an (+12,3%). 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 (+13,6%) über dem Vorjahreswert. In Brasilien, dem größten Markt der Region Südamerika, lag die Lkw-Nachfrage im Berichtsjahr leicht unter dem Vorjahr (-2,5%).

Die Nachfrage auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten lag auf dem Vorjahresniveau (+0,3%). In den Märkten der EU27+3 lag die Nachfrage nach Bussen im Berichtsjahr insgesamt leicht unter dem Niveau des Vorjahrs (-3,8%), mit unterschiedlichen Ausprägungen in den einzelnen Ländern. Im Vergleich zum Vorjahr verzeichnete das Segment der Schulbusse in den USA und Kanada einen spürbaren Rückgang (-6,8%). Die Nachfrage nach Bussen lag in Mexiko ebenfalls spürbar unter dem Vorjahreswert (-7,4%). In Brasilien hingegen stieg die Nachfrage an und lag stark über dem Vorjahresniveau (+23,4%).

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 blieb im Jahr 2022 unter dem Niveau des Vorjahres. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass die Nachfrage im Bereich der Handelsschifffahrt zurückging. In diesem Teilmarkt entwickelte sich insbesondere das Segment für Containerschiffe, Tanker und Schüttgutfrachter im Vergleich zum hohen Niveau des Vorjahrs rückläufig. Das Segment für Gas-Tanker hingegen konnte eine stabile Entwicklung verzeichnen. Im Teilmarkt der Kreuzfahrtschiffe und Passagierfähren war ein leicht positiver Verlauf erkennbar. Durch die Lockerungen der Covid-19-bedingten Restriktionen haben hier die Geschäftaktivitäten wieder zugenommen. Der durch staatliche Investitionen getragene Spezialmarkt für Behördenschiffe zeigte sich aufgrund der aktuellen geopolitischen Lage aktiv. Im Offshore-Sektor hemmten die vorhandenen Überkapazitäten nach wie vor Investitionen in die Offshore-Ölgewinnung – trotz der stark gestiegenen Öl- und Gaspreise. Demgegenüber entwickelte sich die Nachfrage nach Offshore-Spezialschiffen für Windanlagen positiv. Im Gesamtmarkt blieb die Verunsicherung über zukünftige Treibstoff- und Emissionsregulierungen auch im Jahr 2022 bestehen.

Der Markt für Energieerzeugung verbesserte sich im Jahr 2022 gegenüber dem Vorjahr. Insgesamt war trotz Inflation und Herausforderungen in den Lieferketten eine deutliche Markterholung erkennbar. Der Trend weg von schwerölbetriebenen Kraftwerken hin zu mit Dual-Fuel sowie Gas betriebenen Kraftwerken hielt weiterhin an, unterstützt durch den Beschluss der UN-Klimakonferenz COP26 und den daraus resultierenden Erschwernissen für die Finanzierung von schwerölbetriebenen Kraftwerken. Die Folgen des Russland-Ukraine-Konflikts waren jedoch in Form von steigenden Gas- und Rohstoffpreisen sowie einer verzögerten Verfügbarkeit von Kernkomponenten spürbar. Es bestand nach wie vor eine hohe Nachfrage nach neuen Energiesolutions wie Wasserstoff und Langzeitenergiespeicher mit einer weiterhin starken Tendenz zu höherer Flexibilität und dezentraler Verfügbarkeit.

Im Vergleich zum Vorjahr verbesserte sich der Markt für Turbomaschinen erneut. Die Rohmaterialpreise blieben auf einem sehr hohen Niveau und führten zu einer erhöhten Nachfrage nach Produktionsanlagen mit Turbokompressoren sowohl in der Grundstoff- und Prozessindustrie als auch im Öl- und Gasgeschäft. Der Markt der neuen Geschäftsfelder für Turbomaschinen im Bereich der Dekarbonisierung hat sich gegenüber dem Vorjahr nochmals verbessert und wurde durch anhaltend hohe, aber volatile Preise für Kohlendioxidzertifikate im europäischen Handel und vorteilhafte Änderungen im amerikanischen Steuergesetz getragen. Die Nachfrage nach Dampfturbinen zur Stromerzeugung verbesserte sich hingegen nur marginal, die Nachfrage nach Gasturbinen ging im Verlauf des Jahres 2022 leicht zurück.

Die After-Sales-Märkte für Motoren in der Marine- und Kraftwerkssparte sowie für Turbomaschinen entwickelten sich im Berichtszeitraum 2022 deutlich stärker als im Vorjahreszeitraum, in dem die Nachfrage durch die Covid-19-Pandemie beeinträchtigt war.

ENTWICKLUNG DER MÄRKE FÜR FINANZDIENSTLEISTUNGEN

In den ersten Quartalen 2022 wurden automobile Finanzdienstleistungen auf hohem Niveau nachgefragt, was unter anderem auf die noch niedrigen Leitzinsen in wesentlichen Währungsräumen zurückzuführen war. Der in der zweiten Jahreshälfte eingetretene Zinsanstieg übte zusammen mit der Covid-19-Pandemie und der weiterhin eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit in fast allen Regionen Druck auf die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen aus.

Der europäische Pkw-Markt war im Berichtszeitraum weiterhin von den Engpässen bei der Teileversorgung geprägt, die Fahrzeugauslieferungen lagen unter dem Vorjahr. Der Anteil von Finanzdienstleistungsprodukten im Neuwagengeschäft entwickelte sich dagegen positiv und übertraf den Vergleichswert 2021. Haupttreiber der Entwicklung waren positive Veränderungen im Verkaufsmix zugunsten des finanziierungsaffinen Privatkundengeschäfts und ein höherer Anteil von Leasingverträgen im Flottengeschäft. Die positive Entwicklung bei der Finanzierung von Gebrauchtwagen konnte 2022 fortgesetzt werden, vor allem der Absatz von After-Sales-Produkten wie Inspektions-, Wartungs- und Verschleißverträgen wurde ausgebaut. Die Finanzdienstleistungsaktivitäten in Russland wurden durch den Russland-Ukraine-Konflikt und die Folgen der internationalen Sanktionen negativ beeinflusst.

Die anhaltenden Herausforderungen aus der stockenden Teileversorgung in der Fahrzeugproduktion hatten in Deutschland Einfluss auf den Fahrzeugabsatz und das Finanzdienstleistungsgeschäft. Die geringeren Neuwagenauslieferungen führten dazu, dass im Berichtsjahr sowohl beim Leasing als auch bei der Finanzierung weniger Neuverträge abgeschlossen werden konnten als ein Jahr zuvor. Die Neuwagenpenetration lag leicht unter dem Niveau von 2021. Die Gebrauchtwagenneuverträge bewegten sich insgesamt in der Größenordnung des Vorjahres. Die Zahl der neuen After-Sales-Verträge nahm in der zweiten Jahreshälfte zu und lag für den Berichtszeitraum nur leicht unter dem Niveau von 2021. Die Vertragszugänge im Versicherungsbereich blieben – mit wenigen Ausnahmen – hinter den Vorjahreswerten zurück.

In Südafrika war die Nachfrage nach Finanzierungs- und Versicherungsprodukten für Neu- und Gebrauchtwagen 2022 gedämpft. Koordinierte Kampagnen zur Unterstützung gingen aufgrund einer eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit zurück. Infolge der steigenden Inflation hat die südafrikanische Zentralbank begonnen, die Zinssätze zu erhöhen.

In der Region Nordamerika lagen die Fahrzeugauslieferungen 2022 aufgrund von Lieferengpässen unter dem Vorjahresniveau. Auf dem US-amerikanischen und kanadischen Markt war auch die Nachfrage nach Leasing- und Finanzierungsverträgen aufgrund von Zinserhöhungen rückläufig. Auf dem mexikanischen Markt konnte der prozentuale Anteil an Leasing- und Finanzierungverträgen auf Vorjahresniveau gehalten werden und Neuverträge bei After-Sales-Produkten stiegen im Vergleich zum Vorjahr.

In der Region Südamerika kam es in einem volatilen Umfeld zu einem Nachfrageüberhang bei Fahrzeugen, in Argentinien verschärft durch Importrestriktionen. Das gestiegene Zinsniveau hielt die Zahl an Barkäufen hoch. In Brasilien konnten die Vertragszugänge für Finanzierungen gesteigert werden.

Auf dem chinesischen Markt beeinflussten Engpässe bei der Teileversorgung und pandemiebedingte lokale Beschränkungen die Entwicklung der Pkw-Verkäufe. Sowohl der Anteil kreditfinanzierter Fahrzeugkäufe als auch das Wachstum bei neuen Verträgen ging zurück. Die Vergleichswerte des Vorjahres wurden im Berichtszeitraum nicht erreicht.

Im Geschäftsjahr 2022 lag das Finanzdienstleistungsgeschäft im Markt für schwere Nutzfahrzeuge leicht über dem Niveau des Vorjahreszeitraums, was sich auch in den Finanzierungs- und Leasingverträgen in Europa und Brasilien niederschlug.

NEUE KONZERNMODELLE IM JAHR 2022

Der Volkswagen Konzern bietet seinen Kunden mit einem breiten Produktpool in nahezu allen wesentlichen Segmenten und Karosserieformen die Möglichkeit, ein auf ihre Bedürfnisse zugeschnittenes Fahrzeug auszuwählen. Dieses Angebot haben wir im Geschäftsjahr 2022 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 2022 unter anderem den Bestseller T-Roc aktualisiert. Von aufgefrischem Design und neuester Technologie profitieren auch das T-Roc Cabriolet und das sportliche R-Modell. Die Transformation zur Elektromobilität setzte die Marke mit dem neuen ID.5 fort, der auch als besonders sportliches GTX-Modell erhältlich ist. In China wurde 2022 mit dem Tavendor ein neuer, auf den chinesischen Markt zugeschnittener SUV im gehobenen Segment eingeführt. Weitere SUV-Modelle wie Tayron, Tayron X und Teramont X wurden auf den neuesten Stand gebracht. In den klassischen MPV- und Stufenheck-Segmenten bekamen die Modelle Viloran, Bora, Lavida und Sagitar ein Update. Der Lamando erhielt einen neu designten Nachfolger. Auch in den USA schritt die Transformation voran: Der ID.4 wird nun lokal gefertigt und ist noch mehr auf den US-amerikanischen Markt zugeschnitten. Der volumenstarke Jetta erhielt ein Update. In Südamerika gab es Produktaufwertungen in den Baureihen Polo und Jetta.

Mit dem Enyaq iV brach bei ŠKODA 2021 das Zeitalter der modernen Elektromobilität auf Basis des MEB an. Im Jahr 2022 wurde die Baureihe um eine eigenständige Coupé-Variante sowie um die besonders sportlichen RS iV-Varianten erweitert. Mit der Markteinführung des eigenständigen Slavia auf moderner MQB-Plattform unterstrich ŠKODA seine Wachstumsambitionen in Indien.

Bei Volkswagen Nutzfahrzeuge stand das Jahr 2022 ganz im Zeichen des vollelektrischen ID. Buzz, der weltweit für Aufsehen sorgte. Der neue Amarok ging als Ergebnis aus der Kooperation mit Ford in die nächste Generation.

Die Marke Audi aktualisierte im Jahr 2022 ihr Top-Modell A8 und erweiterte dabei die Baureihe um eine speziell auf den chinesischen Markt zugeschnittene, besonders luxuriöse Variante. Außerdem unterstreicht in China der komplett neue A7L, das erste Fahrzeug mit dem neuen Joint-Venture-Partner SAIC, die Premium-Positionierung von Audi. Mit dem reinelektrischen Q5 e-tron und dem Q6 gingen zudem zwei auf den dortigen Markt zugeschnittene SUVs an den Start.

Bentley baute die wichtige Bentayga-Baureihe um ein besonders exklusives Modell mit langem Radstand aus. Der Flying Spur kam als Hybridvariante auf den Markt, der Flying Spur Speed rundet mit seinem eindrucksvollen 12-Zylinder-Motor die Baureihe nach oben ab.

Lamborghini brachte 2022 mit dem Urus Performante ein neues Topmodell der erfolgreichen SUV-Baureihe auf den Markt. Mit dem Tecnica ging zudem das neue Topmodell des Huracan an den Start.

Porsche ergänzte 2022 die Baureihe Taycan um den Taycan Sport Turismo sowie um besonders attraktive GTS Derivate. Auch das Angebot an klassischen Sportwagen wurde ausgebaut: Die Baureihen 718 und 911 erhielten mit dem GT4 RS beziehungsweise dem GT3 RS ihre jeweils sportlichsten Varianten. Außerdem wurde der 911 um die Version Sport Classic ergänzt.

Als erste Marke der TRATON GROUP hat Scania 2022 den integrierten 13-Liter-Antriebsstrang in seinen Modellen eingeführt. Er bietet eine Kraftstoffeinsparung gegenüber dem Vorgängermodell und wird schrittweise auch bei den weiteren Marken der TRATON GROUP eingeführt.

MAN stellte 2022 einen neuen eTruck für den Fernverkehr vor.

Navistar hat seit 2022 den mittelschweren Elektro-Lkw eMV International sowie den elektrischen Schulbus IC Bus Electric CE Series im Einsatz.

Volkswagen Truck & Bus bietet den Kunden seit 2022 mit dem e-Delivery ein Produkt für den elektrischen Verteilerverkehr an.

Ducati brachte 2022 unter anderem die neue Multistrada V2 sowie die Multistrada V4 Pikes Peak auf den Markt. Die Streetfighter-Familie wurde durch die Streetfighter V2 und die Streetfighter V4 SP bereichert. Zudem gingen neben der Panigale V4 die Scrambler 1100 Tribute PRO und die Scrambler Urban Motard neu an den Start. Mit der Ducati Desert X kam zudem ein komplett neues Modell auf den Markt.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Der Volkswagen Konzern hat im Geschäftsjahr 2022 weltweit 8.262.776 Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert. Das waren 7,0% oder 619.116 Einheiten weniger als im Vorjahr. Während die Verkaufszahlen im Bereich Pkw den Vorjahreswert nicht erreichten, übertrafen die Auslieferungen an Kunden im Bereich Nutzfahrzeuge, im Wesentlichen aufgrund des Einbezugs von Navistar zum 1. Juli 2021, das Niveau des Vorjahres. Die Grafik in diesem Abschnitt zeigt die Entwicklung der weltweiten Auslieferungen nach Einzelmärkten 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

	2022	2021	%
Pkw	7.957.288	8.610.702	-7,6
Nutzfahrzeuge	305.488	271.190	+12,6
Gesamt	8.262.776	8.881.892	-7,0

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

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS PKW WELTWEIT

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

Die Zahl der weltweiten Verkäufe von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern ging im Geschäftsjahr 2022 um 7,6% auf 7.957.288 Einheiten zurück. Im Berichtszeitraum wirkte sich die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge der Covid-19-Pandemie sowie von Engpässen bei der Teileversorgung ausgelöst durch den Halbleitermangel und den Russland-Ukraine-Konflikt belastend aus. Zudem führten Störungen in der Logistikkette zu Verzögerungen. Während Porsche, Lamborghini und Bentley mehr Fahrzeuge an Kunden auslieferten, erreichten die übrigen Marken des Volkswagen Konzerns ihre jeweiligen Vorjahreswerte nicht. In allen Regionen registrierten wir gegenüber dem Vorjahr rückläufige Verkaufszahlen.

Mit weiteren Modellanläufen im Rahmen der Elektromobilitäts-Offensive erhöhten sich die Verkaufszahlen des Konzerns: Weltweit lieferten wir im Berichtsjahr 572.110 vollelektrische Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 119.267 Einheiten beziehungsweise 26,3% mehr als im Vorjahr. Der Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns stieg auf 6,9 (5,1%). Die Auslieferungen unserer Plug-in-Hybridmodelle beliefen sich auf 245.174 Einheiten (-21,2%). Insgesamt stiegen die Auslieferungen elektrifizierter Fahrzeuge um 7,0%; ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns erhöhte sich im Vorjahresvergleich auf 9,9 (8,6%). Zu den erfolgreichsten vollelektrischen Fahrzeugen des Konzerns gehörten ID.4 und ID.3 der Marke Volkswagen Pkw, ŠKODA Enyaq iV, CUPRA Born, ID. Buzz von Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi Q4 e-tron und Audi e-tron, sowie Taycan und Taycan Cross Turismo der Marke Porsche.

Unser Pkw-Marktanteil belief sich in einem auf Vorjahresniveau liegenden Weltgesamtmarkt auf 11,0 (11,7)%.

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. Nachfolgend erläutern wir, wie sich die Verkaufszahlen von Konzernmodellen in diesen Märkten und Regionen entwickelt haben.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS NACH MONATEN

in Tsd. Fahrzeuge



Auslieferungen in Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa lieferte der Volkswagen Konzern im Jahr 2022 auf einem leicht rückläufigen Gesamtmarkt 2.615.864 Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 5,3% weniger als im bereits schwachen Vorjahr. Im Berichtszeitraum wirkte sich die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge der Covid-19-Pandemie sowie von Engpässen bei der Teileversorgung ausgelöst durch den Halbleitermangel und den Russland-Ukraine-Konflikt belastend aus. Zudem führten Störungen in der Logistikkette zu Verzögerungen.

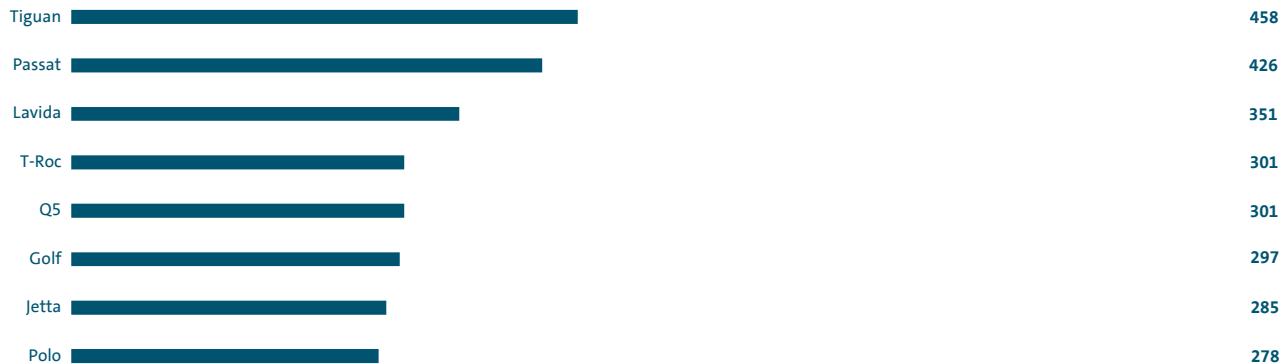
In der Region Westeuropa war das Kundeninteresse an elektrifizierten Fahrzeugen des Volkswagen Konzerns am höchsten: hier lieferten wir im Geschäftsjahr 2022 nahezu drei Viertel unserer Plug-in-Hybride und mehr als die Hälfte unserer vollelektrischen Modelle an Kunden aus. Der Anteil elektrifizierter Fahrzeuge an den gesamten Auslieferungen des Konzerns belief sich in dieser Region auf 19,1 (18,6)%, der Anteil der vollelektrischen Fahrzeuge lag bei 12,6 (10,5)%. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle T-Roc, Golf, Tiguan und Polo der Marke Volkswagen Pkw. Darüber hinaus verzeichneten unter anderem ID.4 und Tiguan Allspace der Marke Volkswagen Pkw, Audi Q3 und Q3 Sportback, ŠKODA Kodiaq, CUPRA Formentor sowie Porsche 911 eine positive Nachfrageentwicklung. Auch die im Verlauf des Vorjahres neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführten Modelle Taigo der Marke Volkswagen Pkw, Fabia und Enyaq iV der Marke ŠKODA, CUPRA Born, der Multivan von Volkswagen Nutzfahrzeuge, Q4 e-tron, Q4 Sportback e-tron und Q5 Sportback der Marke Audi sowie Porsche Macan und Porsche Taycan Cross Turismo waren bei den Kunden sehr beliebt. Im Berichtsjahr wurden unter anderem die Modelle T-Roc, T-Roc Cabriolet und ID.5 der Marke Volkswagen Pkw, ŠKODA Karoq, ID. Buzz und Amarok von Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi A8 sowie Porsche Taycan Sport Turismo erfolgreich neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in Westeuropa belief sich auf 23,3 (23,5)%.

In der Region Zentral- und Osteuropa lag die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge im Jahr 2022 um 33,0% unter dem Vergleichswert des Vorjahrs. Dies war insbesondere auf den Einbruch der Verkaufszahlen auf dem russischen Markt infolge der verhängten Sanktionen im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Konflikt zurückzuführen. Der Gesamtmarkt verzeichnete gleichzeitig ebenfalls einen sehr starken Volumenrückgang. Eine erfreuliche Nachfrageentwicklung wiesen unter anderem die Modelle Taigo und T-Roc der Marke Volkswagen Pkw, ŠKODA Superb, CUPRA Formentor sowie Audi Q5 Sportback auf.

Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in der Region Zentral- und Osteuropa belief sich auf 21,7 (20,4)%.

WELTWEITE AUSLIEFERUNGEN DER IM JAHR 2022 ERFOLGREICHSTEN KONZERNMODELLFAMILIEN

in Tsd. Fahrzeuge



In der Türkei lieferte der Volkswagen Konzern auf einem leicht wachsenden Pkw-Gesamtmarkt im abgelaufenen Geschäftsjahr 15,7% weniger Fahrzeuge an Kunden aus als im Jahr 2021. Das am meisten nachgefragte Konzernmodell war der T-Roc der Marke Volkswagen Pkw. Auf dem südafrikanischen Markt ging die Zahl der verkauften Konzernmodelle um 1,9% zurück, während der Gesamtmarkt einen starken Zuwachs verzeichnete. Der Polo der Marke Volkswagen Pkw war 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 auf Vorjahresniveau liegenden Gesamtmarkt im Jahr 2022 um 4,0% über dem schwachen Vorjahreswert. Im Berichtszeitraum wirkte sich die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge der Covid-19-Pandemie sowie von Engpässen bei der Teileversorgung ausgelöst durch den Halbleitermangel und den Russland-Ukraine-Konflikt belastend aus. Zudem führten Störungen in der Logistikkette zu Verzögerungen.

Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten die Modelle Golf und T-Roc der Marke Volkswagen Pkw. Positiv entwickelte sich zudem unter anderem die Nachfrage nach den Modellen Tiguan, ID.4 und Arteon Shooting Brake der Marke Volkswagen Pkw, CUPRA Formentor, ŠKODA Karoq sowie A3, Q3, Q3 Sportback, A4 Avant und Q5 der Marke Audi. Auch die im Verlauf des Vorjahrs neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführten Modelle Taigo der Marke Volkswagen Pkw, ŠKODA Fabia, CUPRA Born, der Multivan von Volkswagen Nutzfahrzeuge, Q4 e-tron, Q4 Sportback e-tron und Q5 Sportback der Marke Audi sowie Porsche Macan und Taycan Cross Turismo waren bei den Kunden sehr beliebt. In der Zulassungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) führten sieben Konzernmodelle ihr jeweiliges Segment an: Golf, T-Roc, Tiguan, Passat, Audi A6, Porsche 911 und Multivan/Transporter. Der Golf war auch im Jahr 2022 der in Deutschland am häufigsten zugelassene Pkw.

Auslieferungen in Nordamerika

In Nordamerika sank die Zahl der an Kunden ausgelieferten Modelle aus dem Volkswagen Konzern auf einem spürbar rückläufigen Gesamtmarkt im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr um 13,3%. Der Marktanteil des Konzerns in dieser Region belief sich auf 4,6 (4,9) %. Tiguan Allspace und Taos der Marke Volkswagen Pkw sowie Audi Q5 waren die am meisten gefragten Konzernmodelle in Nordamerika.

Im Geschäftsjahr 2022 lieferte der Volkswagen Konzern auf dem spürbar zurückgehenden US-amerikanischen Markt 12,8% weniger Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahr. Das Volumen der ausgelieferten vollelektrischen Fahrzeuge in den USA erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 18,8% auf 44.173 Einheiten. Engpässe bei der Teileversorgung wirkten auch hier belastend auf die Verkaufszahlen des Konzerns.

Die größten absoluten Zuwächse unter den Konzernmodellen verzeichneten unter anderem Taos und ID.4 der Marke Volkswagen Pkw, A3 Limousine und Q5 Sportback der Marke Audi sowie Porsche Cayenne. Erfreulich entwickelte sich zudem der Porsche Taycan Cross Turismo. Der ID.4 und der Jetta der Marke Volkswagen Pkw, der Audi Q4 e-tron, der Audi Q4 e-tron Sportback und der Porsche Macan wurden im Berichtszeitraum erfolgreich neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt.

In Kanada sank die Zahl der an Kunden des Volkswagen Konzerns ausgelieferten Fahrzeuge im Berichtsjahr gegenüber dem Jahr 2021 um 13,1 %. Der Gesamtmarkt verzeichnete während dieser Zeit einen spürbaren Rückgang. Erfreuliche Nachfragezuwächse verzeichneten unter anderem Taos und ID.4 der Marke Volkswagen Pkw, Audi A3 Limousine und Audi Q5 Sportback sowie Porsche Cayenne.

Auf einem spürbar wachsenden Gesamtmarkt in Mexiko verkauften wir im abgelaufenen Geschäftsjahr 16,1 % weniger Fahrzeuge an Kunden als im Vorjahr. Eine erfreuliche Nachfrageentwicklung verzeichneten unter anderem Saveiro, Taigun und Nivus der Marke Volkswagen Pkw.

Auslieferungen in Südamerika

Auf dem auf Vorjahresniveau liegenden südamerikanischen Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge lag die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernmodelle im Jahr 2022 um 9,0 % unter dem Vorjahreswert. Gol, T-Cross und Nivus der Marke Volkswagen Pkw wiesen das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen auf. Der Marktanteil des Konzerns in Südamerika belief sich auf 11,1 (12,4) %.

Der Volkswagen Konzern lieferte im Berichtsjahr auf dem auf Vorjahresniveau liegenden Markt in Brasilien im Vorjahresvergleich 10,8 % weniger Fahrzeuge an Kunden aus. Besonders erfreulich entwickelten sich die Verkäufe der Modelle Gol, T-Cross und Nivus der Marke Volkswagen Pkw.

In Argentinien ging die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge aus dem Volkswagen Konzern in 2022 auf einem spürbar wachsenden Gesamtmarkt im Vergleich zum Vorjahr um 14,1 % zurück. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten der Taos 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 leicht wachsenden Gesamtmarkt einen Rückgang der Auslieferungen an Kunden von 2,7 % im Vergleich zu 2021. Engpässe bei der Teileversorgung, insbesondere Halbleitern, machten sich in dieser Region ebenfalls bemerkbar, zudem brachten in China lokale Ausgangssperren im Zusammenhang mit der Ausbreitung der Omikron-Variante des Coronavirus SARS-CoV-2 Beeinträchtigungen mit sich. Der Pkw-Marktanteil des Konzerns in dieser Region betrug 10,3 (11,0) %.

In China setzte sich 2022 die Erholung des Gesamtmarkts abgeschwächt fort. Der Volkswagen Konzern lieferte dort 3,6 % weniger Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahr. Die Zahl der an Kunden ausgelieferten vollelektrischen Fahrzeuge in China hingegen hat sich mit 155.723 Einheiten im Vergleich zum Vorjahr um mehr als zwei Drittel erhöht. Positiv entwickelten sich unter anderem die im Verlauf des Vorjahrs neu oder als Nachfolger eingeführten Modelle ID.3, ID.4 X, ID.4 CROZZ, ID.6 X, ID.6 CROZZ, Passat und Talagon der Marke Volkswagen Pkw, Audi A3 L Limousine sowie Porsche Panamera. Zudem verzeichneten unter anderem die Modelle Golf, T-Roc, CC und Magotan der Marke Volkswagen Pkw sowie Audi A4 Limousine und Audi Q5 eine erfreuliche Nachfrageentwicklung. Die Modelle T-Roc, Bora, Lamando, Lavida, Sagitar, Tayron, Tavendor, Teramont und Viloran der Marke Volkswagen Pkw, der ŠKODA Kodiaq sowie Q2L e-tron, Q4 e-tron, Q5 e-tron, Q6 e-tron GT und Audi A7L Limousine der Marke Audi wurden im Berichtszeitraum erfolgreich neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt.

Auf dem stark wachsenden indischen Pkw-Markt registrierte der Volkswagen Konzern im Geschäftsjahr 2022 gegenüber dem schwachen Vorjahr einen Nachfragezuwachs von mehr als 80%. Der neue Taigun der Marke Volkswagen Pkw sowie der im Vorjahr neu eingeführte Kushaq der Marke ŠKODA waren dort die am meisten nachgefragten Modelle des Konzerns. Der Virtus der Marke Volkswagen Pkw, der Kodiaq und der Slavia der Marke ŠKODA sowie der Porsche Taycan Limousine wurden im Berichtszeitraum erfolgreich neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt.

In Japan sank die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernfahrzeuge im Jahr 2022 auf einem spürbar rückläufigen Gesamtmarkt im Vergleich zum Vorjahr um 6,8%. Erfreulich entwickelten sich unter anderem die Verkaufszahlen des Golf der Marke Volkswagen Pkw und des Audi Q5 Sportback.

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS PKW AN KUNDEN NACH MÄRKTN¹

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG (%)
	2022	2021	
Europa/Übrige Märkte			
Westeuropa			
davon: Deutschland	3.297.402	3.698.948	-10,9
Frankreich	2.615.864	2.761.629	-5,3
Großbritannien	998.000	959.748	+4,0
Italien	211.430	238.365	-11,3
Spanien	377.449	422.594	-10,7
Zentral- und Osteuropa			
davon: Tschechische Republik	223.864	248.414	-9,9
Russland	192.311	220.151	-12,6
Polen	418.513	624.801	-33,0
Übrige Märkte			
davon: Türkei	103.223	114.250	-9,7
Südafrika	41.864	204.772	-79,6
Nordamerika			
davon: USA	112.389	120.831	-7,0
Kanada	263.025	312.518	-15,8
Mexiko	102.735	121.885	-15,7
Südamerika			
davon: Brasilien	71.437	72.847	-1,9
Argentinien	759.791	876.558	-13,3
Asien-Pazifik			
davon: China	564.705	647.521	-12,8
Indien	85.860	98.829	-13,1
Japan	109.226	130.208	-16,1
Weltweit			
Volkswagen Pkw	397.539	436.852	-9,0
ŠKODA	277.806	311.519	-10,8
SEAT	48.263	56.186	-14,1
Volkswagen Nutzfahrzeuge	3.502.556	3.598.344	-2,7
Audi	3.182.428	3.301.334	-3,6
Lamborghini	97.610	52.481	+86,0
Bentley	61.112	65.549	-6,8
Porsche	7.957.288	8.610.702	-7,6
Bugatti ²	4.563.340	4.896.874	-6,8
	731.262	878.202	-16,7
	385.592	470.531	-18,1
	328.572	359.541	-8,6
	1.614.231	1.680.512	-3,9
	9.233	8.405	+9,9
	15.174	14.659	+3,5
	309.884	301.915	+2,6
	—	63	x

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 2022 übergab der Volkswagen Konzern weltweit 12,6% mehr Nutzfahrzeuge an Kunden als ein Jahr zuvor. Insgesamt lieferten wir 305.488 Nutzfahrzeuge an Kunden aus. Davon entfielen 254.313 (+10,5%) Einheiten auf Lkw und 29.591 (+56,8%) Einheiten auf Busse. Die Auslieferungen der Transporterbaureihe MAN TGE beliefen sich auf 21.584 (-2,8%) Fahrzeuge. Seit dem 1. Juli 2021 ergänzt der amerikanische Nutzfahrzeughersteller Navistar die Marken der TRATON GROUP. Die Verkäufe von Navistar beliefen sich im Berichtsjahr auf insgesamt 81.888 Einheiten.

In den 27 EU-Staaten ohne Malta, aber zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27+3) sanken die Verkäufe im Berichtsjahr gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 2,9% auf insgesamt 115.532 Einheiten; davon entfielen 89.061 auf Lkw und 5.041 auf Busse. Die Marke MAN lieferte hier 21.430 Fahrzeuge der Transporterbaureihe MAN TGE aus.

In Russland sanken die Verkäufe infolge der verhängten Sanktionen im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Konflikt gegenüber dem Vorjahr auf 1.557 (11.293) Einheiten; darunter waren 1.550 Lkw und 7 Busse. Mit Beginn des Konflikts werden keine Aufträge für Neufahrzeuge in Russland angenommen.

Im Geschäftsjahr 2022 blieben die Auslieferungen in der Türkei mit 4.413 (4.398) Fahrzeugen auf dem Niveau des Vorjahrs. Davon entfielen 4.122 Einheiten auf Lkw und 201 Einheiten auf Busse sowie 90 Fahrzeuge auf die Transporterbaureihe MAN TGE. In Südafrika sanken die Nutzfahrzeug-Auslieferungen des Volkswagen Konzerns gegenüber dem Vorjahr um 6,6% auf insgesamt 3.681 Fahrzeuge; davon entfielen 3.204 auf Lkw und 477 auf Busse.

Die Verkäufe in Nordamerika erhöhten sich im Berichtsjahr auf 82.824 Fahrzeuge (31.869), darunter waren 68.903 Lkw und 13.921 Busse. In den Zahlen sind seit dem 1. Juli 2021 auch die Verkäufe von Navistar (78.988) enthalten, deren Fahrzeuge vor allem in den USA an Kunden übergeben wurden.

Die Auslieferungen in Südamerika sanken im Jahr 2022 auf insgesamt 76.152 Einheiten (-2,1%); davon entfielen 68.211 auf Lkw und 7.941 auf Busse. Die Verkäufe in Brasilien nahmen um 8,3% ab. Unter den ausgelieferten Einheiten befanden sich 53.704 Lkw und 5.926 Busse.

In der Region Asien-Pazifik verkaufte der Volkswagen Konzern im Berichtsjahr 11.446 Fahrzeuge, darunter 10.528 Lkw und 911 Busse – das waren insgesamt 5,7% weniger als im Vorjahr.

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS NUTZFAHRZEUGE AN KUNDEN NACH MÄRKTN¹

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG (%)
	2022	2021	
Europa/Übrige Märkte			
davon: EU27+3	135.066	149.407	-9,6
davon: Deutschland	115.532	119.029	-2,9
Russland	31.623	32.130	-1,6
Türkei	1.557	11.293	-86,2
Südafrika	4.413	4.398	+0,3
	3.681	3.942	-6,6
Nordamerika	82.824	31.869	x
davon: USA	66.405	24.234	x
Mexiko	11.131	5.375	x
Südamerika	76.152	77.774	-2,1
davon: Brasilien	59.630	65.005	-8,3
Asien-Pazifik	11.446	12.140	-5,7
Weltweit	305.488	271.190	+12,6
Scania	85.232	90.366	-5,7
MAN ²	84.377	93.578	-9,8
Navistar	81.888	29.876	x
Volkswagen Truck & Bus ²	53.991	57.370	-5,9

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

2 Die Auslieferungen von Volkswagen Truck & Bus wurden bis zum 1. Quartal 2022 innerhalb von MAN berichtet.

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 2022 Engines & Marine Systems sowie Turbomachinery, die zusammen über drei Viertel der gesamten Umsatzerlöse erzielten.

AUFTAGSEINGÄNGE IM SEGMENT PKW IN WESTEUROPA

Im Berichtsjahr gingen die Auftragseingänge in Westeuropa gegenüber dem Vorjahr um 14,2% zurück. Dabei verfehlten alle wesentlichen Märkte ihr jeweiliges Vorjahresniveau. Das Ausmaß der Rückgänge war unterschiedlich stark ausgeprägt: Während Deutschland im einstelligen Bereich verlor, lagen wie Werte in Großbritannien, Frankreich, Italien und Spanien Werte bei mehr als –10%.

AUFTAGSEINGÄNGE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Für mittelschwere und schwere Lkw, Busse sowie Nutzfahrzeuge der Transporterbaureihe MAN TGE lagen die Auftragseingänge mit 334.583 Fahrzeugen im Jahr 2022 um 7,1% unter dem Vorjahr. Diese Entwicklung ist im Wesentlichen auf eine weiterhin sehr restriktive Auftragsannahme zurückzuführen. Darüber hinaus wurden aufgrund des Russland-Ukraine-Konflikts keine Aufträge für Neufahrzeuge aus Russland mehr angenommen. Während der Bestelleingang in den Bus-Märkten sehr stark gesteigert werden konnte, verzeichneten die Lkw-Märkte einen spürbaren Rückgang, das Segment der Transporterbaureihe MAN TGE sogar einen deutlichen Rückgang. Im Vorjahreszeitraum konnten im Lkw- und MAN TGE-Geschäft aufgrund des Covid-19-Aufholeffektes besonderes hohe Auftragseingänge erreicht werden. Insbesondere in der zweiten Jahreshälfte 2022 konnten gestiegene Bestelleingänge verzeichnet werden.

Der Auftragseingang im Bus-Geschäft erreichte über alle Nutzfahrzeug-Marken hinweg einen sehr starken Anstieg im Vergleich zum Vorjahreswert. In der Region EU27+3 ist dies unter anderem auf einen sich langsam erholenden Reisebusmarkt zurückzuführen.

AUFTAGSEINGÄNGE 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 2022 beliefen sich die Auftragseingänge im Segment Power Engineering auf 4,3 (3,8) Mrd. €. In einem anhaltend schwierigen Marktumfeld erzielten Engines & Marine Systems und Turbomachinery über zwei Drittel des Auftragsvolumens.

Im Marinegeschäft wurden im Jahr 2022 beispielsweise für vier Schiffe Lieferungen von jeweils zwei 20V32/44CR Motoren beauftragt. Im Kraftwerksgeschäft konnten Aufträge für 48 Motoren und Komponentensätze für 11 Completely-Knocked-Down-Motoren unterschiedlicher Typisierungen mit einer Gesamtleistung von 865 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 in den USA sowie den Ausbau einer Energiespeicheranlage in England. Außerdem konnten wir in der Gasförderung in Westafrika und in der Nordsee signifikante Auftragseingänge verzeichnen.

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 Finanzdienstleistungs-geschäft von Navistar enthalten.

Im Geschäftsjahr 2022 waren die Produkte und Services des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen beliebt. Die Nachfrage war jedoch unterschiedlich von der Covid-19-Pandemie beeinträchtigt. Zudem wirkte die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge von Engpässen bei der Teileversorgung belastend, verstärkt durch den Russland-Ukraine-Konflikt. Die Zahl der Neuverträge im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft sank um 0,7% auf weltweit 8,5 Mio. Kontrakte. Im Berichtsjahr lag der Anteil der geleasten und finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns (Penetrationsrate) in den Märkten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen bei 32,6 (36,4)%. Am 31. Dezember 2022 belief sich der Gesamtvertragsbestand auf 24,5 (24,5) Mio. Einheiten.

Das Finanzdienstleistungsgeschäft in Europa/Übrige Märkte war im Geschäftsjahr 2022 von der Covid-19-Pandemie und der eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit infolge von Engpässen bei der Teileversorgung sowie dem Russland-Ukraine-Konflikt beeinflusst. Die Zahl der im Berichtsjahr unterzeichneten Neuverträge verfehlte mit 6,1 Mio. Einheiten den Vorjahreswert um 1,7%. Der Gesamtvertragsbestand erreichte Ende Dezember 2022 mit 18,1 (18,0) Mio. Kontrakten die Größenordnung vom 31. Dezember 2021. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen davon 7,2 (7,4) Mio. Verträge.

Im Berichtsjahr nahm die Zahl der in Nordamerika neu abgeschlossenen Verträge mit den rückläufigen Fahrzeugauslieferungen im Vergleich zum Vorjahr auf 805 (983) Tsd. Kontrakte ab. Der Vertragsbestand lag am 31. Dezember 2022 mit 3,0 Mio. Einheiten um 7,6% unter dem Niveau vom Vorjahresende. Der Bereich Kundenfinanzierung und Leasing verzeichnete 1,7 (1,9) Mio. Verträge.

In der Region Südamerika wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 360 (332) Tsd. neue Kontrakte geschlossen. Der Gesamtvertragsbestand nahm zum Ende des Berichtszeitraums gegenüber dem 31. Dezember 2021 auf 828 (723) Tsd. Einheiten zu. Die Verträge betrafen überwiegend den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing.

Im Raum Asien-Pazifik legten die neuen Vertragsabschlüsse im Geschäftsjahr 2022 auf 1,2 (1,0) Mio. Einheiten zu und übertrafen damit den Vergleichswert des Vorjahrs. Der Gesamtvertragsbestand belief sich am 31. Dezember 2022 auf 2,6 (2,6) Mio. Kontrakte. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen 1,6 (1,8) Mio. Verträge.

ABSATZ AN DIE HANDELSORGANISATION

Im Berichtsjahr ging der Absatz des Volkswagen Konzerns an die Handelsorganisation um 1,1% auf 8.481.278 Einheiten (einschließlich der At Equity einbezogenen Gesellschaften in China) zurück. Im Berichtszeitraum wirkte sich die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge der Covid-19-Pandemie sowie von Engpässen bei der Teileversorgung ausgelöst durch den Halbleitermangel und den Russland-Ukraine-Konflikt belastend aus. Zudem führten Störungen in der Logistikkette zu Verzögerungen. Im Ausland sank das Absatzvolumen um 1,7% auf 7.476.003 Fahrzeuge. Besonders betroffen waren Großbritannien, Brasilien und Frankreich sowie Russland, wohin der Fahrzeugexport gestoppt wurde. Einen Zuwachs verzeichneten hingegen die USA, China und Indien. Der Absatz im Inland erhöhte sich gegenüber dem Vorjahreswert um 3,3%. Der Inlandsanteil am Gesamtabsatz des Konzerns erhöhte sich auf 11,9 (11,3)%.

Unsere meistverkauften Fahrzeuge im vergangenen Jahr waren Tiguan, Passat, Polo, Golf, T-Roc, Jetta und T-Cross der Marke Volkswagen Pkw. Den größten Absatzanstieg verzeichneten die Modelle Taigo, ID.4, Passat und Tharu der Marke Volkswagen Pkw, Q4 e-tron, A3 und e-tron der Marke Audi, der CUPRA Formentor sowie der ŠKODA Fabia. Auch der Porsche Cayenne und der Bentley Bentayga erzielten eine hohe Zuwachsrate.

PRODUKTION

Von Januar bis Dezember 2022 fertigte der Volkswagen Konzern mit 8.716.606 Fahrzeugen (einschließlich der At Equity einbezogenen Gesellschaften in China) 5,2% mehr als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Der Halbleitermangel und eine Unterbrechung von Lieferketten ausgelöst durch den Russland-Ukraine-Konflikt sowie die Covid-19-Pandemie hatten Produktionseinschränkungen im Volkswagen Konzern zur Folge; zum Ende des Berichtszeitraums entspannte sich die Versorgungs- und Produktionssituation. Vor dem Hintergrund des Russland-Ukraine-Konflikts und den daraus resultierenden Folgen hat Volkswagen entschieden, den Fertigungsbeginn von Fahrzeugen in Russland bis auf Weiteres einzustellen. Im Geschäftsjahr 2022 stieg die Fertigung im Inland um 11,1% auf 1.647.611 Fahrzeuge. Der Anteil der in Deutschland hergestellten Fahrzeuge im Verhältnis zur Gesamtproduktion des Konzerns nahm auf 18,9 (17,9)% zu.

LAGERBESTAND

Der weltweite Lagerbestand an Neufahrzeugen bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation lag am Ende des Berichtszeitraums über dem Stand zum Jahresende 2021. Unter anderem wirkten sich Störungen in der Logistikkette im Berichtszeitraum negativ aus.

BELEGSCHAFT

Im Geschäftsjahr 2022 beschäftigte der Volkswagen Konzern einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen durchschnittlich 669.275 Mitarbeiter (+0,2%). Im Durchschnitt standen im Inland 289.499 Personen unter Vertrag; ihr Anteil an der Gesamtbelegschaft lag mit 43,3 (44,1)% unter dem Niveau des Vorjahrs.

Zum 31. Dezember 2022 stieg die Zahl der aktiven Mitarbeiter im Volkswagen Konzern um 0,6% auf 646.837. Darüber hinaus befanden sich 12.378 Mitarbeiter in der passiven Phase der Altersteilzeit und 16.590 junge Menschen standen in einem Ausbildungsverhältnis. Am Ende des Berichtsjahrs stieg die weltweite Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns mit 675.805 Personen um 0,4% im Vergleich zum Stand vom Jahresende 2021. Die Mitarbeiterzahl im Inland lag bei 293.862 Beschäftigten (-0,4%) und im Ausland bei 381.943 Beschäftigten (+1,1%).

MITARBEITER NACH BEREICHEN

Stand 31. Dezember 2022



Aktie und Anleihen

Die Kurse der Stamm- und der Vorzugsaktie der Volkswagen AG folgten im Berichtszeitraum dem negativen Trend an den Börsen. Automobilwerte sanken teilweise überdurchschnittlich.

AKTIENMÄRKTE UND KURSENTWICKLUNG DER VOLKSWAGEN AKTIEN

Im Geschäftsjahr 2022 war die Entwicklung an den internationalen Aktienmärkten zunächst von der Sorge der Anleger über mögliche Zinserhöhungen angesichts steigender Inflationsraten sowie über die Ausbreitung der Omikron-Variante des Coronavirus SARS-CoV-2 überschattet. Nach dem Beginn des Russland-Ukraine-Konflikts im Februar 2022, den ergriffenen Sanktionen gegen Russland sowie steigenden Rohstoff- und Energiepreisen, die die Inflation steigen ließen, gerieten die internationalen Börsen unter Druck. Hinzu kamen die strikten Einschränkungen im Rahmen der verfolgten Null-Covid-Strategie in China, die international die Anspannung in den Lieferketten erhöhten. Im weiteren Verlauf des Berichtsjahres verstärkte sich der Abwärtstrend der Kurse bedingt durch die fortdauernden Auseinandersetzungen in der Ukraine, zunehmende Sorgen um eine ausreichende Energieversorgung, gestiegene Materialkosten, eine anhaltend hohe Inflation sowie die daraus resultierende straffere Geldpolitik der Notenbanken.

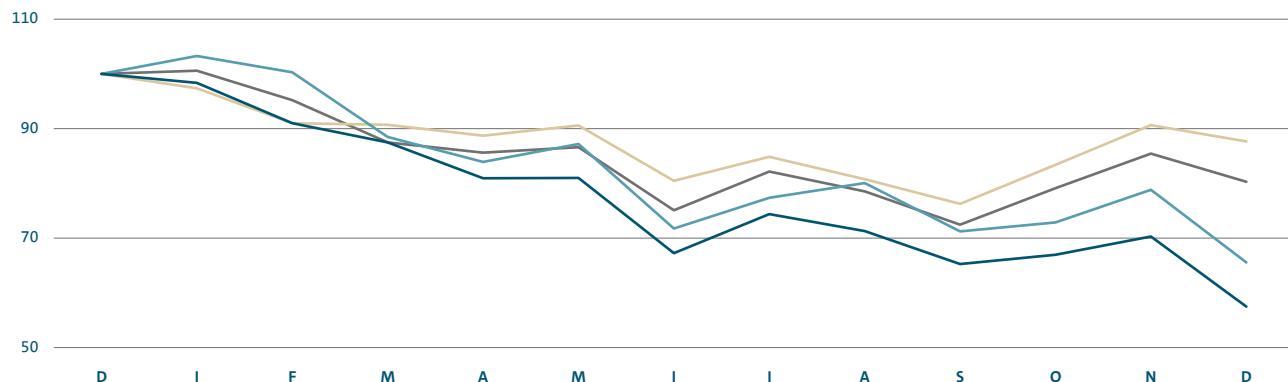
Der deutsche Aktienindex (DAX) lag zum Jahresanfang noch knapp über seinem bisherigen Rekord aus dem November 2021. Danach überwogen die Befürchtungen vor einer Straffung der Geldpolitik in den USA. Der Russland-Ukraine-Konflikt und die dadurch ausgelöste Furcht vor einer Energiekrise und ihren wirtschaftlichen Folgen verunsicherte die Marktteilnehmer und belastete den Kapitalmarkt. Die von der Europäischen Zentralbank angesichts der hohen Inflation eingeleitete Zinswende und die Rezessionsängste ließen den DAX weiter fallen. Im vierten Quartal erholten sich die Kurse deutlich; der DAX lag dennoch vor allem unter dem Eindruck der hohen Dynamik im Infektionsgeschehen des Coronavirus in China am Jahresende 2022 um 12% unter dem Vorjahreskurs.

Die Kurse der Vorzugsaktie und der Stammaktie der Volkswagen AG folgten dem Trend an den Börsen. Konjunktursensible Automobilwerte sanken teilweise überdurchschnittlich. Mit Ankündigung des Börsengangs der Porsche AG konnte sich die Volkswagen Aktie zeitweise vom allgemeinen Trend lösen. Wenn gleich die guten Operativen Ergebnisse positiv vom Markt aufgenommen wurden, lagen der Jahresschlusskurs 2022 der Vorzugsaktie um 34% und der Stammaktie um 43% – jeweils nach Korrektur um die Sonderdividende von 19,06 € je Aktie – unter dem Vorjahreswert.

KURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2021 BIS DEZEMBER 2022

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2021 = 100

Volkswagen Stammaktie	- 42,9 %
Volkswagen Vorzugsaktie	- 34,4 %
DAX	- 12,3 %
EURO STOXX Automobiles & Parts	- 19,7 %



KENNZAHLEN ZU DEN VOLKSWAGEN AKTIEN UND MARKTINDIZES

VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2022

		Höchstkurs	Tiefstkurs	Schlusskurs
Stammaktie	Kurs (€)	279,40	145,00	147,65
	Datum	05.01.	28.12.	30.12.
Vorzugsaktie	Kurs (€)	193,10	114,88	116,42
	Datum	14.01.	22.12.	30.12.
DAX	Kurs	16.272	11.976	13.924
	Datum	05.01.	29.09.	30.12.
ESTX Auto & Parts	Kurs	684	453	506
	Datum	05.01.	05.07.	30.12.

AUSSENORDENTLICHE HAUPTVERSAMMLUNG

Am 16. Dezember 2022 fand im CityCube Berlin die außerordentliche Hauptversammlung der Volkswagen AG statt. Sie stand im Zusammenhang mit dem Börsengang der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, bei dem 25% der Vorzugsaktien an der Porsche AG am Kapitalmarkt platziert wurden. Gleichzeitig erwarb die Porsche SE 25% der Stammaktien an der Porsche AG zuzüglich einer Stammaktie mittelbar von der Volkswagen AG. Um ihre Aktionäre an der erfolgreichen Gesamttransaktion teilhaben zu lassen, hat die Volkswagen AG der Hauptversammlung eine Abänderung des bereits auf der ordentlichen Hauptversammlung am 12. Mai 2022 gefassten Gewinnverwendungsbeschlusses vorgeschlagen. Ziel war die Zahlung einer Sonderdividende an Stamm- und Vorzugsaktionäre der Volkswagen AG für das Geschäftsjahr 2021, die zusätzlich zu den bereits im Mai 2022 an die Aktionäre ausgezahlten Dividenden von 7,50 € je dividendenberechtigter Stammaktie und von 7,56 € je dividendenberechtigter Vorzugsaktie geleistet werden sollte.

Die Präsenz der Stammaktien auf der außerordentlichen Hauptversammlung betrug 94,02 %. Mit einer Mehrheit von 99,9974 % der abgegebenen Stimmen billigten die Aktionäre die Zahlung einer Sonderdividende von 19,06 € je dividendenberechtigter Stammaktie und je dividendenberechtigter Vorzugsaktie. Die Auszahlung der Sonderdividende erfolgte am 9. Januar 2023.

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 2022 eine Dividende von 8,70€ je Stammaktie und 8,76€ je Vorzugsaktie vor. Auf dieser Basis beträgt die Ausschüttungssumme insgesamt 4,4 (3,8) Mrd.€, ohne Sonderdividende anlässlich des Porsche Börsengangs. Die Ausschüttungsquote basiert auf dem Konzernergebnis nach Steuern, das auf die Aktionäre der Volkswagen AG entfällt. Sie beträgt für das Berichtsjahr 29,4% und lag im Vorjahr bei 25,4%, ohne Sonderdividende anlässlich des Porsche Börsengangs. 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 2022, bei 5,9 (2,9)%, ohne Sonderdividende anlässlich des Porsche Börsengangs. Für die Vorzugsaktie ergibt sich eine Dividendenrendite von 7,5 (4,3)%, ohne Sonderdividende anlässlich des Porsche Börsengangs.

ERGEBNIS JE AKTIE

Das unverwässerte Ergebnis je Stammaktie für das Geschäftsjahr 2022 lag bei 29,63 (29,59)€. Bei den Vorzügen ergab sich ein unverwässertes Ergebnis je Aktie von 29,69 (29,65)€. Die Berechnung basiert gemäß IAS 33 auf der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der sich während des Berichtsjahres 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.

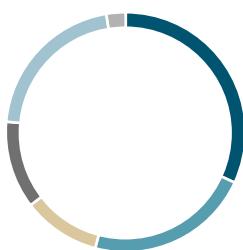
Zur Ermittlung des Ergebnisses je Aktie siehe auch Angabe „Ergebnis je Aktie“ im Anhang zum Konzernabschluss 2022.

AKTIONÄRSSTRUKTUR ZUM 31. DEZEMBER 2022

Das Gezeichnete Kapital der Volkswagen AG betrug zum Ende des Berichtsjahres 1.283.315.873,28€. Es folgt eine grafische Darstellung der Aktionärsstruktur der Volkswagen AG zum 31. Dezember 2022.

AKTIONÄRSSTRUKTUR ZUM 31. DEZEMBER 2022

in Prozent des Gezeichneten Kapitals



Porsche Automobil Holding SE	31,9
Institutionelle Anleger Ausland	22,2
Qatar Holding LLC	10,5
Land Niedersachsen	11,8
Privataktionäre/Weitere	21,0
Institutionelle Anleger Inland	2,6

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.

DATEN ZU DEN VOLKSWAGEN AKTIEN

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

KENNZAHLEN ZU DEN VOLKSWAGEN AKTIEN

Dividendenentwicklung		2022	2021	2020	2019	2018
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	€	8,70	7,50	4,80	4,80	4,80
je Vorzugsaktie	€	8,76	7,56	4,86	4,86	4,86
Dividendenausschüttung ¹	Mio. €	4.374	3.772	2.419	2.419	2.419
auf Stammaktien	Mio. €	2.567	2.213	1.416	1.416	1.416
auf Vorzugsaktien	Mio. €	1.806	1.559	1.002	1.002	1.002
Wertentwicklung der Aktien ²		2022	2021	2020	2019	2018
Stammaktie						
Jahresendkurs	€	147,65	258,40	170,10	173,25	139,10
Kursentwicklung	%	-42,9	+51,9	-1,8	+24,6	-17,5
Jahreshöchstwert	€	279,40	327,20	183,10	182,50	188,00
Jahrestiefstwert	€	145,00	165,70	101,50	135,60	131,10
Vorzugsaktie						
Jahresendkurs	€	116,42	177,48	152,42	176,24	138,92
Kursentwicklung	%	-34,4	+16,4	-13,5	+26,9	-16,5
Jahreshöchstwert	€	193,10	246,55	185,52	184,24	188,50
Jahrestiefstwert	€	114,88	144,80	87,20	134,76	133,70
Beta-Faktor ³	Faktor	1,55	1,16	1,26	1,17	1,17
Börsenwert am 31.12.	Mrd. €	67,6	112,8	81,6	87,5	69,7
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG am 31.12.	Mrd. €	165,4	144,4	127,0	121,8	117,1
Börsenwert zu Eigenkapital	Faktor	0,41	0,78	0,64	0,72	0,60
Kennzahlen je Aktie		2022	2021	2020	2019	2018
Ergebnis je Stammaktie ⁴						
unverwässert	€	29,63	29,59	16,60	26,60	23,57
verwässert	€	29,63	29,59	16,60	26,60	23,57
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG am 31.12.	€	329,90	288,15	253,44	242,93	233,63
Kurs-Gewinn-Verhältnis ⁵						
Stammaktie	Faktor	5,0	8,7	10,2	6,5	5,9
Vorzugsaktie	Faktor	3,9	6,0	9,1	6,6	5,9
Dividendenrendite ⁶						
Stammaktie	%	5,9	2,9	2,8	2,8	3,5
Vorzugsaktie	%	7,5	4,3	3,2	2,8	3,5
Börsenumsätze ⁷		2022	2021	2020	2019	2018
Umsatz Volkswagen Stammaktien	Mrd. €	2,7	6,1	3,1	3,3	4,3
	Mio. Stück	13,5	23,3	21,6	20,9	28,0
Umsatz Volkswagen Vorzugsaktien	Mrd. €	44,9	58,8	49,8	41,0	54,1
	Mio. Stück	302,2	300,4	361,2	266,0	346,6
Anteil Volkswagen am DAX-Umsatz	%	4,7	6,6	4,7	4,6	5,4

1 Die Angaben beziehen sich für die Jahre 2018 bis 2021 auf die jeweils im Folgejahr ausgeschüttete Dividende. Für das Jahr 2021 ohne die Sonderdividende aufgrund des Porsche IPO. Für das Jahr 2022 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 Angabe „Ergebnis je Aktie“ im Anhang zum Konzernabschluss.

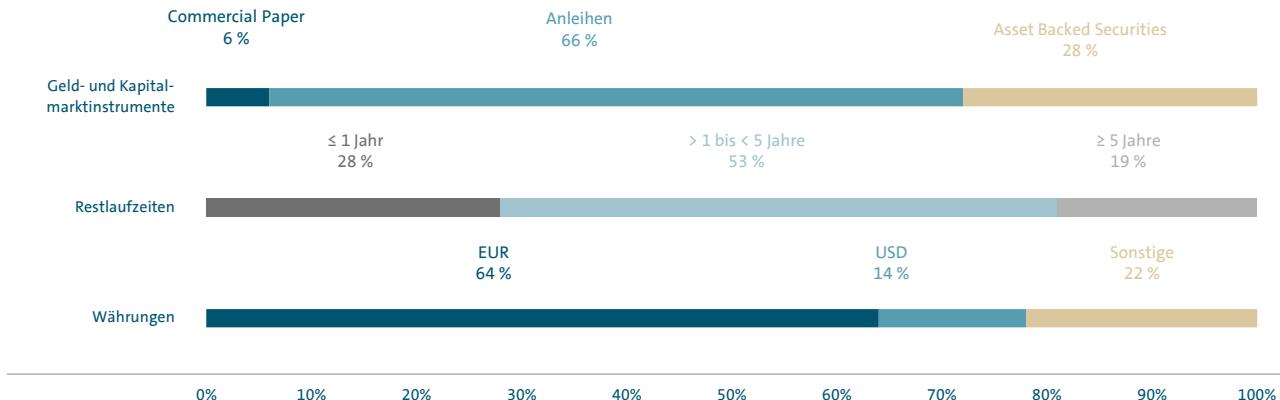
5 Verhältnis des Jahresendkurses zum Ergebnis je Aktie.

6 Dividende je Aktie bezogen auf den Jahresendkurs.

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

REFINANZIERUNGSSTRUKTUR DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Stand 31. Dezember 2022



REFINANZIERUNG

Trotz eines volatilen und schwierigen Marktumfeldes war der Volkswagen Konzern im Jahr 2022 mehrfach erfolgreich auf den internationalen Kapitalmärkten aktiv.

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

Die Volkswagen International Finance N.V. plazierte im März 2022 zwei Hybridanleihen mit einem Gesamtvolume von 2,25 Mrd. €. Die Transaktion diente teilweise der Refinanzierung der im Jahr 2017 begebenen Hybridanleihe, die im November mit Wirkung zum 14. Dezember 2022 fristgerecht gekündigt wurde. Im Juni 2022 folgte der zweite Green Bond unter dem in 2020 vorgestellten Green Finance Framework. Mit 1,5 Mrd. € konnten die Aufwendungen aus dem Green-Project-Portfolio der Jahre 2017 bis 2020 beinahe vollständig refinanziert werden. Im November 2022 stellte der Volkswagen Konzern ein neues Green Finance Framework vor. Dieses ermöglicht es dem Unternehmen, EU-taxonomiekonforme Investitionsausgaben zu finanzieren, wobei Volkswagen sich freiwillig auf vollelektrische Fahrzeuge beschränkt. Darauf basierend konnten noch im selben Monat 2,5 Mrd. € über drei grüne Anleihen platziert werden.

Über den amerikanischen Refinanzierungsmarkt konnte die Volkswagen Group of America Finance, LLC im Mai 2022 3 Mrd. USD von Investoren aufnehmen. In Kanada wurden im November 2022 Schuldverschreibungen in Höhe von 750 Mio. CAD ausgegeben.

Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen wurden öffentliche Euro-Benchmark-Anleihen über insgesamt 2 Mrd. € begeben. Ergänzend wurden Wertpapiere in diversen Währungen und Regionen emittiert.

Neben der Platzierung von erstrangigen und unbesicherten Anleihen waren Asset-Backed-Securities (ABS)-Transaktionen ein weiterer Bestandteil unserer Refinanzierung. In Europa wurden öffentliche ABS-Transaktionen mit einem Gesamtvolume von 2,75 Mrd. € platziert. Außerdem wurden öffentliche ABS-Transaktionen in Japan und China 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, welche Finanzinstrumente an den Geld- und Kapitalmärkten zum 31. Dezember 2022 genutzt wurden, und veranschaulicht die finanzielle Flexibilität des Volkswagen Konzerns:

Finanzinstrumente	Rahmen Mrd. €	Ausnutzung am 31.12.2022 Mrd. €
Commercial Paper	42,0	8,7
Anleihen	194,3	95,7
davon Hybrid-Emissionen		13,9
Asset Backed Securities	104,9	41,3

Die im Dezember 2019 durch die Volkswagen AG abgeschlossene syndizierte Kreditlinie in Höhe von 10,0 Mrd. € war zum Jahresende 2022 ungenutzt.

Bei weiteren Konzerngesellschaften bestanden syndizierte Kreditlinien über insgesamt 12,4 Mrd. €, von denen 0,4 Mrd. € gezogen wurden. Weiterhin bestanden im Volkswagen Konzern in verschiedenen Ländern mit nationalen und internationalen Banken bilaterale, bestätigte Kreditlinien über insgesamt 4,9 Mrd. €, von denen 0,6 Mrd. € genutzt wurden.

RATINGS

	VOLKSWAGEN AG		VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES AG		VOLKSWAGEN BANK GMBH		TRATON SE	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Standard & Poor's								
kurzfristig	A -2	A -2	A -2	A -2	A -2	A -2	-	-
langfristig	BBB+	BBB+	BBB+	BBB+	BBB+	BBB+	BBB	BBB
Ausblick	stabil	stabil	stabil	stabil	stabil	stabil	stabil	stabil
Moody's Investors Service								
kurzfristig	P -2	P -2	P -2	P -2	P -1	P -1	-	-
langfristig	A3	A3	A3	A3	A1	A1	Baa2	Baa1
Ausblick	stabil	stabil	stabil	stabil	stabil	stabil	stabil	negativ

Die Rating-Agentur Standard & Poor's bestätigte im Oktober und November 2022 die kurz- und langfristigen Ratings mit A–2 beziehungsweise BBB+ für die Volkswagen AG, die Volkswagen Financial Services AG und die Volkswagen Bank GmbH. Für die TRATON SE wurde im Juli 2022 das langfristige Rating mit BBB ebenfalls bestätigt. Der Ausblick für alle Gesellschaften ist unverändert „stabil“.

Moody's Investors Service bestätigte im Juni und Dezember 2022 die kurz- und langfristigen Ratings der Volkswagen AG und der Volkswagen Financial Services AG mit P–2 beziehungsweise A3 sowie der Volkswagen Bank GmbH mit P–1 beziehungsweise A1. Der Ausblick ist unverändert „stabil“. Für die TRATON SE wurde das langfristige Rating um eine Stufe von Baa1 auf Baa2 gesenkt. Grund ist die höhere Verschuldung im Zusammenhang mit der Übernahme von Navistar, dem Squeeze-out bei der MAN SE und den Rückstellungen im EU-Kartellverfahren. Der Ausblick wurde auf „stabil“ angehoben.

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 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 eine Verbesserung der ESG-Performance erzielt werden. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich unsere Bewertung in 2022 im ESG-Rating von Sustainalytics von 29,6 auf 26,1 verbessert. Unser Score bei MSCI bleibt bei B und bei ISS weiterhin bei C. Ebenso ist Volkswagen im Dow Jones Sustainability Index Europe vertreten. Darüber hinaus wurde Volkswagen im Geschäftsjahr 2022 im CDP Climate Rating unverändert mit A– bewertet und im Water Disclosure Project (WDP) mit A.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Vor dem Hintergrund eines weltweit beeinträchtigten Marktumfelds und der weiterhin eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit infolge von Engpässen bei der Teileversorgung konnte der Volkswagen Konzern im Berichtsjahr deutlich höhere Umsätze erzielen und sein Operatives Ergebnis steigern.

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.

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.

Das Segmentergebnis wird bei Volkswagen auf Basis des Operativen Ergebnisses bestimmt.

KENNZAHLEN 2022 NACH SEGMENTEN

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienstleistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse	210.371	39.516	3.565	46.847	300.299	-21.067	279.232
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	17.153	1.588	281	5.656	24.677	-2.553	22.124
in % der Umsatzerlöse	8,2	4,0	7,9	12,1			7,9
Sachinvestitionen und aktivierte Entwicklungskosten	20.125	1.907	84	217	22.334	338	22.672

BÖRSENGANG DER PORSCHE AG

Im Rahmen des Börsengangs der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart (Porsche AG) konnten am 28. September 2022 insgesamt 113.875.000 Vorzugsaktien der Porsche AG zu einem Platzierungspreis von 82,50 € je Vorzugsaktie und damit zu einem Wert von insgesamt rund 9,4 Mrd. € erfolgreich bei Investoren platziert werden – einschließlich 14.853.260 Vorzugsaktien, um mögliche Mehrzuteilungen abzudecken. Die auf den Inhaber lautenden stimmrechtslosen Stückaktien ohne Nennbetrag stammen aus dem Bestand der Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart – einer 100-prozentigen Tochtergesellschaft der Volkswagen AG. Die gesamte Anzahl der im Rahmen des Börsengangs angebotenen Vorzugsaktien entsprach bis zu 25 % des Vorzugsaktienkapitals der Porsche AG (inklusive Mehrzuteilungen). Die stimmrechtslosen Vorzugsaktien der Porsche AG werden seit dem 29. September 2022 im regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörsen gehandelt. Bis zur vorzeitigen Beendigung der Stabilisierungsperiode am 11. Oktober 2022 wurden insgesamt 3.794.199 Vorzugsaktien wieder am Markt zurückgekauft. Der Free-Float der Vorzugsaktien beträgt damit nach Beendigung der Stabilisierungsperiode 24,2 % und umfasst 110.080.801 Vorzugsaktien.

Zusätzlich hat Volkswagen im Zusammenhang mit dem Börsengang eine Beteiligung von 25 % der Porsche AG Stammaktien zuzüglich einer Stammaktie an die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart (Porsche SE), veräußert. Als Gegenleistung hat sich die Porsche SE verpflichtet, einen Kaufpreis von rund 10,1 Mrd. € an Volkswagen zu zahlen; dieser Kaufpreis beinhaltet eine Prämie von 7,5 % auf den Platzierungspreis der Vorzugsaktien je Aktie. Der Vollzug des Erwerbs der Stammaktien erfolgt in zwei Tranchen zu 79.712.501 beziehungsweise 34.162.500 Aktien.

Das Eigenkapital des Volkswagen Konzerns hat sich durch die Transaktionen nach Berücksichtigung von direkt mit dem Eigenkapital verrechneten Bankprovisionen und -gebühren in Höhe von 0,1 Mrd. € um 19,1 Mrd. € erfolgsneutral erhöht, wovon 10,8 Mrd. € als Anteile von Minderheiten ausgewiesen werden. Der Mittelzufluss für die Vorzugsaktien sowie die erste Tranche der Stammaktien ist zu Beginn des vierten Quartals 2022 erfolgt.

Aufgrund des Beschlusses auf der außerordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG am 16. Dezember 2022 bestand die Verpflichtung zur Zahlung der um 19,06 € je Stamm- und Vorzugsaktie erhöhten Dividende („Sonderdividende“), was zu einer Gesamtverpflichtung gegenüber den Anteilseignern der Volkswagen AG in Höhe von 9,6 Mrd. € führte. Hierfür wurde zum Bilanzstichtag unter Berücksichtigung der nachfolgend beschriebenen Aufrechnung eine entsprechende Verbindlichkeit erfasst. Der Mittelabfluss war für den 9. Januar 2023 terminiert und ist an diesem Tag erfolgt.

Die Volkswagen AG und die Porsche SE haben sich auf eine Aufrechnung der Verpflichtung gegenüber der Porsche SE auf Zahlung der Sonderdividende mit dem Anspruch der Volkswagen AG auf die Zahlung des noch ausstehenden Kaufpreises für die zweite Tranche der Stammaktien geeinigt. Die Kaufpreisforderung der zweiten Tranche in Höhe von 3,0 Mrd. € und die Dividendenverbindlichkeit in Höhe von 3,1 Mrd. € werden daher im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2022 saldiert ausgewiesen. Mit der Zahlung der Sonderdividende am 9. Januar 2023 wurde die Aufrechnung vollzogen.

Die Beschäftigten der Volkswagen AG und der Volkswagen Sachsen GmbH sollen über eine Einmalzahlung von bis zu 2.000 € pro Mitarbeiter am wirtschaftlichen Erfolg der Platzierung der Vorzugsaktien und der Veräußerung der Stammaktien an der Porsche AG partizipieren. Hierfür wurde zum Bilanzstichtag eine Verbindlichkeit in Höhe von 0,3 Mrd. € erfasst. Am 17. Oktober 2022 haben Vorstand und Betriebsrat der Porsche AG eine Sonderzahlung an die Mitarbeiter zum erfolgreichen Börsengang kommuniziert, welche im vierten Quartal 2022 aufwandswirksam erfasst und ausgezahlt wurde. Insgesamt beträgt der Bonus an Mitarbeiter im Zusammenhang mit dem Börsengang der Porsche AG im Volkswagen Konzern zum Bilanzstichtag 0,5 Mrd. €.

ÜBERNAHME EUROPCAR

Volkswagen hatte 2021 mit dem Finanzinvestor Attestor Limited und der Pon Holdings B.V. ein gemeinsames öffentliches Übernahmeverbot auf die Anteile an der Europcar Mobility Group S.A., Paris/Frankreich (Europcar) über die Konsortialgesellschaft Green Mobility Holding S.A. (GMH) mit Sitz in Strassen/Luxembourg abgegeben. Ende Mai 2022 erfolgte die letzte kartellrechtliche Freigabe durch die EU-Kommission. Innerhalb einer verlängerten Angebotsfrist gab die französische Finanzmarktaufsichtsbehörde den Europcar Aktionären die Möglichkeit, ihre Aktien der Konsortialgesellschaft anzudienen. Insgesamt nahmen 93,6% der Europcar Aktionäre das Angebot an. Das Konsortium hat Mitte Juni 2022 gemeinsam die Beherrschung über Europcar übernommen. Da die Annahmequote über 90% lag, wurde im Juli 2022 ein Squeeze-out-Verfahren für die noch verbleibenden Europcar Aktien eingeleitet und ein Delisting vorgenommen. Seit 13. Juli 2022 hält die Konsortialgesellschaft 100% der Europcar Anteile. Der Kaufpreis liegt bei 51 Cent je Europcar Aktie.

Ende Juni 2022 wurde der gesamte auf Volkswagen entfallende Kaufpreisannteil in Höhe von 1,7 Mrd. € in die GMH eingegliedert. Die Gesellschaft, an der Volkswagen 66% der Anteile hält, wird im Volkswagen Konzernabschluss aufgrund der vertraglich vereinbarten gemeinsamen Beherrschung nach der Equity-Methode bilanziert. Zudem ist Volkswagen Stillhalter von Put-Optionen der anderen Konsortialgeschafter und die anderen Gesellschafter haben Volkswagen Call-Optionen auf ihre Anteile an der Konsortialgesellschaft eingeräumt. Die Optionen mit Attestor wurden im Dezember 2022 langfristig verlängert. Aus der Bewertung der Optionen ergab sich insgesamt im Berichtsjahr ein nicht zahlungswirksamer Aufwand in Höhe von 0,3 Mrd. €, der im Finanzergebnis erfasst wurde.

BROSE SITECH SP. Z O.O. TRANSAKTION

Nach Erfüllung aller Vollzugsbedingungen haben die Brose Fahrzeugteile SE & Co. Kommanditgesellschaft (Brose) und die Volkswagen Finance Luxemburg S.A., eine Tochtergesellschaft der Volkswagen AG, zu Jahresbeginn 2022 ein gemeinsames Unternehmen im Bereich Entwicklung und Fertigung von Komplettsitzen, Sitzstrukturen und -komponenten sowie Innenraumlösungen geschaffen. Dafür beteiligte sich Brose zur Hälfte an der bisherigen Volkswagen Konzerngesellschaft SITECH Sp. z o.o., Polkowice/Polen. An dem gemeinsamen Unternehmen halten Brose und Volkswagen jeweils 50%, wobei Brose die industrielle Führung übernommen hat und das gemeinsame Unternehmen – Brose Sitech Sp. z o.o. – beherrscht. Volkswagen bilanziert Brose Sitech aufgrund des vorliegenden maßgeblichen Einflusses als assoziiertes Unternehmen nach der Equity-Methode. Aus der Umstellung der Bilanzierungsmethode ergab sich kein wesentlicher Ergebniseffekt für den Volkswagen Konzern.

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. Aufgrund der Größe der Transaktion konnten die internen Prüfungen der Kaufpreisallokation zugrunde liegenden Informationen erst im laufenden Geschäftsjahr abgeschlossen werden. Aus der Aktualisierung der Kaufpreisallokation ergaben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Volkswagen Konzerns.

WERTBERICHTIGUNG DER ARGO AI

Volkswagen hat im 3. Quartal 2022 die strategische Entscheidung getroffen, zur Entwicklung autonomen Fahrens nicht weiter in Argo AI, LLC Pittsburgh/USA (Argo AI) zu investieren. Da Argo AI zuvor nicht in der Lage war, neue Investoren zu gewinnen, wurde die Beteiligung in Ermangelung zu erwartender Rückflüsse vollständig wertberichtet. Hieraus resultierte im Geschäftsjahr 2022 ein Aufwand von 1,9 Mrd. €, der im Übrigen Finanzergebnis ausgewiesen wird. Es ist geplant, dass Argo AI abgewickelt wird.

RUSSLAND-UKRAINE-KONFLIKT

Im Berichtsjahr führten der fortdauernde Russland-Ukraine-Konflikt, die russische Teilmobilisierung sowie die weiteren Verschärfungen der Sanktionen der westlichen Staatengemeinschaft gegen Russland zu einer angepassten Risikoeinschätzung in Bezug auf die Situation in Russland.

Daraus konkretisierte sich im Volkswagen Konzern die Einstellung der geschäftlichen Tätigkeiten in Russland. In diesem Zusammenhang wurden einzelne Gesellschaften bereits veräußert beziehungsweise weitere Verkaufsverhandlungen gestartet. Auf Basis dieser Neueinschätzung wurden im Geschäftsjahr umfassende Wertberichtigungen auf Vermögenswerte von Produktionsstätten und Finanzdienstleistungsgeellschaften erfasst sowie Risikovorsorgen insbesondere für erwartete externe Aufwendungen aus der Einstellung der Tätigkeiten in Russland vorgenommen.

Insgesamt wurde im Berichtsjahr durch die unmittelbaren Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts ein Aufwand in Höhe von rund 2 Mrd. € erfasst, welcher in den Kosten der Umsatzerlöse sowie im Sonstigen betrieblichen Ergebnis ausgewiesen wird. Dies belastete den Konzernbereich Automobile in Höhe von 1,5 Mrd. € und den Konzernbereich Finanzdienstleistungen in Höhe von 0,5 Mrd. €.

ZUR VERÄUßERUNG GEHALTENE BETEILIGUNGEN

Die Porsche AG hat im Dezember eine Vereinbarung mit einem unabhängigen konzernfremden Investor über die Veräußerung zweier russischer Vertriebsgesellschaften des Segments Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, OOO Porsche Russland, Moskau/Russland und OOO Porsche Center Moscow, Moskau/Russland sowie einer russischen Gesellschaft, die dem Segment Finanzdienstleistungen zugeordnet ist, OOO Porsche Financial Services Russland, Moskau/Russland, geschlossen. Des Weiteren wurde mit diesem Investor eine Vereinbarung über die Rückkaufoption getroffen, die frühestens fünf und spätestens zehn Jahre nach Veräußerung ausgeübt werden kann. Die rechtliche Übertragung des Eigentums an den russischen Tochterunternehmen der Porsche AG unterliegt zum Stichtag der noch ausstehenden Zustimmungen der russischen Behörden. Aktuell ist davon auszugehen, dass die rechtliche Übertragung des Eigentums und eine finale Feststellung des Kaufpreises innerhalb des ersten Quartals des Jahres 2023 stattfinden wird.

Im 4. Quartal 2022 wurde beschlossen, die dem Segment Finanzdienstleistungen zugehörigen vollkonsolidierten Tochtergesellschaften OOO Volkswagen Bank RUS, Moskau/Russland, OOO Volkswagen Group Finanz, Moskau/Russland und OOO Volkswagen Financial Services RUS, Moskau/Russland zu veräußern. Nach Beschlussfassung durch die zuständigen Gremien wurde bereits mit der Umsetzung eines Veräußerungsplans begonnen, dessen Abschluss voraussichtlich im ersten Halbjahr 2023 erwartet wird.

Am 15. Dezember 2022 hat der Aufsichtsrat der Volkswagen AG beschlossen, das MAN ES Gasturbinengeschäft der MAN Energy Solutions SE, Augsburg und der MAN Energy Solutions Schweiz AG, Zürich/Schweiz mittels Asset Deal an die CSIC Longjiang GH Gas Turbine Co. Ltd., Harbin/China und deren noch zu gründenden Tochtergesellschaften deutschen und schweizerischen Rechts zu veräußern. Die Transaktion wird voraussichtlich innerhalb der nächsten 12 Monate abgeschlossen sein.

Die Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte und Schulden wurden gemäß IFRS 5 zum niedrigeren Wert aus Buchwert und beizulegendem Zeitwert abzüglich der voraussichtlichen Veräußerungskosten angesetzt.

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 2022 ergaben sich im Operativen Ergebnis im Zusammenhang mit der Dieselthematik negative Sondereinflüsse in Höhe von -0,4 (-0,8) Mrd. € im Bereich Pkw. Diese resultierten im Wesentlichen aus zusätzlichen Aufwendungen für Rechtsrisiken.

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG NACH KONZERNBEREICHEN

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Umsatzerlöse	279.232	250.200	232.385	206.237	46.847	43.963
Kosten der Umsatzerlöse	-227.005	-202.959	-189.567	-167.645	-37.437	-35.314
Bruttoergebnis	52.228	47.241	42.818	38.592	9.410	8.649
Vertriebskosten	-19.840	-19.228	-18.794	-18.068	-1.046	-1.160
Verwaltungskosten	-11.689	-10.420	-9.074	-7.964	-2.616	-2.456
Sonstiges betriebliches Ergebnis	1.426	1.682	1.518	670	-92	1.012
Operatives Ergebnis	22.124	19.275	16.468	13.230	5.656	6.045
Operative Umsatzrendite (in %)	7,9	7,7	7,1	6,4	12,1	13,8
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	2.395	2.321	2.287	2.232	109	89
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	-2.476	-1.470	-2.292	-1.316	-184	-154
Finanzergebnis	-81	851	-6	915	-75	-64
Ergebnis vor Steuern	22.044	20.126	16.463	14.146	5.581	5.981
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-6.208	-4.698	-4.247	-3.179	-1.961	-1.519
Ergebnis nach Steuern	15.836	15.428	12.216	10.967	3.620	4.462
Ergebnisannteil von Minderheiten	393	46	268	-42	125	87
Ergebnisannteil der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	576	539	576	539	0	0
Ergebnisannteil der Aktionäre der Volkswagen AG	14.867	14.843	11.371	10.469	3.495	4.374

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

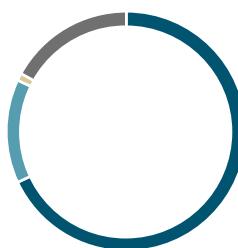
UMSATZANTEILE NACH MÄRKTKEN 2022

in Prozent



UMSATZANTEILE NACH BEREICHEN 2022

in Prozent



ERTRAGSLAGE

Ertragslage des Konzerns

Von Januar bis Dezember 2022 erwirtschaftete der Volkswagen Konzern Umsatzerlöse in Höhe von 279,2 Mrd. € und übertraf damit den Vorjahreswert um 11,6 %. Verbesserungen vor allem in der Preispositionierung, dem Produktmix und bei den Wechselkursen sowie die gute Geschäftsentwicklung im Konzernbereich Finanzdienstleistungen hatten einen positiven, der geringere Fahrzeugabsatz infolge von Engpässen bei der Teileversorgung einen negativen Einfluss. In den Umsatzerlösen des Konzerns ist Navistar mit 10,7 (3,6) Mrd. € enthalten und wird seit dem 1. Juli 2021 einbezogen. Im Geschäftsjahr 2022 generierte der Volkswagen Konzern 82,6 (82,3) % seiner Umsatzerlöse im Ausland. Das Bruttoergebnis verbesserte sich um 5,0 Mrd. € auf 52,2 Mrd. €. Die Bruttomarge belief sich auf 18,7 (18,9) %.

Im Berichtsjahr konnte das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen des Volkswagen Konzerns um 2,5 Mrd.€ auf 22,5 Mrd.€ gesteigert werden. Die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen lag bei 8,1 (8,0) %. Der Anstieg des Operativen Ergebnisses ergab sich im Wesentlichen aus der verbesserten Preis-durchsetzung und dem Produktmix. Positive Effekte aus Derivaten außerhalb des Hedge Accounting (insbesondere Rohstoff-, Währungs- und Zinssicherungen) in Höhe von 3,7 (2,7) Mrd.€ erhöhten das Konzernergebnis. Gegenläufig wirkten gestiegene Produktkosten, insbesondere für Rohstoffe, Aufwendungen im Rahmen von Wertberichtigungen und Risikovorsorgen in Höhe von rund 2 Mrd.€ als Folge der unmittelbaren Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts. Im Bereich Pkw waren im Berichtsjahr Einmalaufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen bei SEAT in Höhe von 0,2 Mrd.€ enthalten. Im Vorjahr fielen Einmalaufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen im Bereich Nutzfahrzeuge (0,7 Mrd.€) sowie Aufwendungen vor dem Hintergrund des EU-Kartellverfahren gegen Scania (0,5 Mrd.€) an. Im Zusammenhang mit dem Börsengang der Porsche AG waren Transaktionskosten in Höhe von 0,1 Mrd.€ aufwandswirksam zu erfassen. Zudem haben die Beschäftigten der Volkswagen AG, der Volkswagen Sachsen GmbH und des Porsche AG Konzerns über eine Einmalzahlung am wirtschaftlichen Erfolg der Veräußerung von Anteilen an der Porsche AG partizipiert; hierfür wurden 0,5 Mrd.€ in den Personal-kosten erfasst.

Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieselthematik verringerten das Operative Ergebnis in Höhe von -0,4 (-0,8) Mrd.€. Von Januar bis Dezember 2022 übertraf das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns mit 22,1 Mrd.€ den Vorjahreswert um 2,8 Mrd.€. Die operative Umsatzrendite erhöhte sich auf 7,9 (7,7) %.

Das Finanzergebnis lag bei -0,1 (0,9) Mrd.€. Die hierin enthaltenen Zinsaufwendungen reduzierten sich bewertungsbedingt vor allem aufgrund geänderter Zinssätze zur Bewertung von Rückstellungen. Im übrigen Finanzergebnis wirkte die außerplanmäßige Abschreibung der Beteiligung an der Argo AI in Höhe von 1,9 Mrd.€ im übrigen Beteiligungsergebnis sowie Kursveränderungen, insbesondere infolge des Russland-Ukraine-Konflikts im Wertpapier- und Fondsergebnis negativ. Positive Wechselkurseinflüsse standen den beiden Effekten entgegen. Das Vorjahr war zudem durch die Bewertung von Termingeschäften zum Kauf neuer Anteile an QuantumScape belastet. Im Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen lagen die chinesischen Gemeinschaftsunternehmen über Vorjahr.

Im Geschäftsjahr 2022 legte das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns um 1,9 Mrd.€ auf 22,0 Mrd.€ zu. Die Umsatzrendite vor Steuern lag bei 7,9 (8,0) %. Aus den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag resultierte im Berichtsjahr ein Aufwand in Höhe von 6,2 (4,7) Mrd.€, die entsprechende Steuerquote belief sich auf 28,2 (23,3) %. Das Ergebnis nach Steuern stieg im Vergleich zum Vorjahr um 0,4 Mrd.€ auf 15,8 Mrd.€.

Ertragslage im Konzernbereich Automobile

Der Konzernbereich Automobile erzielte im Geschäftsjahr 2022 Umsatzerlöse in der Höhe von 232,4 (206,2) Mrd.€. Eine vorteilhafte Preispositionierung sowie Produktmix- und Wechselkursentwicklung standen der weiterhin eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit infolge von Engpässen bei der Teileversorgung entgegen. Im Zeitraum Januar bis Dezember 2022 erhöhten sich die Umsatzerlöse im Bereich Pkw mit 9,5% spürbar. Der Bereich Nutzfahrzeuge generierte mit 31,3% sehr stark über dem Vorjahr liegende Umsatzerlöse, hierbei ist zu berücksichtigen, dass im Vorjahr das Geschäft von Navistar erst ab Juli 2021 enthalten war. Die Umsatzerlöse im Bereich Power Engineering waren gegenüber 2021 spürbar höher. 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.

**ERTRAGSLAGE IN DEN BEREICHEN PKW, NUTZFAHRZEUGE UND POWER ENGINEERING
VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER**

Mio. €	2022	2021
Pkw		
Umsatzerlöse	189.304	172.868
Operatives Ergebnis	14.600	13.051
Operative Umsatzrendite (in %)	7,7	7,5
Nutzfahrzeuge¹		
Umsatzerlöse	39.516	30.092
Operatives Ergebnis	1.588	134
Operative Umsatzrendite (in %)	4,0	0,4
Power Engineering		
Umsatzerlöse	3.565	3.278
Operatives Ergebnis	281	45
Operative Umsatzrendite (in %)	7,9	1,4

¹ Ab 1. Juli 2021 inklusive Navistar.

Die Kosten der Umsatzerlöse legten unter anderem aufgrund höherer Produktkosten (insbesondere für Rohstoffe) und höherer ergebniswirksam verrechneter Forschungs- und Entwicklungskosten zu. Ihr Anteil an den Umsatzerlösen lag auf dem Niveau des Vorjahrs. Da die gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten stark zunahmen, lag die Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote), definiert als Anteil der gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten an den Umsatzerlösen des Konzernbereichs Automobile, im Berichtsjahr mit 8,1 (7,6) % über dem Wert des Vorjahrs. Neben neuen Modellen standen vor allem die Elektrifizierung unseres Fahrzeugportfolios, die Digitalisierung, neue Technologien und der Weiterentwicklung der modularen und elektrischen Baukästen und Plattformen im Fokus.

Im Geschäftsjahr 2022 erhöhten sich sowohl die Vertriebskosten als auch die Verwaltungskosten im Vergleich zum Vorjahr. Der Anteil der Vertriebskosten an den Umsatzerlösen war dabei rückläufig, während der Anteil der Verwaltungskosten nahezu unverändert blieb. Das Sonstige betriebliche Ergebnis belief sich auf 1,5 (0,7) Mrd. €. Positive Effekte resultierten aus der Fair-Value-Bewertung und Realisierung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting in Höhe von 2,9 (2,4) Mrd. €, negative Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieselthematik sowie Einmalaufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen hatten in beiden Zeiträumen einen gegenläufigen Einfluss. Der Vorjahreszeitraum war außerdem durch Aufwendungen im Zusammenhang mit dem EU-Kartellverfahren gegen Scania im Bereich Nutzfahrzeuge beeinflusst.

Im Zeitraum Januar bis Dezember 2022 verbesserte sich das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Automobile um 3,2 Mrd. € auf 16,5 Mrd. €. Die operative Umsatzrendite im Konzernbereich Automobile nahm auf 7,1 (6,4) % zu. Hierzu trugen im Wesentlichen Verbesserungen in der Preisdurchsetzung und im Produktmix bei. Im Vergleich zum Vorjahr hatten der Absatzrückgang infolge von Engpässen in der Teileversorgung, höhere Produktkosten (insbesondere für Rohstoffe), Belastungen aus dem Russland-Ukraine-Konflikt sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Börsengang der Porsche AG einen negativen Einfluss. Die im Geschäftsjahr 2022 zu erfassenden negativen Sondereinflüsse waren geringer als ein Jahr zuvor.

Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen erhöhte sich um 2,9 Mrd. € auf 16,9 Mrd. €, die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen stieg auf 7,3 (6,8) %.

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

Mit 46,8 Mrd. € wies der Konzernbereich Finanzdienstleistungen im Geschäftsjahr 2022 um 6,6% höhere Umsatzerlöse aus als im Vorjahreszeitraum. Die Kosten der Umsatzerlöse nahmen proportional zu.

Das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen fiel mit 5,7 Mrd. € um 0,4 Mrd. € niedriger aus als ein Jahr zu. Der Rückgang resultierte vor allem aus Aufwendungen im Rahmen von Wertberichtigungen und Risikovorsorgen als Folge der unmittelbaren Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts, die im Sonstigen betrieblichen Ergebnis zu erfassen waren. Die weiterhin große Nachfrage bei Gebrauchtwagen und positive Effekte aus Derivaten außerhalb des Hedge Accounting (Zinssicherung) wirkten positiv. Die operative Umsatzrendite nahm auf 12,1 (13,8)% ab. Die Eigenkapitalrendite vor Steuern belief sich auf 14,0 (17,3)%.

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 AG, Porsche Holding Salzburg und TRATON GROUP sowie der Konzernbereich Finanzdienstleistungen sind in Teilbereichen in das Finanzmanagement einbezogen 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 eines Liquiditätsbündelungskonzeptes optimieren wir den Einsatz der vorhandenen Liquidität unter den wesentlichen Gesellschaften. Dabei werden unter anderem die auflaufenden – positiven oder negativen – Salden der in ein 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 Kontrahentenrisikomanagement unterliegt. Hierzu werden verschiedene Bonitätskriterien herangezogen. In erster Linie wird die Eigenkapitalausstattung der möglichen Kontrahenten, aber auch das von unabhängigen Agenturen vergebene Rating betrachtet. Das jeweilige Risikolimit sowie zulässige Finanzinstrumente, Sicherungsverfahren und Absicherungshorizonte genehmigt der Vorstandsausschuss für Risikomanagement. Zusätzliche Informationen zu den Grundsätzen und Zielen des Finanzmanagements finden Sie im Kapitel Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente im Anhang zum Konzernabschluss.

FINANZLAGE

Finanzielle Situation des Konzerns

Im Berichtsjahr nahm der Brutto-Cashflow des Volkswagen Konzerns ergebnisbedingt auf 49,3 (43,7) Mrd. € zu. Die Veränderung im Working Capital lag bei –20,8 (–5,1) Mrd. €. Ein geringerer Aufbau der Vermieteten Vermögenswerte und ein höherer Aufbau der Verbindlichkeiten konnten einen Aufbau der Vorräte und der Forderungen sowie einen Abbau der sonstigen Rückstellungen im Vergleich zum Vorjahr nicht kompensieren. Die Mittelabflüsse aus der Dieselthematik fielen höher aus als im Jahr 2021. Im Geschäftsjahr 2022 führte die Zahlung der Geldbuße aus dem EU-Kartellverfahren gegen Scania zu einem Mittelabfluss in Höhe von 0,9 Mrd. €. Der Cashflow aus dem laufenden Geschäft ging in der Folge um 10,1 Mrd. € auf 28,5 Mrd. € zurück.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts des Volkswagen Konzerns erhöhte sich im Geschäftsjahr 2022 um 1,3 Mrd. € auf 25,5 Mrd. €. Hierin enthalten ist auch der gesamte auf Volkswagen entfallende und in die Green Mobility Holding eingelegte Kaufpreisannteil in Höhe von 1,7 Mrd. € für den Erwerb von Europcar.

Aus der Finanzierungstätigkeit ergab sich ein Mittelzufluss in Höhe von 4,2 Mrd. €; im Vorjahr flossen Mittel in Höhe von 7,8 Mrd. € ab. Die Finanzierungstätigkeit berücksichtigt im Wesentlichen die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und anderen Finanzschulden, die Rückzahlungen der im Februar und November 2022 gekündigten Hybridanleihen sowie die Begebung der im März 2022 erfolgreich platzierten Hybridanleihen, die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG aus der Gewinnverwendung für das Geschäftsjahr 2021 in Höhe von 3,8 Mrd. € sowie den Mittelzufluss aus dem Börsengang der Porsche AG (teilweiser Mittelzufluss aus dem Anteilsverkauf der Stamm- und Vorzugsaktien) in Höhe von 16,1 Mrd. €. Am Ende des Geschäftsjahrs belief sich der Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung des Volkswagen Konzerns auf 29,7 (39,1) Mrd. €.

Ende Dezember 2022 lag die Nettoliquidität des Volkswagen Konzerns bei –125,8 Mrd. €; am 31. Dezember 2021 hatte sie –136,6 Mrd. € betragen.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Automobile

Im Zeitraum Januar bis Dezember 2022 verzeichnete der Konzernbereich Automobile einen Brutto-Cashflow, der mit 33,2 Mrd. € den Vorjahreswert um 4,1 Mrd. € übertraf. Der Anstieg ergab sich vor allem aus dem besseren Ergebnis. Die Veränderung im Working Capital belief sich auf –3,3 (3,4) Mrd. € und resultierte im Vorjahresvergleich im Wesentlichen aus einem Aufbau der Vorräte sowie einem Abbau der sonstigen Rückstellungen denen ein höherer Aufbau der Verbindlichkeiten entgegen stand.

Die Liquiditätsabflüsse aus der Dieselthematik waren höher als ein Jahr zuvor. Für die Zahlung der Geldbuße aus dem EU-Kartellverfahren gegen Scania flossen im Geschäftsjahr 2022 Mittel ab. In der Folge ging der Cashflow aus dem laufenden Geschäft mit 29,9 Mrd. € um 2,5 Mrd. € zurück.

KAPITALFLUSSRECHNUNG NACH KONZERNBEREICHEN

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	39.123	33.432	24.899	23.758	14.224	9.674
Ergebnis vor Steuern	22.044	20.126	16.463	14.146	5.581	5.981
Ertragsteuerzahlungen	-4.415	-4.216	-3.561	-3.329	-854	-887
Abschreibungen ²	30.670	27.473	20.854	18.378	9.816	9.094
Veränderung der Pensionen	898	992	857	947	41	45
Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung	575	787	639	839	-64	-52
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Umgliederungen ³	-511	-1.473	-2.089	-1.938	1.578	465
Brutto-Cashflow	49.261	43.690	33.163	29.044	16.097	14.646
Veränderung Working Capital	-20.765	-5.056	-3.299	3.358	-17.466	-8.415
Veränderung der Vorräte	-8.385	2.110	-8.262	624	-123	1.486
Veränderung der Forderungen	-3.207	1.888	-529	421	-2.678	1.466
Veränderung der Verbindlichkeiten	8.586	1.856	8.179	2.009	407	-153
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	-2.754	951	-2.934	938	180	14
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte (ohne Abschreibungen)	-8.711	-16.205	406	-536	-9.117	-15.669
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-6.294	4.345	-158	-97	-6.136	4.442
Cashflow laufendes Geschäft	28.496	38.633	29.865	32.402	-1.369	6.231
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-25.454	-24.181	-25.058	-23.793	-396	-388
davon: Sachinvestitionen	-12.948	-10.655	-12.731	-10.496	-217	-159
Entwicklungskosten (aktiviert)	-9.723	-7.843	-9.723	-7.843	0	0
Erwerb und Verkauf von Beteiligungen	-3.219	-6.151	-2.997	-5.882	-222	-268
Netto-Cashflow⁴	3.042	14.453	4.807	8.610	-1.765	5.843
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	-16.368	-1.948	-15.052	-933	-1.316	-1.015
Investitionstätigkeit	-41.822	-26.128	-40.110	-24.726	-1.712	-1.403
Finanzierungstätigkeit	4.225	-7.754	8.621	-7.375	-4.396	-380
davon: Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	16.198	-590	16.198	-590	0	0
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	-235	-1.071	-235	-1.575	-0	504
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-285	942	-233	839	-52	102
Veränderung der Risikovorsorge auf Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1	-1	1	-1	-0	-0
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-9.385	5.691	-1.856	1.141	-7.529	4.550
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 31.12.⁵	29.738	39.123	23.042	24.899	6.695	14.224
Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	49.771	34.515	30.891	16.200	18.880	18.314
Bruttoliquidität	79.509	73.637	53.934	41.099	25.575	32.539
Kreditstand	-205.312	-210.213	-10.919	-14.413	-194.393	-195.800
Nettoliquidität⁶	-125.803	-136.576	43.015	26.685	-168.818	-163.261

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-Cashflow: Cashflow laufendes Geschäft abzüglich Investitionstätigkeit laufendes Geschäft (Investitionstätigkeit ohne Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen).

5 Der Zahlungsmittelbestand setzt sich aus Guthaben bei Kreditinstituten, Schecks, Kassenbestand und jederzeit fälligen Mitteln zusammen.

6 Bestand an Zahlungsmitteln, Zahlungsmitteläquivalenten, Wertpapieren und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen gegen verbundene Unternehmen und Joint Ventures abzüglich Kreditstand (Lang- und Kurzfristige Finanzschulden).

**FINANZIELLE SITUATION IN DEN BEREICHEN PKW, NUTZFAHRZEUGE UND POWER ENGINEERING VOM
1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER**

Mio. €	2022	2021
Pkw		
Brutto-Cashflow	28.740	26.221
Veränderung Working Capital	-444	3.439
Cashflow laufendes Geschäft	28.296	29.659
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-23.060	-19.266
Netto-Cashflow	5.236	10.393
Nutzfahrzeuge¹		
Brutto-Cashflow	4.079	2.491
Veränderung Working Capital	-2.877	-109
Cashflow laufendes Geschäft	1.201	2.382
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-1.953	-4.453
Netto-Cashflow	-752	-2.071
Power Engineering		
Brutto-Cashflow	345	333
Veränderung Working Capital	23	29
Cashflow laufendes Geschäft	368	362
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-44	-74
Netto-Cashflow	323	287

¹ Ab 1. Juli 2021 inklusive Navistar.

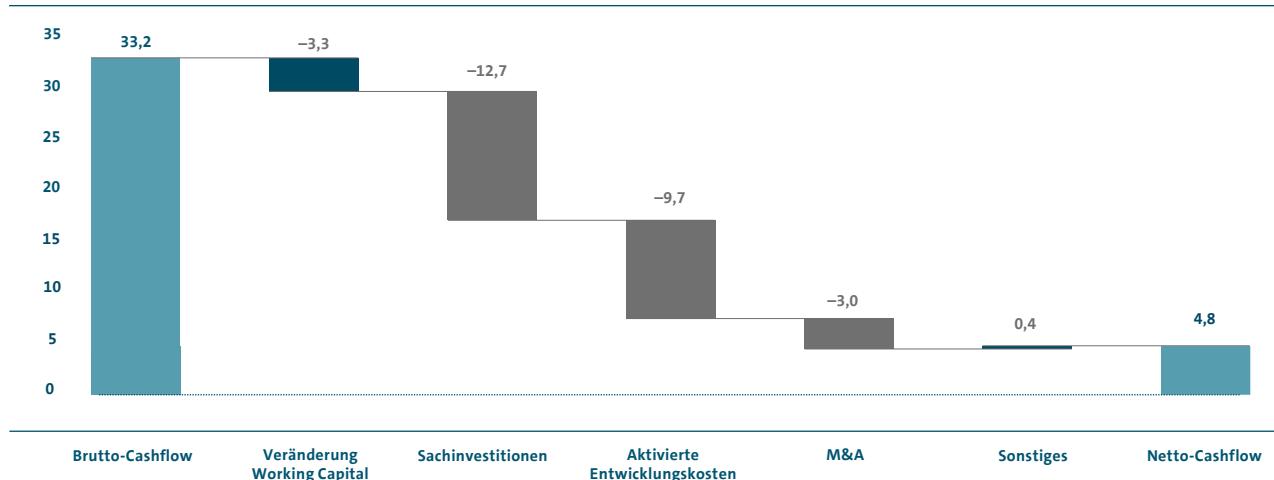
Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts stieg um 1,3 Mrd. € auf 25,1 Mrd. €. Die darin enthaltenen Sachinvestitionen (Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Immaterielle Vermögenswerte ohne aktivierte Entwicklungskosten) erhöhten sich um 2,2 Mrd. € auf 12,7 Mrd. €. Die Sachinvestitionsquote lag bei 5,5 (5,1) %. Wesentliche Anteile der Sachinvestitionen flossen vornehmlich in unsere Fertigungsstandorte und in Modelle, die wir in 2022 und 2023 in den Markt eingeführt haben beziehungsweise einführen werden oder für die entsprechend die Produktion startet. Dies sind im Wesentlichen Fahrzeuge der ID.-Familie (ID.Buzz, ID.3, ID.7) sowie die Produktaufwertung des T-Roc, Amaroks und Tiguan. Weitere Fahrzeuge im Volumensegment sind der ŠKODA Enyaq Coupé, die Erneuerung der Modelle Scala, Kamiq und Superb Combi. Der Bentley Bentayga, das Facelift des Audi Q8 e-tron sowie der Q6 e-tron erweitern unter anderem die Modellpalette im Premiumsegment. Im Sportsegment werden unter anderem der Cayman, Panamera, Cayenne, 911 und Taycan erneuert sowie der Macan elektrifiziert. Weitere Investitionsschwerpunkte liegen in der Elektrifizierung und Digitalisierung unserer Produkte und die Weiterentwicklung der modularen und rein elektrischen Baukästen und Plattformen. Die Zugänge zu den aktivierten Entwicklungskosten stiegen im Berichtsjahr auf 9,7 (7,8) Mrd. €. Die Position „Erwerb und Verkauf von Beteiligungen“ (M&A) belief sich auf -3,0 (-5,9) Mrd. €. Hierin enthalten waren strategische Investitionen in diverse Unternehmen, vor allem Europcar. Gegenläufig wirkte der Verkauf der Sitech Sp. z o.o. im Geschäftsjahr. Im Vorjahreszeitraum waren hier unter anderem der Erwerb von Navistar sowie die Investition in das assoziierte Unternehmen Gotion High-Tech enthalten.

Im Zeitraum Januar bis Dezember 2022 verfehlte der Netto-Cashflow des Konzernbereichs Automobile mit 4,8 Mrd. € den Vorjahreswert um 3,8 Mrd. €.

Im Geschäftsjahr 2022 verzeichnete die Finanzierungstätigkeit des Konzernbereichs Automobile einen Mittelzufluss in Höhe von 8,6 Mrd. €, während im Vorjahr Mittel in Höhe von 7,4 Mrd. € abflossen. Aus den im März 2022 über die Volkswagen International Finance N.V. erfolgreich begebenen Hybridanleihen im

NETTO-CASHFLOW KONZERNBEREICH AUTOMOBILE 2022

in Mrd. €



Gesamtnennbetrag von 2,25 Mrd. € ergab sich ein Mittelzufluss. Sie bestehen zum einen aus einer 1,0 Mrd. € Anleihe, die mit einem Kupon von 3,748% ausgestattet und erstmals nach fünf Jahren und neun Monaten kündbar ist, und zum anderen aus einer 1,25 Mrd. € Anleihe, die einen Kupon von 4,375% hat und erstmals nach neun Jahren gekündigt werden kann. Beide Anleihen besitzen eine unbefristete Laufzeit und erhöhen – unter anderem nach Abzug der Kapitalbeschaffungskosten – die Nettoliquidität sowie das Eigenkapital. Die Rückzahlungen der im Februar und November 2022 gekündigten Hybridanleihen führte im Berichtsjahr zu einem Mittelabfluss von insgesamt 2,6 Mrd. €. Im Mai 2022 erfolgte die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG aus der Gewinnverwendung für das Geschäftsjahr 2021. Dem gegenüber standen Mittelzuflüsse aus Dividendenzahlungen der Finanzdienstleistungsgesellschaften. Die Position „Kapitaltransaktionen mit Minderheiten“ enthält den Mittelzufluss aus dem Verkauf der Aktien an der Porsche AG im Zuge dessen Börsengangs. Im Vorjahreszeitraum wurde in dieser Position der Barwert der Barabfindung für die MAN Minderheitsaktionäre im Zusammenhang mit der Verschmelzung von MAN SE und TRATON SE ausgewiesen. Im Vorjahreszeitraum war außerdem die Rückzahlung einer Hybridanleihe enthalten. Die Finanzierungstätigkeit berücksichtigt zudem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und Veränderungen der übrigen Finanzschulden.

Ende 2022 lag die Nettoliquidität des Konzernbereichs Automobile bei 43,0 Mrd. €; am Jahresende 2021 waren es 26,7 Mrd. €. Der Anteil der Nettoliquidität des Konzernbereichs Automobile an den Umsatzerlösen des Konzerns erhöhte sich im Berichtsjahr vor allem aufgrund der Mittelzuflüsse aus dem Börsengang auf 15,4 (10,7)%.

Finanzielle Situation im Finanzdienstleistungsbereich

Im Geschäftsjahr 2022 erzielte der Konzernbereich Finanzdienstleistungen einen Brutto-Cashflow in Höhe von 16,1 (14,6) Mrd. €. Die Veränderung im Working Capital belief sich auf -17,5 (-8,4) Mrd. € und führte zu einer höheren Mittelbindung, die gegenüber Vorjahr aus einem Aufbau von Forderungen und Vorräten resultierte, die nicht durch einen geringeren Aufbau von Vermieteten Vermögenswerten kompensiert werden konnten. Der Cashflow aus dem laufenden Geschäft ging in der Folge um 7,6 Mrd. € auf -1,4 Mrd. € zurück.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts lag mit 0,4 (0,4) Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres. In der Finanzierungstätigkeit des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen flossen im Zeitraum Januar bis Dezember 2022 Mittel in Höhe von -4,4 (-0,4) Mrd. € ab. Hierin sind vor allem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen sowie übrige Finanzschulden und Dividendenzahlungen der Finanzierungsgesellschaften enthalten.

Am 31. Dezember 2022 belief sich die branchenüblich negative Nettoliquidität des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen auf -168,8 Mrd. €; Ende 2021 waren es -163,3 Mrd. €.

VERMÖGENSLAGE

Bilanzstruktur des Konzerns

Am 31. Dezember 2022 wies der Volkswagen Konzern eine Bilanzsumme in Höhe von 564,8 Mrd. € aus. Das waren 6,8% mehr als am Jahresende 2021. Der Anstieg ergab sich im Wesentlichen aus den Erlösen des erfolgreichen Börsengang der Porsche AG, dem höheren Ergebnis- und der Währungskursentwicklung. Die Struktur der Konzernbilanz zum Bilanzstichtag ist in diesem Kapitel grafisch dargestellt. Das Eigenkapital des Volkswagen Konzerns nahm um 32,2 Mrd. € auf 178,3 Mrd. € zu. Durch den Börsengang der Porsche AG stieg das Eigenkapital um 19,1 Mrd. €, wovon 10,8 Mrd. € als Anteile von Minderheiten ausgewiesen werden. Die Eigenkapitalquote erhöhte sich auf 31,6 (27,6)%.

Am Ende des Geschäftsjahres 2022 bestanden außerbilanzielle Verpflichtungen in Form von Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 10,6 (9,7) Mrd. € und in Form von Finanzgarantien in Höhe von 1,2 (1,4) Mrd. €. Zudem lagen Sonstige finanzielle Verpflichtungen in Höhe von 35,4 (34,7) Mrd. € vor. 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 den USA im Zusammenhang mit der Dieselthematik getroffen. In den Sonstigen finanziellen Verpflichtungen sind hierfür 0,5 (0,7) Mrd. € enthalten. 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 2022 nahmen die Immateriellen Vermögenswerte im Konzernbereich Automobile vor allem aufgrund gestiegener Aktivierungen von Entwicklungskosten gegenüber dem Vorjahr zu. Die Sachanlagen lagen auf dem Niveau des Vorjahrs. Auch die At Equity bewerteten Anteile waren gegenüber dem Vorjahresbilanzstichtag nahezu unverändert. Die Zunahme aus Kapitalerhöhungen, insbesondere an der Green Mobility Holding sowie die positiven Ergebnisse der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen standen den im Geschäftsjahr 2022 beschlossenen Dividenden der Gemeinschaftsunternehmen und der außerplanmäßigen Abschreibung der Beteiligung an der Argo AI entgegen. Die langfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte erhöhten sich vor allem aufgrund von positiven Einflüssen aus der Derivatebewertung. Insgesamt fielen die Langfristigen Vermögenswerte mit 178,7 (170,4) Mrd. € höher aus als zum Jahresende 2021.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte stiegen gegenüber dem Wert zum Jahresende 2021 um 21,2 Mrd. € auf 122,8 Mrd. €. Die darin enthaltenen Vorräte erhöhten sich vor allem produktionsbedingt und resultierten unter anderem aus Störungen in der Logistikkette. Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte lagen mit 18,8 Mrd. € um 0,5 Mrd. € über dem Wert von Ende 2021. Hierin enthalten waren höhere Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie positive Einflüsse aus der Derivatebewertung.

Der Zahlungsmittelbestand im Konzernbereich Automobile verringerte sich um 2,5 Mrd. € auf 23,0 Mrd. €. Der Bestand an Wertpapieren übertraf mit 32,9 Mrd. € den Wert vom 31. Dezember 2021 um 15,2 Mrd. €.

Die Position „Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“ umfasst im Wesentlichen die abgehenden Buchwerte der Vermögenswerte von zur Veräußerung vorgesehenen Tochtergesellschaften von Volkswagen Financial Services und Porsche in Russland sowie Vermögenswerte der MAN Energy Solutions. Die Position „Zur Veräußerung gehaltene Schulden“ beinhaltet die abgehenden Buchwerte der zugehörigen Schulden.

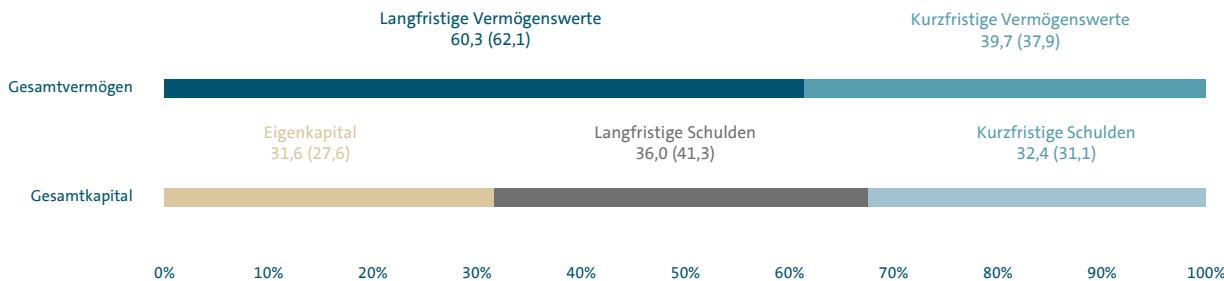
BILANZSTRUKTUR NACH KONZERNBEREICHEN ZUM 31. DEZEMBER

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Aktiva						
Langfristige Vermögenswerte	340.464	328.261	178.667	170.391	161.797	157.871
Immaterielle Vermögenswerte	83.241	77.689	82.846	77.290	394	399
Sachanlagen	63.890	63.695	62.908	62.684	982	1.011
Vermietete Vermögenswerte	59.380	59.699	1.279	2.316	58.100	57.383
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	86.944	84.954	-767	-781	87.711	85.735
Finanzanlagen, At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen, sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	47.009	42.224	32.400	28.882	14.609	13.342
Kurzfristige Vermögenswerte	224.309	200.347	122.751	101.539	101.557	98.808
Vorräte	52.274	43.725	48.768	40.361	3.506	3.363
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	61.549	56.498	-799	-936	62.348	57.434
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	43.375	37.195	18.786	18.275	24.589	18.921
Wertpapiere und Termingeldanlagen	37.206	22.532	32.867	17.674	4.338	4.858
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	29.172	39.723	23.034	25.491	6.137	14.232
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	733	674	95	674	638	0
Bilanzsumme	564.772	528.609	301.418	271.930	263.354	256.679
Passiva						
Eigenkapital	178.327	146.154	135.936	109.022	42.392	37.131
Eigenkapital der Aktionäre der Volkswagen AG	151.257	130.009	109.549	93.592	41.707	36.417
Eigenkapital der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	14.121	14.439	14.121	14.439	0	0
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG	165.378	144.449	123.670	108.031	41.707	36.417
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	12.950	1.705	12.265	991	684	714
Langfristige Schulden	203.453	218.062	88.321	98.923	115.132	119.139
Finanzschulden	121.737	131.618	21.871	24.639	99.866	106.978
Rückstellungen für Pensionen	27.553	41.550	27.104	40.769	449	781
Sonstige Schulden	54.163	44.894	39.346	33.515	14.816	11.379
Kurzfristige Schulden	182.992	164.393	77.161	63.984	105.831	100.409
Finanzschulden	83.448	78.584	-10.953	-10.237	94.401	88.821
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	28.748	23.624	26.106	20.977	2.641	2.647
Sonstige Schulden	70.639	61.948	61.995	53.007	8.643	8.940
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	158	238	12	238	146	0
Bilanzsumme	564.772	528.609	301.418	271.930	263.354	256.679

¹ Inklusive Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen, im Wesentlichen konzerninterne Darlehen.

STRUKTUR DER KONZERNBILANZ 2022

in Prozent



Ende Dezember 2022 verzeichnete der Konzernbereich Automobile ein um 24,7% über dem Jahresende 2021 liegendes Eigenkapital in Höhe von 135,9 Mrd. €. Die Erlöse aus dem erfolgreichen Börsengang der Porsche AG, die gute Ergebnisentwicklung, die geringeren versicherungsmathematischen Verluste aus der Neubewertung von Pensionsplänen und die im März 2022 begebenen Hybridanleihen wirkten eigenkapitalerhöhend. Die Dividendenzahlung im Mai 2022 sowie die auf der außerordentlichen Hauptversammlung beschlossene Sonderdividende an die Aktionäre der Volkswagen AG und die Rückzahlungen der im Februar und November 2022 gekündigten Hybridanleihen minderten das Eigenkapital des Automobilbereichs. Die Anteile von Minderheiten am Eigenkapital nahmen durch den Verkauf von Aktien an der Porsche AG zu. Sie sind nun im Wesentlichen den Minderheitsaktionären des Porsche AG Konzerns und der TRATON Group zuzurechnen. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 45,1 (40,1)%.

Die Langfristigen Schulden verringerten sich um 10,6 Mrd. € auf 88,3 Mrd. €. Die darin enthaltenen langfristigen Finanzschulden waren vor allem aufgrund von Umgliederungen vom langfristigen in den kurzfristigen Bereich aufgrund kürzerer verbleibender Restlaufzeiten niedriger als zum Jahresende 2021. Die Pensionsrückstellungen gingen insbesondere aufgrund der versicherungsmathematischen Neubewertung infolge der Änderung des Zinssatzes zurück. Die langfristigen sonstigen Schulden nahmen unter anderem aufgrund von Effekten aus der Derivatebewertung zu.

Die Kurzfristigen Schulden stiegen um 13,2 Mrd. € auf 77,2 Mrd. €. Die kurzfristigen Finanzschulden beliefen sich auf -11,0 (-10,2) 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 und Leistungen erhöhten sich gegenüber dem Jahresende 2021 um 24,5%. Die kurzfristigen Sonstigen Schulden lagen vor allem aufgrund der im Dezember 2022 beschlossenen und im Januar 2023 gezahlten Sonderdividende über dem Wert zum 31. Dezember 2021. Gegenläufig wurde hier der Zahlungsanspruch aus der 2. Tranche der Stammaktien der Porsche AG verrechnet.

Am Ende des Berichtsjahres wies der Konzernbereich Automobile mit 301,4 Mrd. € eine um 10,8% höhere Bilanzsumme aus als Ende 2021.

BILANZSTRUKTUR IN DEN BEREICHEN PKW, NUTZFAHRZEUGE UND POWER ENGINEERING

Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Pkw		
Langfristige Vermögenswerte	142.467	133.857
Kurzfristige Vermögenswerte	105.077	86.362
Bilanzsumme	247.544	220.218
Eigenkapital	119.637	93.894
Langfristige Schulden	71.637	80.621
Kurzfristige Schulden	56.270	45.704
Nutzfahrzeuge¹		
Langfristige Vermögenswerte	34.620	34.730
Kurzfristige Vermögenswerte	14.184	12.264
Bilanzsumme	48.804	46.994
Eigenkapital	13.804	12.807
Langfristige Schulden	16.252	17.778
Kurzfristige Schulden	18.748	16.409
Power Engineering		
Langfristige Vermögenswerte	1.579	1.804
Kurzfristige Vermögenswerte	3.491	2.914
Bilanzsumme	5.070	4.718
Eigenkapital	2.495	2.322
Langfristige Schulden	432	524
Kurzfristige Schulden	2.143	1.872

1 Ab 1. Juli 2021 inklusive Navistar.

Bilanzstruktur im Finanzdienstleistungsbereich

Mit 263,4 Mrd. € verzeichnete der Konzernbereich Finanzdienstleistungen am 31. Dezember 2022 eine um 2,6% höhere Bilanzsumme als ein Jahr zuvor.

Die Langfristigen Vermögenswerte stiegen im Vergleich zum Jahresende 2021 um 2,5% auf 161,8 Mrd. €; die darin enthaltenen Vermieteten Vermögenswerte erhöhten sich im Wesentlichen wechselkursbedingt. Die langfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen nahmen aufgrund des Geschäftswachstums zu, auch die langfristigen sonstigen Forderungen waren höher als ein Jahr zuvor.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte legten um 2,8% auf 101,6 Mrd. € zu. Die darin enthaltenen kurzfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen stiegen, auch die kurzfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte nahmen unter anderem aufgrund von gestiegenen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zu. Am 31. Dezember 2022 lag der Zahlungsmittelbestand im Finanzdienstleistungsbereich bei 6,1 (14,2) Mrd. €. Der Bestand an Wertpapieren ging um 0,5 Mrd. € auf 4,3 Mrd. € zurück.

Am 31. Dezember 2022 entfielen rund 46,6 (48,6)% der Aktiva des Volkswagen Konzerns auf den Finanzdienstleistungsbereich.

Ende 2022 übertraf das Eigenkapital des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen mit 42,4 Mrd. € den Wert am Bilanzstichtag 2021 um 14,2%. Die Eigenkapitalquote erhöhte sich auf 16,1 (14,5)%.

Am Bilanzstichtag nahmen die Langfristigen Schulden im Finanzdienstleistungsbereich um 3,4% ab. Die darin enthaltenen langfristigen Finanzschulden reduzierten sich spürbar, während die langfristigen sonstigen Schulden aufgrund negativer Einflüsse aus der Derivatebewertung stark stiegen. Die Kurzfristigen Schulden legten vor allem aufgrund spürbar gestiegener kurzfristiger Finanzschulden zu.

Mit 26,7 (26,7) Mrd. € lag das Einlagevolumen aus dem Direktbankgeschäft auf dem Niveau des Vorjahrs.

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 Erfolgsgroße 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 Wertbeitrags.

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.

¹ Der Wertbeitrag entspricht dem Economic Value Added (EVA®). EVA® ist ein eingetragenes Warenzeichen der Unternehmensberatungsgesellschaft Stern Value Management.

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.

Der Betrachtungszeitraum für die Beta-Faktor-Ermittlung erstreckt sich über 5 Jahre mit jährlichen Beta-Werten auf wöchentlicher Basis und einer anschließenden Durchschnittsbildung. Für 2022 wurde ein Beta-Faktor von 1,55 (1,16) ermittelt.

Der Fremdkapitalkostensatz basiert auf der durchschnittlichen Verzinsung langfristiger Industrieanleihen. 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 2022 ein effektiver Kapitalkostensatz von 8,3 (6,2) %.

KAPITALKOSTENSATZ NACH STEUERN IM KONZERNBEREICH AUTOMOBILE

%	2022	2021
Zinssatz für risikofreie Anlagen	2,0	0,1
Marktrisikoprämie	7,5	7,5
Spezifische Risikoprämie Volkswagen	1,1	1,2
(Beta-Faktor Volkswagen)	(1,55)	(1,16)
Eigenkapitalkostensatz nach Steuern	10,7	8,8
Fremdkapitalzinssatz	5,0	1,3
Steuervorteil	-1,5	-0,4
Fremdkapitalkostensatz nach Steuern	3,5	0,9
Anteil des Eigenkapitals	66,7	66,7
Anteil des Fremdkapitals	33,3	33,3
Kapitalkostensatz nach Steuern	8,3	6,2

Kapitalrendite (ROI) und Wertbeitrag im Berichtsjahr

Das Operative Ergebnis nach Steuern des Konzernbereichs Automobile erhöhte sich im Geschäftsjahr 2022 inklusive des anteiligen Operativen Ergebnisses der At Equity einbezogenen chinesischen Gemeinschaftsunternehmen auf 14.078 (11.740) Mio. €. Die Verbesserung gegenüber dem Vorjahr resultierte im Wesentlichen aus einer vorteilhaften Preispositionierung und positiven Produktmixentwicklung. Negative Einflüsse auf das Ergebnis ergaben sich im Berichtsjahr im Wesentlichen aus dem Absatzrückgang infolge von Engpässen in der Teileversorgung, höheren Produktkosten (insbesondere für Rohstoffe), Belastungen aus dem Russland-Ukraine-Konflikt und im Berichtszeitraum zu erfassenden negativen Sondereinflüssen. Da Ergebnis- und Vermögenseffekte aus der Kaufpreisallokation außerhalb der operativen Steuerungsmöglichkeiten des Managements liegen, werden sie nicht mitberücksichtigt.

Das investierte Vermögen erhöhte sich im Berichtsjahr mit 117.412 (113.386) Mio. € gegenüber Vorjahr leicht.

Die Kapitalrendite (RoI) zeigt die erzielte periodenbezogene Verzinsung des investierten Vermögens auf Basis des Operativen Ergebnisses nach Steuern. Aufgrund des verbesserten Operativen Ergebnisses übertraf der RoI mit 12,0 (10,4) % sowohl den Vorjahreswert als auch unseren Mindestverzinsungsanspruch von 9 %.

Mit 9.702 (6.984) Mio. € lagen die Kapitalkosten – das investierte Vermögen multipliziert mit dem Kapitalkostensatz – stark über dem Wert des Vorjahrs. Das verbesserte Operative Ergebnis nach Steuern führte nach Abzug der Kapitalkosten des investierten Vermögens zu einem positiven Wertbeitrag in Höhe von 4.376 (4.756) Mio. €, der den Vorjahreswert im Wesentlichen aufgrund des gestiegenen Kapitalkostensatzes verfehlte.

Weitere Informationen zur wertorientierten Steuerung finden Sie auf der Internetseite www.volkswagenag.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. €	2022	2021
Operatives Ergebnis nach Steuern	14.078	11.740
Investiertes Vermögen (Durchschnitt)	117.412	113.386
Kapitalrendite (RoI) in %	12,0	10,4
Kapitalkostensatz in %	8,3	6,2
Kapitalkosten des investierten Vermögens	9.702	6.984
Wertbeitrag	4.376	4.756

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 politischen und ökonomischen Entwicklungen im Jahr 2022 sowie der Transformation der Branche als herausfordernd, aber insgesamt positiv.

Im Berichtsjahr war das Geschäft des Volkswagen Konzerns beeinflusst vom weltweit beeinträchtigten Marktumfeld, der eingeschränkten Teileverfügbarkeit sowie Störungen in der Logistikkette. Infolgedessen mussten wir unsere Prognose in Teilen anpassen, so lieferten wir in diesem Umfeld im abgelaufenen Geschäftsjahr 8,3 Mio. Fahrzeuge an Kunden aus und damit weniger als angestrebt.

Die Umsatzerlöse des Konzerns stiegen – unserer Erwartung entsprechend – um 11,6%, was vor allem auf Effekte aus Preisen, Produktmix und Wechselkursen sowie die gute Geschäftsentwicklung im Konzernbereich Finanzdienstleistungen zurückzuführen war.

Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen konnte auf 22,5 Mrd. € zulegen. Die operative Umsatzrendite lag sowohl vor als auch nach Sondereinflüssen mit 8,1% beziehungsweise 7,9% in der prognostizierten Bandbreite.

Die Forschungs- und Entwicklungskosten spiegeln unsere Aktivitäten zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit des Unternehmens wider. Die F&E-Quote im Konzernbereich Automobile entsprach mit 8,1% unserer angepassten Erwartung.

Die Sachinvestitionsquote des Automobilbereichs lag mit 5,5% auf dem prognostizierten Niveau.

Der Netto-Cashflow verfehlte mit 4,8 Mrd. € die Größenordnung des Vorjahres; Grund war vor allem die Mittelbindung im Working Capital, insbesondere bedingt durch Störungen in der Logistikkette.

Die Nettoliquidität belief sich am Ende des Geschäftsjahrs 2022 auf 43,0 Mrd. € und lag aufgrund des Mittelzuflusses aus dem erfolgreichen Börsengang der Porsche AG über dem ursprünglich erwarteten Korridor.

Die Kapitalrendite (RoI) im Konzernbereich Automobile konnte auf 12,0% verbessert werden; sie lag damit wie angenommen über unserem Mindestverzinsungsanspruch an das investierte Vermögen.

SOLL-IST-VERGLEICH

	Ist 2021	Ursprüngliche Prognose für 2022	Angepasste Prognose für 2022	Ist 2022
Auslieferungen an Kunden (Fahrzeuge)	8,9 Mio.	5–10% Steigerung	Größenordnung Vorjahr	8,3 Mio.
Volkswagen Konzern				
Umsatzerlöse	250,2 Mrd. €	8 – 13 % Steigerung	8 – 13 % Steigerung	279,2 Mrd. €
Operative Umsatzrendite vor Sonderenflüssen	8,0%	7,0 – 8,5%	7,0 – 8,5%	8,1%
Operative Umsatzrendite	7,7%	7,0 – 8,5%	7,0 – 8,5%	7,9%
Operatives Ergebnis vor Sonderenflüssen	20,0 Mrd. €	in der Bandbreite	in der Bandbreite	22,5 Mrd. €
Operatives Ergebnis	19,3 Mrd. €	in der Bandbreite	in der Bandbreite	22,1 Mrd. €
Bereich Pkw				
Umsatzerlöse	172,9 Mrd. €	8 – 13 % Steigerung	5 – 10 % Steigerung	189,3 Mrd. €
Operative Umsatzrendite vor Sonderenflüssen	8,0%	7,0 – 8,5%	8,0 – 9,0%	7,9%
Operative Umsatzrendite	7,5%	7,0 – 8,5%	8,0 – 9,0%	7,7%
Operatives Ergebnis vor Sonderenflüssen	13,8 Mrd. €	in der Bandbreite	in der Bandbreite	15,0 Mrd. €
Operatives Ergebnis	13,1 Mrd. €	in der Bandbreite	in der Bandbreite	14,6 Mrd. €
Bereich Nutzfahrzeuge				
Umsatzerlöse	30,1 Mrd. €	starke Steigerung	starke Steigerung	39,5 Mrd. €
Operative Umsatzrendite	0,4%	5,0 – 7,0%	4,0 – 5,0%	4,0%
Operatives Ergebnis	134 Mio. €	in der Bandbreite	in der Bandbreite	1,6 Mrd. €
Bereich Power Engineering				
Umsatzerlöse	3,3 Mrd. €	moderate Steigerung niedriger positiver dreistelliger Mio. €-Betrag	moderate Steigerung niedriger positiver dreistelliger Mio. €-Betrag	3,6 Mrd. €
Operatives Ergebnis	45 Mio. €			281 Mio. €
Konzernbereich Finanzdienstleistungen				
Umsatzerlöse	44,0 Mrd. €	spürbare Steigerung	spürbare Steigerung	46,8 Mrd. €
Operatives Ergebnis	6,0 Mrd. €	~ 4,5 Mrd. €	~ 5 Mrd. €	5,7 Mrd. €
F&E-Quote im Konzernbereich Automobile	7,6%	~ 7,0%	~ 8,0%	8,1%
Sachinvestitionsquote im Konzernbereich Automobile	5,1%	~ 5,5%	~ 5,5%	5,5%
Netto-Cashflow im Konzernbereich Automobile	8,6 Mrd. €	Größenordnung Vorjahr	Größenordnung Vorjahr	4,8 Mrd. €
Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile	26,7 Mrd. €	bis zu 15 % Steigerung	bis zu 15 % Steigerung	43,0 Mrd. €
Kapitalrendite (RoI) im Konzernbereich Automobile	10,4%	12 – 15 %	12 – 15 %	12,0%

Volkswagen AG

(Kurzfassung nach HGB)

Das Jahr 2022 war vom weltweit beeinträchtigten Marktumfeld, der eingeschränkten Teileverfügbarkeit sowie von Störungen in der Logistikkette beeinflusst.

JAHRESERGEBNIS

Im Zusammenhang mit der Dieselthematik waren im Jahr 2022 Sondereinflüsse in Höhe von 0,3 (0,7) Mrd.€ zu erfassen, was insbesondere auf weitere Vorsorgen für Rechtsrisiken zurückzuführen war. Die Sondereinflüsse wirkten sich im Sonstigen betrieblichen Ergebnis mit –0,3 (–0,7) Mrd.€ aus.

Im Geschäftsjahr ergaben sich aus dem Russland-Ukraine-Konflikt für die Volkswagen AG Belastungen in Höhe von rund 1 Mrd.€. Diese ergaben sich aus der Abschreibung auf die Anteile an der OOO Volkswagen Group Rus, Kaluga, sowie Wertberichtigungen und Risikovorsorgen aufgrund der Einstellung der geschäftlichen Tätigkeit in Russland.

Im Berichtsjahr stiegen die Umsatzerlöse im Vergleich zum Vorjahr um 12,1% auf 79,5 Mrd.€ insbesondere aufgrund der gestiegenen Absatzmengen und vorteilhafterem Preis-Produktmix. Der Anteil der im Ausland erzielten Umsatzerlöse lag bei 46,3 Mrd.€ beziehungsweise 58,2%. Die Herstellungskosten nahmen um 17,9% auf 79,5 Mrd.€ überproportional zu, welches im Wesentlichen auf gestiegene Rohstoffpreise für die Fahrzeugherstellung zurückzuführen ist.

Das Bruttoergebnis vom Umsatz sank entsprechend auf –0,0 (3,5) Mrd.€.

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DER VOLKSWAGEN AG

Mio. €	2022	2021
Umsatzerlöse	79.491	70.917
Herstellungskosten	–79.499	–67.424
Bruttoergebnis vom Umsatz	–8	3.494
Vertriebs- und Allgemeine Verwaltungskosten	–7.292	–6.973
Sonstiges betriebliches Ergebnis	1.997	66
Finanzergebnis ¹	16.825	8.545
Steuern vom Einkommen und Ertrag	955	–1.091
Ergebnis nach Steuern	12.477	4.041
Jahresüberschuss	12.477	4.041
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	5.774	1.609
Entnahme aus den/Einstellung in die Gewinnrücklagen	–6.230	13.450
Bilanzgewinn	12.021	19.101

¹ Einschließlich Abschreibungen auf Finanzanlagen.

Das sonstige betriebliche Ergebnis hat sich mit 2,0 Mrd. € um 1,9 Mrd. € im Vergleich zum Vorjahr, insbesondere durch den Rückgang von Aufwendungen für Rechts- und Prozessrisiken, positive Effekte aus der Bewertung und Abrechnung von Sicherungsgeschäften sowie der Währungsumrechnung erhöht.

Das Finanzergebnis erhöhte sich um 8,3 Mrd. € auf 16,8 Mrd. €, was im Wesentlichen auf die höheren Erträge aus Ergebnisabführungen zurückzuführen war, insbesondere aus der höheren Ergebnisabführung der Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart im Zusammenhang mit dem Börsengang der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart (Porsche AG).

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag beliefen sich auf 1,0 (–1,1) Mrd. €, insbesondere aufgrund eines höheren Steuerertrages für Vorjahre. In der Folge belief sich der Jahresüberschuss im Geschäftsjahr 2022 auf 12,5 (4,0) Mrd. €.

VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

Am 31. Dezember 2022 lag die Bilanzsumme mit 225,2 Mrd. € um 38,9 Mrd. € über dem Vergleichswert 2021. Die Immateriellen Vermögensgegenstände und das Sachanlagevermögen erhöhten sich um 0,3 Mrd. €, die Investitionen überstiegen die Abschreibungen. Der Anstieg der Finanzanlagen auf 138,9 (127,6) Mrd. € ist auf diverse Kapitalerhöhungen zurückzuführen. Unter anderem wurde eine Kapitalerhöhung bei der Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart, in Höhe von 2,8 Mrd. € im Zusammenhang mit dem Börsengang der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart, durchgeführt. Zur Finanzierung des Erwerbs von Europcar durch die Green Mobility Holding S.A., Strassen, hat die Volkswagen AG Einzahlungen in die Kapitalrücklage der Volkswagen Finance Luxemburg S.A., Strassen (VFL), in Höhe von 1,7 Mrd. € vorgenommen. Darüber hinaus hat die Volkswagen AG zur Finanzierung mehrerer Kapitalerhöhungen durch die VFL bei der Volkswagen do Brasil Indústria de Veículos Automotores Ltda., São Bernardo do Campo, Einzahlungen in Höhe von 0,9 Mrd. € geleistet. Zudem wurde bei der Porsche Siebte Vermögensverwaltung GmbH, Wolfsburg, eine Kapitalerhöhung in Höhe von 1,7 Mrd. € zur Finanzierung des Aufbaus der Batteriezellproduktion durch die PowerCo SE, Salzgitter durchgeführt.

Das Anlagevermögen hatte einen Anteil an der Bilanzsumme von 65,9 (73,5) %.

Das Umlaufvermögen (inklusive Rechnungsabgrenzungsposten) belief sich am 31. Dezember 2022 auf 76,7 (49,4) Mrd. €. Die Vorräte haben sich um 0,9 Mrd. € auf 7,8 Mrd. € erhöht. Insbesondere die Fertigen Erzeugnisse und Waren lagen aufgrund von mangelnden Transportkapazitäten über dem Vorjahr. Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände stiegen auf 59,7 (32,3) Mrd. €. Dies ist auf den Anstieg der Forderungen aus Ergebnisabführungen von Tochtergesellschaften sowie den Anstieg von Festgeldanlagen mit einer Laufzeit von über drei Monaten ohne Kündigungsrecht zurückzuführen. Die Flüssigen Mittel reduzierten sich insbesondere durch den Rückgang von nicht disponiblen kurzfristigen Festgeldern.

BILANZSTRUKTUR DER VOLKSWAGEN AG ZUM 31. DEZEMBER

Mio. €	2022	2021
Anlagevermögen	148.516	136.892
Vorräte	7.816	6.921
Forderungen ¹	59.773	32.355
Flüssige Mittel	9.122	10.168
Bilanzsumme	225.227	186.336
Eigenkapital	40.323	41.172
Sonderposten mit Rücklageanteil	17	17
Langfristiges Fremdkapital	33.717	40.748
Mittelfristiges Fremdkapital	38.647	38.087
Kurzfristiges Fremdkapital	112.523	66.312

¹ Inklusive Rechnungsabgrenzungsposten.

Das Eigenkapital lag am Ende des Berichtsjahres bei 40,3 Mrd.€; der Rückgang war vor allem ergebnisbedingt. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 17,9 (22,1)%.

Die Sonstigen Rückstellungen verringerten sich um 1,6 Mrd.€ auf 17,7 (19,2) Mrd.€, was im Wesentlichen auf den Rückgang der Rückstellungen für Prozessrisiken sowie vertriebsbezogener Rückstellungen zurückzuführen war. Die Rückstellungen für Pensionen legten insbesondere infolge veränderter Bewertungsparameter um 4,0 Mrd.€ auf 25,3 Mrd.€ zu, die Steuerrückstellungen verringerten sich um 1,4 Mrd.€ auf 3,4 Mrd.€.

Der Anstieg der Verbindlichkeiten inklusive Rechnungsabgrenzungsposten um 38,8 Mrd.€ auf 138,6 Mrd.€ resultierte vor allem aus höheren Darlehensverbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sowie den Verbindlichkeiten für die Sonderdividende im Rahmen des Börsengangs der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart.

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 –2,1 Mrd.€ auf –1,0 Mrd.€ verbessert. Der verzinsliche Anteil des Fremdkapitals beträgt 107,7 (84,3) Mrd.€. Die wirtschaftliche Lage der Volkswagen AG beurteilen wir vor dem Hintergrund der politischen und ökonomischen Entwicklungen im Jahr 2022, der eingeschränkten Teileverfügbarkeit sowie von Störungen in der Logistikkette als herausfordernd aber insgesamt positiv – ebenso 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 29,4% und lag im Vorjahr bei 25,4%.

SONDERDIVIDENDE BÖRSENGANG PORSCHE AG

Aufgrund des Beschlusses auf der außerordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG am 16. Dezember 2022 bestand die Verpflichtung zur Zahlung der um 19,06€ je Stamm- und Vorzugsaktie erhöhten Dividende, was zu einer Gesamtverpflichtung gegenüber den Anteilseignern der Volkswagen AG in Höhe von 9,6 Mrd.€ führte. Hierfür wurde zum Bilanzstichtag eine entsprechende Verbindlichkeit erfasst. Der Mittelabfluss war für den 9. Januar 2023 terminiert und ist an diesem Tag erfolgt.

DIVIDENDENVORSCHLAG

Im Geschäftsjahr 2022 ergab sich ein Bilanzgewinn in Höhe von 12,0 Mrd. €. Vorstand und Aufsichtsrat schlagen vor, daraus eine Dividende von insgesamt 4,4 Mrd. €, das bedeutet 8,70 € je Stammaktie und 8,76 € je Vorzugsaktie, auszuschütten.

GEWINNVERWENDUNGSVORSCHLAG

€	2022
Ausschüttung auf das Gezeichnete Kapital (1.283 Mio. €)	4.373.641.114,80
davon auf: Stammaktien	2.567.281.416,60
Vorzugsaktien	1.806.359.698,20
Einstellung in die Anderen Gewinnrücklagen	7.645.000.000,00
Restbetrag (Vortrag auf neue Rechnung)	2.390.656,18
Bilanzgewinn	12.021.031.770,98

LEISTUNGEN AN DIE BELEGSCHAFT DER VOLKSWAGEN AG

Mio. €	2022	%	2021	%
Direktentgelt einschließlich Barnebenleistungen	8.231	56,7	7.816	67,5
Soziale Abgaben	1.510	10,4	1.340	11,6
Bezahlte Ausfallzeiten	1.208	8,3	1.084	9,4
Altersversorgung	3.557	24,5	1.345	11,6
Gesamtaufwand	14.506	100,0	11.585	100,0

ABSATZ

Im Geschäftsjahr 2022 setzte die Volkswagen AG insgesamt 1.882.535 (1.775.556) Fahrzeuge ab. Im Berichtszeitraum erholte sich die Nachfrage von den durch die Covid-19-Pandemie ausgelösten Verkaufsrückgängen des Vorjahreszeitraums, wohingegen die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge von Engpässen bei der Teileversorgung, ausgelöst durch den Halbleitermangel und den Russland-Ukraine-Konflikt belastend wirkte. Zudem führten Störungen in der Logistikkette zu Verzögerungen. Der Anteil der im Ausland abgesetzten Fahrzeuge lag bei 64,1 (66,3)%.

PRODUKTION

Die Volkswagen AG fertigte im Berichtsjahr in ihren fahrzeugproduzierenden Werken Wolfsburg, Hannover und Emden insgesamt 666.722 Fahrzeuge (+5,6%). Im Geschäftsjahr 2022 führten Versorgungsengpässe, insbesondere bei Halbleitern, weiterhin zu Produktionseinschränkungen.

BELEGSCHAFT

An den Standorten der Volkswagen AG waren zum 31. Dezember 2022 – ohne die Mitarbeiter, die für Tochtergesellschaften tätig sind – insgesamt 116.677 (117.633) Personen beschäftigt; davon waren 4.452 (4.635) Auszubildende. In der passiven Phase der Altersteilzeit befanden sich 7.528 (7.235) Mitarbeiter.

Der Anteil weiblicher Arbeitnehmer an der Belegschaft belief sich auf 18,3 (17,9)%. In Teilzeit beschäftigte die Volkswagen AG 7.908 (7.227) Personen. Ausländische Mitarbeiter machten einen Anteil von 6,5 (6,5)% aus. Im gewerblichen Bereich der Volkswagen AG verfügten im Berichtsjahr 83,3 (83,3)% der Mitarbeiter über eine abgeschlossene Berufs- oder Zusatzausbildung. Die Quote der Mitarbeiter mit einem Hoch- oder Fachhochschulabschluss betrug im selben Jahr 21,9 (21,4)%. Das Durchschnittsalter der Belegschaft lag im Geschäftsjahr 2022 bei 45,1 (44,8) Jahren.

FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Die Forschungs- und Entwicklungskosten der Volkswagen AG nach HGB lagen im Berichtsjahr bei 4,6 (3,5) Mrd. €. In diesem Bereich waren am Ende des Berichtsjahres 15.053 (+11,5 %) Personen beschäftigt. Der Anstieg im Vergleich zum Vorjahr resultiert unter anderem aus einer Änderung der Erhebungsmethodik.

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.“

Nachhaltige Wertsteigerung

Unser Ziel ist, verantwortungsvoll entlang der gesamten Wertschöpfungskette zu wirtschaften.

Davon sollen alle profitieren: Kunden, Mitarbeiter, Umwelt und Gesellschaft. Auch in unserer 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, Beschaffung, 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 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. Basierend auf dem Geschäftsmodell der Volkswagen AG und dessen gesellschaftlichen Auswirkungen liegt der Fokus auf wesentlichen ESG-Anforderungen, Stakeholder-Erwartungen sowie der Beachtung gesetzlicher Vorschriften und international etablierter Berichtsstandards.

Im Berichtsjahr haben wir erneut eine Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt. Bei der Prüfung potenziell wesentlicher Themen wurden sowohl die externe als auch die unternehmensinterne Perspektive berücksichtigt und überprüft, ob die Fokusthemen der Konzernstrategie NEW AUTO weiterhin zeitgemäß sind. Als Ergebnis wurden die sechs bereits definierten Fokusbereiche der Dekarbonisierung, Kreislaufwirtschaft, Lieferkette und Menschenrechte, Menschen in der Transformation, Vielfalt sowie Integrität bestätigt und vom Konzernsteuerkreis Nachhaltigkeit als wesentlich eingestuft. Die sechs Fokusbereiche decken einen wesentlichen Teil der von den ESG-Ratings formulierten Anforderungen für angewendete Bewertungskriterien ab. Jeder Fokusbereich ist – soweit derzeit möglich – mit klaren Zielen und Meilensteinen sowie KPIs und entsprechenden Maßnahmenpaketen verbunden. Bereits heute sind ESG-relevante KPIs wie beispielsweise der Dekarbonisierungsindex und der Diversity-Index vergütungsrelevant für die Mitglieder des Vorstands.

Dekarbonisierung

Die Dekarbonisierung des Unternehmens und vor allem des Produktpportfolios ist ein wesentlicher Bestandteil der Konzernstrategie NEW AUTO und dort als Fokusbereich mit der Basisinitiative verankert. Als zentrale Steuerungsgröße betrachten wir den Dekarbonisierungsindex (DKI): Er bemisst sich nach den Emissionen von CO₂ und CO₂-Äquivalenten (gemeinsam CO₂e) der Pkw- und leichte 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 regionsspezifische Flottenwerte ohne gesetzliche Flexibilitäten berechnet. Die CO₂e-Intensität des Ladestroms der elektrifizierten Fahrzeuge wird ebenfalls auf Basis von regionsspezifischen 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 gesenkt werden, ohne Kompensationen für den Emissionsausgleich anzurechnen. Im Berichtsjahr betrug der DKI-Wert im Durchschnitt 48,0 t CO₂e/Fahrzeug. Im Vergleich zu dem für 2021 auf Grund der Änderung von Berechnungsprämissen – wie zum Beispiel die erstmalige Berücksichtigung regionspezifischer Ökobilanzen für chinesische Modelle – angepassten Wert bedeutet dies eine Reduktion um 0,4 t CO₂e/Fahrzeug.

Kreislaufwirtschaft

Die Endlichkeit natürlicher Ressourcen sowie die sozialen und ökologischen Folgen des Rohstoffabbaus machen eine Entkopplung des Wirtschaftswachstums vom Ressourcenverbrauch und die Entwicklung einer Kreislaufwirtschaft zu einem zentralen Nachhaltigkeitsthema. Auf internationaler sowie einzelstaatlicher Ebene hat die Politik diese Herausforderungen aufgegriffen und sich zum Ziel gesetzt, die Märkte künftig stärker zu regulieren, um die Transformation in Richtung Ressourceneffizienz und Kreislaufwirtschaft voranzutreiben. Volkswagen hat die Relevanz des Themas erkannt und das Thema Kreislaufwirtschaft durch die Basisinitiative „ESG, Decarbonization and Integrity“ in der Konzernstrategie NEW AUTO verankert.

Der Volkswagen Konzern hat bereits früh Konzepte zur Wiederaufbereitung und -verwertung von Fahrzeugteilen entwickelt und implementiert. Zukünftig wollen wir unsere Anstrengungen zu einer kreislauforientierten und ressourcenschonenden Wirtschaftsweise intensivieren, indem wir Know-how im Konzern bündeln und Projekte und Maßnahmen markenübergreifend bearbeiten.

Wir setzen auf einen verstärkten Einsatz kreislauffähiger Materialien in unseren Fahrzeugprojekten. Dazu zählen zurzeit Rohstoffe aus Produktionsrückständen sowie nachwachsende Rohstoffe beziehungsweise Naturfasern wie Flachs, Baumwolle, Holz und Zellulose, wenn sie alle technischen Anforderungen erfüllen. Zukünftig soll vermehrt die Erschließung der Rohstoffe aus Altfahrzeugen Berücksichtigung finden und vereinfacht werden.

Zur Bewahrung zirkulärer Materialien aus der Elektromobilität hat die Volkswagen Group Components am Standort Salzgitter Anfang 2021 die konzernweit erste Pilotanlage für das Recycling von Hochvolt-Fahrzeugbatterien eröffnet. Ziel ist die industrialisierte Rückgewinnung wertvoller Rohmaterialien wie Lithium, Nickel, Mangan und Kobalt.

Weiterführende Informationen zu den Fokusbereichen finden Sie in den Abschnitten zu Integrität und Compliance, Beschaffung und Mitarbeiter sowie in unserem Nachhaltigkeitsbericht für das Geschäftsjahr 2022.

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.

UN Global Compact

Der Volkswagen Konzern ist seit 2021 nach fünfjähriger Pause wieder Teilnehmer des UN Global Compact (UNGC), der weltweit größten Initiative für nachhaltige Unternehmensführung, und engagiert sich zusammen mit Audi, Porsche, TRATON, MAN Truck & Bus und Scania in den nationalen und internationalen Initiativen. Für Investoren und Asset-Manager im Kapitalmarkt ist die Mitgliedschaft im UNGC ein wichtiges Kriterium für die Investitionsbereitschaft in Aktien und Anleihen der Volkswagen AG. Nachhaltig orientierte Fonds sind in den letzten Jahren stark gewachsen und als Stakeholder unverzichtbar geworden.

Management und Koordination

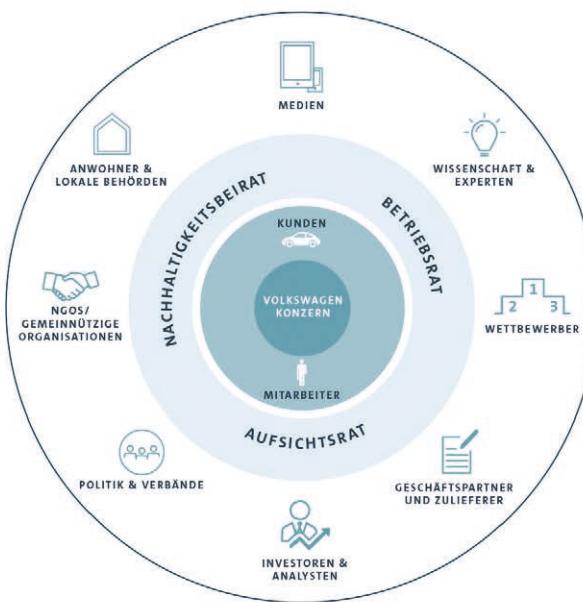
Der Volkswagen Konzern hat ein durchgängiges Nachhaltigkeitsmanagement etabliert. Die hiermit verbundenen Strukturen, Prozesse und Verantwortlichkeiten sind in einer spezifischen Konzernrichtlinie kodifiziert. Das Nachhaltigkeitsmanagement verstehen wir dabei als kontinuierlichen Verbesserungsprozess. Zu den Kernelementen gehören: die Übernahme der funktionsübergreifenden 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. 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 unsere Kunden und Mitarbeiter. Darüber hinaus haben wir auf Basis einer kontinuierlichen Stakeholder-Analyse acht weitere Stakeholder-Gruppen identifiziert. Die Kontroll- und Beratungsgremien des Konzerns – das sind der Aufsichtsrat, der Betriebsrat und der Nachhaltigkeitsbeirat – fungieren als Schnittstellen zwischen internen und externen Stakeholder-Gruppen.

Unter Stakeholder-Management verstehen wir die systematische und an unsere Konzernstrategie NEW AUTO geknüpfte Interaktion mit wesentlichen Interessens- und Anspruchsgruppen der Gesellschaft. Unser Ziel ist ein offener, konstruktiver und auch kritischer Austausch mit den in der folgenden Grafik aufgeführten Stakeholder-Gruppen. Wir wollen die Umsetzung ihrer Anforderungen, Erwartungen sowie zentrale strategische Themen aktiv mitgestalten und vorantreiben.

STAKEHOLDER DES VOLKSWAGEN KONZERNS



Um die Anregungen und Empfehlungen unserer Stakeholder kontinuierlich aufnehmen zu können, haben wir unser Stakeholder-Management auch über externe Gremien institutionalisiert. Auf Konzernebene ist dies der Nachhaltigkeitsbeirat. Ergänzend hierzu bieten wir unseren Stakeholdern ein breites Spektrum an Interaktionsangeboten, zu denen regelmäßige Dialogveranstaltungen und Befragungen zählen. Nach pandemiebedingter Unterbrechung konnte der Austausch im Berichtsjahr wieder erfolgreich aufgenommen werden.

Nachhaltigkeitsbeirat

Der 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 2022 standen konkret die Themen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz, die Nutzung von digitalen Technologien für Nachhaltigkeit, das Konzept der „Zero Impact Factory“, die Förderung von Transformation und Qualifizierung, die weitere Dekarbonisierung von Volkswagen sowie die zukünftige Ausrichtung von Mobilitätslösungen im Hinblick auf die Konzernstrategie von NEW AUTO im Zentrum des Dialogs zwischen Volkswagen und dem Nachhaltigkeitsbeirat. Darüber hinaus befasste sich der Beirat mit den Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts auf den Konzern.

Im Berichtsjahr wurden zudem die vom Beirat initiierten Projekte zur Untersuchung der Bedeutung von Digitalisierung für Nachhaltigkeit, zu Transformationspotenzialen der Beschäftigung und Qualifizierung sowie zur Inklusivität und Effektivität von Klima-Gesetzgebung im Transportsektor abgeschlossen. Weiterführende Links zu den Empfehlungsschreiben an den Konzernvorstand sowie den Ergebnissen der Beiratsprojekte sind auf der Internetseite des Nachhaltigkeitsbeirats einsehbar.

Corporate Citizenship

Als guter Corporate Citizen wollen wir 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-, Umwelt-, Bildungs- und Sozialprojekten an vielen unserer Standorte weltweit. Im Jahr 2022 wurden weltweit rund 800 Projekte und Initiativen von den Marken und Gesellschaften unterstützt.

Umweltstrategie

Als einer der größten Automobilhersteller übernimmt Volkswagen Verantwortung für die Umwelt. Abgeleitet aus der Konzernstrategie NEW AUTO haben wir unsere ambitionierten Umweltziele stärker in den Fokus gerückt. Mit unserem Umweltleitbild goTOzero streben wir danach, Umweltauwirkungen entlang des gesamten Lebenszyklus – von der Rohstoffgewinnung bis zum Lebensende – für alle unsere Produkte und Mobilitätslösungen zu reduzieren, um Ökosysteme intakt zu halten. Dabei ist Compliance mit Umweltregulierungen, Standards und freiwilligen Selbstverpflichtungen eine Grundvoraussetzung für unser Handeln.

Unser Fokus liegt auf vier priorisierten Handlungsfeldern:

- > Klima schützen. Wir bekennen uns zum Pariser Klimaschutzabkommen und richten unsere Aktivitäten am 1,5-Grad-Ziel aus. Wir setzen konsequent auf die Elektrifizierung unserer Produkte, die Dekarbonisierung unserer gesamten Wertschöpfungskette sowie den Ausbau erneuerbarer Energieerzeugung zur Belieferung unserer Standorte und Kunden. Bis spätestens 2050 beabsichtigen wir, ein bilanziell CO₂- neutrales Unternehmen zu sein.
- > Ressourcen schonen. Durch den Einsatz von recyceltem Material und nachwachsenden Rohstoffen verringern wir unseren Bedarf an Primärrohstoffen. Wir verbessern unsere Energie- und Ressourceneffizienz und etablieren Kreisläufe für Werkstoffe und Wasser. Gemeinsam mit unseren Geschäftspartnern verringern wir die Beanspruchung natürlicher Ressourcen entlang unserer Lieferkette.
- > Ökosysteme bewahren. Wir reduzieren schädliche Emissionen in Luft, Böden und Gewässern. Wir verringern die Auswirkungen unserer Geschäftstätigkeit auf Biodiversität und Ökosysteme und fördern Projekte zu deren Bewahrung.
- > Umwelt-Compliance einhalten. Wir wollen in Bezug auf Integrität und Compliance ein Vorbild für ein modernes, transparentes und erfolgreiches Unternehmen sein. Zu diesem Zweck betreiben wir Umwelt-Compliance-Managementsysteme, um Umweltrisiken und -chancen entlang des Lebenswegs unserer Mobilitätslösungen zu identifizieren und zu steuern. Wir führen einen offenen Dialog mit unseren Interessengruppen und beziehen deren Erwartungen in unsere Entscheidungen ein.

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 fortlaufende Verbesserung.

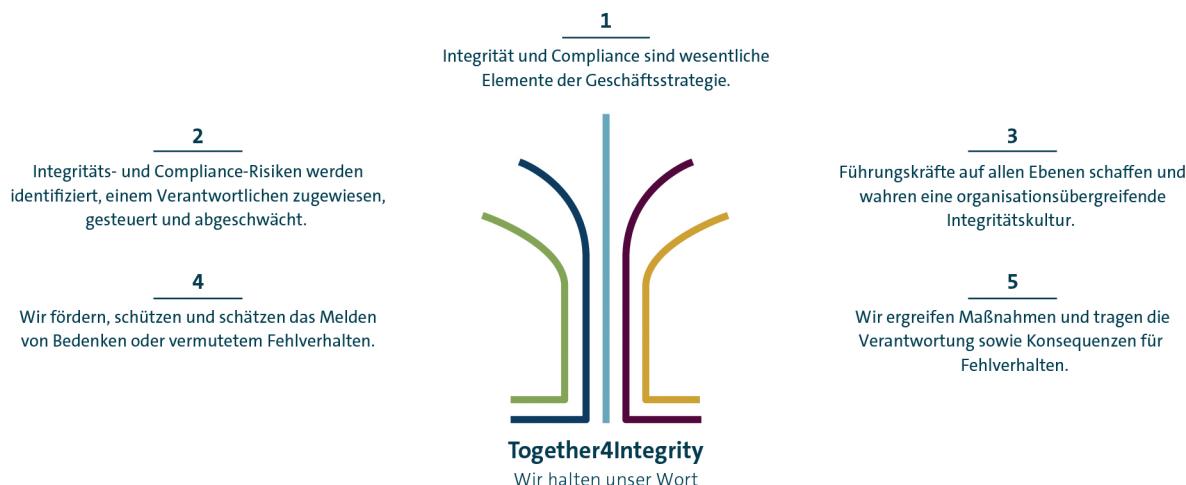
Die höchste interne Entscheidungsebene für Umweltbelange ist der Vorstand der Volkswagen AG. Sowohl er als auch die Vorstände der Marken berücksichtigen bei wichtigen Unternehmensentscheidungen nicht nur betriebswirtschaftliche, sondern auch soziale und umweltbezogene Kriterien. Die konzernweite Steuerung 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 absichtliches 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.

 CSR-PROJEKTE
<https://www.volkswagenag.com/de/sustainability/strategy-policy-engagement/engagement/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 Konzernstrategie NEW AUTO und ein 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 Konzerngremien, 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 Together4-Integrity (T4I) ein. Es bündelt nahezu alle Integritäts- und Compliance-Aktivitäten des Unternehmens unter einem Dach, mit konsistenten 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

Der Rollout von T4I ist weitgehend vollzogen, der Abschluss der Implementierung ist für 2025 geplant. Programmgestaltung wie auch Rollout von T4I werden über den Konzern 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 Resources) 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 bildet die Grundlage für regelkonformes Verhalten im Unternehmen. Der CoC gibt Hilfestellung, vermittelt im Zweifel geeignete Ansprechpartner und gilt verpflichtend für alle Beschäftigten des Konzerns. Wir verpflichten uns und unsere Mitarbeiter zu regelmäßigen Schulungen der wesentlichen CoC-Inhalte.

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

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.

5. Interne Compliance-Risikobewertung

Das Internal Compliance Risk Assessment (ICRA) identifiziert und adressiert die Compliance-Risiken im Konzern. Dazu gehören unter anderem Korruption, Geldwäsche oder Veruntreuung. Im Berichtsjahr wurde der ICRA-Prozess im Hinblick auf die Anforderungen des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes angepasst. Auf Basis der über das ICRA ermittelten Risikoprofile werden für jede Gesellschaft Compliance-Maßnahmen abgeleitet und definiert.

6. Hinweisgebersystem

Das Hinweisgebersystem dient als zentrale Anlaufstelle, um Regelverstöße von Konzernmitarbeitern sowie direkten und indirekten Lieferanten zu melden. Dazu gehören Wirtschafts-, Korruptions- und Steuerstraf-taten, Umweltstraftaten, Verstöße gegen Menschenrechte, Verstöße gegen kartell- und wettbewerbsrecht-liche 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 sowie auf menschenrechtliche Risiken 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 Mehrheitseigentümer kontrolliert werden.

MELDEKANÄLE DES HINWEISGEBERSYSTEMS



8. Geschäftspartnerprüfung

Der Business-Partner-Due-Diligence-Prozess prüft Geschäftspartner und Lieferanten auf Integrität, insbesondere Korruptionsrisiken und die Einhaltung ethischer Standards. Ziel ist, diese Risiken früh zu erkennen, entsprechende Geschäftspartner zu meiden sowie Maßnahmen zur Risikominimierung festzulegen und mit dem Geschäftspartner umzusetzen. Ist dies nicht möglich, wird eine Beendigung der Geschäftsbeziehung geprüft oder diese gar nicht erst aufgenommen.

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, interne wie externe Standards, vertraglich vereinbarte Kundenanforderungen und extern kommunizierte Selbstverpflichtungen erfüllen.

10. Umwelt-Compliance

Die gesetzlichen Umweltvorschriften und freiwilligen Selbstverpflichtungen sind bindend für alle Standorte und Geschäftsfelder. Die Umweltpolitik des Konzerns und das Umwelt-Compliance-Management-System 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.

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 und die betreffenden Mitarbeiter sanktioniert. Zur Korruptionsbekämpfung 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. Dazu gehört die Standhaftigkeit, an integren Grundsätzen festzuhalten – unabhängig von ökonomischem oder sozialem Druck. So 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 Pkw-produzierenden Marken eine Kennzahl definiert: Regeleinhaltung, Fehlertoleranz 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.

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 und Geldwäscheprävention.

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. Auch in der Volkswagen 360°-App können Beschäftigte direkt die Compliance-Beratungsstelle kontaktieren. Vor allem Mitarbeiter ohne eigenen IT-Arbeitsplatz profitieren von dieser Möglichkeit.

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.

Das Aktionspaket der Group-Compliance-Organisation widmet sich wichtigen Zukunftsfeldern. Darin enthalten sind unter anderem Projekte zur konzernübergreifenden Zusammenarbeit in den Märkten, die Weiterentwicklung IT-basierter Compliance-Tools oder Austauschformate mit internen und externen Compliance-Experten.

Weiterführende Informationen zu den Themen Integrität und Compliance sowie „Wirtschaft und Menschenrechte“ finden Sie im Konzernnachhaltigkeitsbericht 2022.

HINWEISGEBERSYSTEM

<https://www.volksag.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 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 in den USA die Kennzahl CO₂-Flottenemissionen.

Die EU-Pkw-Neuwagenflotte (EU27+2) des Volkswagen Konzerns (ab 2022 inkl. Lamborghini und Bentley) hat im Berichtsjahr gemäß den gesetzlichen Berechnungsgrundlagen im Durchschnitt 119 g CO₂/km (World-wide Harmonized Light Vehicles Test Procedure – WLTP)¹ emittiert, gegenüber einem gesetzlichen Zielwert von 122 g CO₂/km (WLTP)¹. Damit hat der Volkswagen Konzern das CO₂-Flottenziel der EU übererfüllt. Alle genannten Werte verstehen sich vorbehaltlich der Bestätigung der CO₂-Daten im Rahmen der offiziellen Veröffentlichung der EU-Kommission. Eine Zielverschärfung erfolgt voraussichtlich (vorbehaltlich der Veröffentlichung im EU-Amtsblatt) ab 2025: Demnach hat die EU-Kommission das Ziel einer CO₂-Reduktion von 15% festgelegt, 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% festgelegt, dies entspricht einem CO₂-Zielwert von unter 55 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. Für das Jahr 2035 gilt ein CO₂-Reduktionsziel von 100% für Pkw.

Die EU-Neuwagenflotte für leichte Nutzfahrzeuge des Volkswagen Konzerns hat im Berichtsjahr gemäß den gesetzlichen Berechnungsgrundlagen im Durchschnitt 193 g CO₂/km (WLTP)¹ gegenüber einem gesetzlichen Zielwert von 199 g CO₂/km (WLTP)¹ emittiert. Damit hat der Volkswagen Konzern das CO₂-Flottenziel

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 MY22 und der anschließenden Bestätigung durch EPA und CARB (interner Datenstand September 2022).

² Vorbehaltlich der Bestätigung durch EPA und CARB (Final MY Report MY21 eingereicht, aber noch nicht bestätigt).

der EU übererfüllt. Alle genannten Werte verstehen sich vorbehaltlich der Bestätigung der CO₂-Daten im Rahmen der offiziellen Veröffentlichung der EU-Kommission. Eine Zielverschärfung erfolgt voraussichtlich (vorbehaltlich der Veröffentlichung im EU-Amtsblatt) ab 2025: Demnach schreibt die EU-Kommission eine CO₂-Reduktion von 15% vor, was für unsere EU-Neuwagenflotte für leichte Nutzfahrzeuge einem CO₂-Zielwert von unter 184 g CO₂/km entspricht. Für das Jahr 2030 wurde eine Absenkung von 50% festgelegt, dies entspricht einem CO₂-Zielwert von unter 108 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. Für das Jahr 2035 gilt ein CO₂-Reduktionsziel von 100% für leichte Nutzfahrzeuge. In den Märkten Vereinigtes Königreich und Schweiz/Liechtenstein wurden die gesetzlichen Vorgaben von den Flotten der leichten Nutzfahrzeuge des Volkswagen Konzerns für das Berichtsjahr erreicht. Die Flotte der Pkw des Volkswagen Konzerns hat die gesetzlichen Vorgaben für das Berichtsjahr in der Schweiz knapp verfehlt. Die Zielvorgabe für den mit anderen Herstellern gebildeten CO₂-Pool in UK wurde jedoch erreicht.

In den Vereinigten Staaten von Amerika ist die Emissionsgemeinschaft – bestehend aus den Konzernmarken Volkswagen Pkw, Audi, Lamborghini, Bentley und Porsche – verpflichtet, die Vorschriften der zwei Regulierungen Green House Gas (GHG) und Corporate Average Fuel Economy (CAFE) einzuhalten. Aufgrund der abweichenden Länge eines Modelljahres – der in den USA verwendete Bilanzzeitraum – und des Kalenderjahres, sind die Werte für das aktuelle und vorhergehende Modelljahr durch interne Berechnungen hergeleitet. Der GHG CO₂-Wert für das Modelljahr 2022 (interner Datenstand September 2022) der Flotten Pkw und leichte Nutzfahrzeuge liegt im Durchschnitt bei 141 g CO₂/km (Modelljahr 2021: 146 g CO₂/km) gegenüber einem gesetzlichen Zielwert von 136 g CO₂/km (Modelljahr 2021: 142 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 2022 genannte Wert versteht sich ebenfalls vorbehaltlich der Bestätigung durch die Behörde EPA. 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 50% 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 Fahrzeugportfolio: 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.

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 50 rein batterieelektrische Modelle anbieten können. 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 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. Ein Ersteinsatz der SSP-Plattform befindet sich aktuell in Prüfung.

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 markt-spezifisch 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 Produktportfolios intensiv vor.

Wichtiger denn je ist für uns, den Modulansatz stringent weiterzuverfolgen. Um ein breites Produktportfolio wirtschaftlich anbieten zu können, reduzieren wir die Anzahl der einzelnen Module. Bei den konventionellen Verbrennungsmotoren etwa reduzieren wir die Varianten im Konzern langfristig im Rahmen der Transformation in Richtung Elektromobilität. Das schafft Freiraum für die Entwicklung und Produktion neuer elektrifizierter Antriebe.

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 Umwelteinflüsse 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 zu vermeiden, die auf der sogenannten „Kandidatenliste für besonders besorgniserregende Stoffe“ der EU-Verordnung REACH aufgeführt sind. 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.

Der Volkswagen Konzern hat sein Innovationsportfolio weiter fokussiert und auf markenübergreifend nutzbare Zukunftstechnologien ausgerichtet, um so die Innovationsfähigkeit der Marken effizient zu unterstützen. Die im Jahr 2020 neu vergebenen Führungsrollen der Marken in der Technischen Entwicklung zur Steigerung der Effizienz und zum Heben von Synergien bei Modulvarianz, Komponenten, Bauteilen und Prozessen wurden im Berichtsjahr weiter mit Leben gefüllt.

Den Einsatz von Modulen koordinieren 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 Elektrifizierung 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 Optimierung der Baukästen schafft finanziellen Spielraum für die Entwicklung der Zukunftsthemen.

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 Mobilitätskonzepte, 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 Strategie NEW AUTO erklärte der Volkswagen Konzern die Softwareentwicklung zu einer der Ziel-Kernkompetenzen. Die Verantwortung trägt unsere Softwaretochter CARIAD. Sie soll ein nachhaltiges, komfortables, vernetztes und sicheres automobile Erlebnis für die Kunden der Marken unseres Konzerns entwickeln. CARIAD soll die Antworten auf die strategischen Fragen der Digitalisierung bieten und die Softwarekompetenzen im Konzern bündeln.

Entwickler von CARIAD arbeiten an Standorten in Deutschland, Europa und – gemeinsam mit Entwicklungsteams des Volkswagen Konzerns – in Nordamerika. 2022 etablierte CARIAD eine eigene Niederlassung in China. Mit ihrer Mission „Aus China für China“ können die Entwicklungsteams dort einen noch besseren Fokus auf die Wünsche der chinesischen Kunden legen. Die CARIAD SE beschäftigt rund 5.500 Fachkräfte, die die Entwicklung folgender Lösungen im Konzern übernehmen:

- > eine einheitliche Software-Plattform „VW.OS“ für alle Konzernfahrzeuge,
- > einheitliche End-to-End-Elektronikarchitekturen,
- > die Anbindung an eine einheitliche Volkswagen Automotive Cloud „VW.AC“,
- > eine Infotainment-Plattform samt App-Store für Drittanbieter,

- > Fahr-Assistenzsysteme, automatisierte Parkfunktionen und hochautomatisiertes Fahren für private Mobilität,
- > ein Datenmarktplatz,
- > neue Mobilitätsdienste und digitale Geschäftsmodelle.

Im Jahr 2022 arbeiteten die Entwicklerteams von CARIAD gemeinsam mit den Marken Audi und Porsche intensiv an der Fertigstellung der Architektur E³ 1.2. Sie optimiert die Abstimmung der Hardware auf die Fahrzeugsoftware von CARIAD. Das soll nicht nur die Leistung der Fahrzeugrechner verbessern, sondern auch das Aufspielen von Over-the-Air-Updates erleichtern; ein zentraler Hebel für die Einführung neuer Dienste, auch nach dem Produktionsstart der Fahrzeuge.

Bereits heute liefert CARIAD updatefähige Software für aktuelle Fahrzeuggenerationen auf seiner Architektur E³ 1.1 an die Konzernmarken, mit dem Anspruch, die Software sicher und nachvollziehbar zu gestalten. Sie wird bereits als Over-the-Air-Update in die Fahrzeuge eingespielt.

Langfristig soll CARIAD all seine Lösungen in einer weiterentwickelten, skalierbaren Software-Plattform zusammenführen und den Konzernmarken zur Verfügung stellen, vom Volumensegment bis zur Premiumplattform. Damit sollen Skaleneffekte generiert werden, um die Kosten für die steigenden Softwarebedarfe im Fahrzeug für alle Marken zu senken.

Die neue Plattform soll auch den Weg zu autonomen Fahrfunktionen der Zukunft ebnen. Die Entwicklung des autonomen Fahrens ist Kernbestandteil der NEW AUTO Strategie. CARIAD verantwortet die Entwicklung teil- und hochautomatisierter Fahrfunktionen (bis zu Level 4) für die Marken des Konzerns. Diese Anwendungen werden auf unterschiedlichen Leistungsebenen (Level 2+, 3 oder 4) schrittweise in ihren neuen Fahrzeugmodellen eingeführt. Volkswagen Nutzfahrzeuge ist dabei speziell für die Bereiche Mobility and Transportation as a Service (MaaS/TaaS) zuständig. Mit der strategischen Technologie-Initiative Mobility Solutions wird das autonome Fahren an neue Service-Modelle geknüpft, also geteilte Mobilität in den genannten Bereichen mit Robo-Shuttles und -Transportern.

CARIAD und Volkswagen Nutzfahrzeuge treiben die künftige Einführung autonomer Fahrtechnologien gemeinsam mit Entwicklungspartnern weiter voran.

Mit Allianzen Kräfte bündeln

Die 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 Mobilitätssysteme, 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. 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: einen mittelgroßen Pickup, einen Stadtlieferwagen und einen Transporter im Ein-Tonnen-Ladesegment. Außerdem wird Ford den Modularen E-Antriebs-Baukasten (MEB) von Volkswagen für zwei elektrische Volumenmodelle nutzen, die ab 2023 in Europa angeboten werden sollen. 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.

Wir wandeln uns zu einem Mobilitätsanbieter mit digitalem Ökosystem und einer vollvernetzten Fahrzeugflotte. Gemeinsam mit unserem strategischen Partner Microsoft wollen wir die Softwareentwicklung für das Automobil von morgen vorantreiben. Die Automated Driving Platform mit Microsoft beschleunigt die agile Entwicklung von Cloud-basierten Fahrassistentensystemen und automatisierten Fahr- und Parkfunktionen durch unsere Softwareteams.

Zur Ausgestaltung der Rahmenbedingungen für die Zulassung und Einführung unseres eigenen Self-Driving-Systems beteiligen wir uns aktiv an öffentlichen Projekten. Die Erfahrungen, die wir dort sammeln, kommen den Marken des Konzerns und damit unseren Kunden zugute.

Die Entwicklung der automatisierten Fahrfunktionen für die Kunden unserer Marken übernimmt konzernübergreifend die Softwaretochter CARIAD. Dazu schloss sie im Jahr 2022 gleich mehrere signifikante Partnerschaften. In der Automated Driving Alliance wollen CARIAD und Bosch das teil- und hochautomatisierte Fahren massentauglich, also auch im Volumensegment verfügbar, machen. Ziel ist es, für Konzernfahrzeuge Funktionen bereitzustellen, bei denen Fahrer die Hände zeitweise vom Lenkrad nehmen können, wo dies regulatorisch möglich ist. In der Alliance entwickeln die beiden Unternehmen gemeinschaftlich Level-2-„hands-free“-Systeme für Stadt, Land und Autobahn sowie ein System, bei dem das Fahrzeug die komplette Fahraufgabe auf der Autobahn übernimmt.

Um die Entwicklungskompetenz im Bereich hochautomatisierter Fahrfunktionen auf dem chinesischen Markt weiter zu stärken, schloss CARIAD eine lokale Partnerschaft mit dem Unternehmen Horizon Robotics. Die Unternehmen planen im Rahmen eines neuen Joint Ventures auch die Entwicklung eines Hightech-Halbleiters, eines so genannten „System on a Chip“ (SoC), um die Integration zahlreicher Funktionen auf einem einzigen Chip zu forcieren.

CARIAD setzt sich darüber hinaus für eine offene Zusammenarbeit in der weltweiten Entwicklergemeinschaft ein: 2022 trat CARIAD der Open Source Community Eclipse Foundation bei und beteiligt sich dort als strategisches Mitglied in der Arbeitsgruppe „Software Defined Vehicle“, um Basissoftware im Auto effizienter zu entwickeln und Innovationen zu fördern.

F&E-Kennzahlen

Im Geschäftsjahr 2022 haben wir weltweit 5.305 (5.638) 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, Digitalisierung, Konnektivität sowie alternative Antriebe entfällt, belegt die Innovationskraft unseres Unternehmens.

In Summe waren die Forschungs- und Entwicklungskosten des Konzernbereichs Automobile im Berichtsjahr mit 18,9 (15,6) Mrd.€ um 21,3% höher als im Vorjahr; ihr Anteil an den Umsatzerlösen des Konzernbereichs Automobile – die F&E-Quote – lag bei 8,1 (7,6)%. Neben neuen Modellen standen vor allem die Elektrifizierung unseres Fahrzeugportfolios, die Digitalisierung, neue Technologien und die Weiterentwicklung der modularen und rein elektrischen Baukästen und Plattformen im Mittelpunkt. Die Aktivierungsquote belief sich auf 51,4 (50,3)%. Die nach IFRS ergebniswirksamen Forschungs- und Entwicklungskosten erhöhten sich auf 14,3 (12,8) Mrd.€.

Im Bereich Forschung und Entwicklung waren am 31. Dezember 2022 – einschließlich der At Equity konsolidierten chinesischen Joint Ventures – konzernweit 58.912 (+11,1%) Mitarbeiter tätig; das entspricht einem Anteil von 8,7% an der Belegschaft. Der Anstieg im Vergleich zum Vorjahr resultiert unter anderem aus einer Änderung der Erhebungsmethodik.

FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSKOSTEN IM KONZERNBEREICH AUTOMOBILE

Mio. €	2022	2021
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	18.908	15.583
davon aktivierte Entwicklungskosten	9.723	7.843
Aktivierungsquote in %	51,4	50,3
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	5.144	5.050
Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten	14.329	12.790
Umsatzerlöse	232.385	206.237
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	18.908	15.583
F&E-Quote	8,1	7,6

BESCHAFFUNG

Die zentrale Aufgabe der Beschaffung bestand im Geschäftsjahr 2022 darin, entlang der fünf Dimensionen Kosten, Versorgung, Nachhaltigkeit, Qualität und Innovationen einen entscheidenden Beitrag für das Unternehmensergebnis zu leisten. Dabei standen vor allem die Herausforderungen zu den Themen Versorgung und Kosten im Fokus. Das Jahr 2022 war insbesondere davon geprägt, die Versorgung mit Teilen abzusichern. Durch gezielte Task-Force-Arbeit konnten drohende Fahrzeugverluste insbesondere aufgrund der Teileengpässe im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Konflikt minimiert werden. Im zweiten Halbjahr 2022 standen zudem die Preissteigerungen der Energiekosten, damit verbundene Lieferantenforderungen und die Sicherstellung der Energieversorgung in eigenen Werken und bei Lieferanten im Fokus.

Beschaffungsstrategie

Die Konzernstrategie NEW AUTO steht auch innerhalb der Beschaffung für mehr Geschwindigkeit, Fokus sowie Konsequenz und treibt den Wandel stärker voran. Im Jahr 2022 haben wir unsere Funktionsbereichsstrategie weiter vorangetrieben und weiterentwickelt. Neben den kurzfristigen Kostenzielen verfolgt unsere Strategie die Verbesserung unserer Versorgungssituation, die Steigerung der Produktqualität sowie die Stärkung von Innovationskraft und Nachhaltigkeit. Die Ziele leiten sich aus der Konzernstrategie NEW AUTO ab und treiben den Wandel von Volkswagen auch aus der Beschaffung heraus. Darüber hinaus schaffen wir optimierte strukturelle Voraussetzungen für unsere Mitarbeiter der Beschaffung und setzen mit der Digitalisierung unserer Prozesse sowie einer erhöhten Mitarbeiterorientierung weitere Schwerpunkte.

Elektromobilität

Als zentrale Aufgabe der Beschaffung 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 des nachhaltigen Handelns von Lieferanten, 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. 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 Beschaffung sollen Transaktionen mit unseren Lieferanten zukünftig standardisiert und wo möglich automatisiert werden, um nicht nur Transaktionskosten zu reduzieren, sondern auch Geschäftsprozesse zu beschleunigen. Hierbei ist auch die Einbindung von Catena-X, dem Datennetzwerk der Automobilindustrie, ein wichtiger Baustein. Mögliche Versorgungsrisiken sollen frühzeitiger identifiziert und entsprechende Maßnahmen und Alternativen gemeinsam schneller abgeleitet werden können. Die Umsetzung der Digitalisierungsstrategie der Beschaffung wird konsequent verfolgt, um gezielt die Schwächen der IT-Systemlandschaft innerhalb der Beschaffung zu beheben und auch die Effektivität, Effizienz und Zukunftsfähigkeit der Organisation zu steigern. Die ersten Systeme beziehungsweise Module wie beispielsweise ein cloudbasiertes Modul zur Automatisierung von Beschaffungsaktivitäten in der Fahrzeugprojektphase und ein anerkanntes Online-Verhandlungs-Tool wurden bereits implementiert und in die bestehende Systemlandschaft integriert.

Struktur der wichtigsten Einkaufsmärkte

Die Beschaffung 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 Beschaffungsorganisationen der Marken sind wir in der Lage, konzernweit Synergien auf den verschiedenen Einkaufsmärkten zu heben.

Der Volkswagen Konzern betreibt, zusätzlich zu den Beschaffungseinheiten 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.

Supply Chain Management der Beschaffung

Innerhalb des Supply Chain Managements der Beschaffung fokussieren wir uns darauf, die Versorgung in Anlaufphasen und im Seriengeschäft abzusichern. Dies umfasst die Begleitung der Industrialisierung bei unseren Lieferanten, die Serienüberwachung sowie das Management von Versorgungskrisen, wie zum Beispiel Energie- und Rohstoffengpässe im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie sowie mit dem Russland-Ukraine-Konflikt.

Bereits in der frühen Phase neuer Projekte führen wir Audits durch, um die Versorgung durch unsere Lieferanten abzusichern. Des Weiteren erfolgt eine Begleitung der Kaufteile entlang der einzelnen Projektmeilensteine bis zum Produktionsstart. Dabei fordern insbesondere komplexe Bauteile immer wieder eine Vor-Ort-Begleitung durch unser Lieferantenmanagement. Abschließend erfolgt eine Abnahme der Produktionskapazitäten, um den Serienanlauf der Fahrzeuge in unseren Werken zeitgerecht zu ermöglichen.

Darüber hinaus erfolgen regelmäßige Überprüfungen im laufenden Serienbetrieb, beispielsweise bezüglich eines fortlaufenden Bedarfs- und Kapazitätsabgleichs oder möglicher Kapazitätsanpassungen bei den Lieferanten. Hierdurch wird auch die Kapazität der Lieferanten bei der Verwendung von bestehenden Bauteilen in Neuprojekten abgesichert.

Komplexen Herausforderungen entlang der Lieferkette können wir durch unsere etablierte Krisenmanagementstruktur und das weltweite Lieferantennetzwerk entgegenwirken und damit auf eine Vielzahl von Standorten und Technologien zurückgreifen. Insbesondere bei der Bewältigung der Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts und dem damit verbundenen Aufbau von Absicherungsstandorten hat diese Struktur einen entscheidenden Beitrag geleistet. Durch die bereichsübergreifende Arbeit zwischen Beschaffung, Qualitätssicherung, Entwicklung, Produktion und Logistik konnten die kurzfristigen Verluste reduziert und die Absicherungsstandorte erfolgreich industrialisiert werden.

Die verfolgten Maßnahmen infolge des Russland-Ukraine-Konflikts zeigen, dass das weltweite Lieferantenmanagement wirksam arbeitet. Dennoch führte die 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 dieses 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. Im Berichtsjahr lagen uns 12.660

Ratings für Lieferanten vor, deren Auftragsvolumen einem Anteil von 75 % am Gesamtvolumen entspricht. Sowohl die Validierung des 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 Vergabungsentscheidungen an Nachhaltigkeitskriterien ist einer der stärksten Hebel, um diese durchzusetzen. Auf bestehende Nachhaltigkeitsrisiken und -verstöße, auch in der vorgelagerten Lieferkette, reagieren wir mit der systematischen Definition und Umsetzung von Maßnahmen, um die erkannten Verstöße abzustellen. Zudem haben wir die Fort- und Weiterbildung von Lieferanten auch in diesem Berichtsjahr fortgesetzt. Im Geschäftsjahr 2022 haben über 2.900 Lieferanten unsere Qualifizierungsangebote wie digitale Lieferantschulungen oder E-Learnings wahrgenommen.

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.

Im Rahmen unseres nachhaltigen Lieferantenmanagements engagieren wir uns auch für den Schutz derjenigen Gruppen, die entlang unserer Lieferkette einem hohen Risiko potenzieller Menschenrechtsverletzungen ausgesetzt sein können. Um den internationalen Rahmenwerken und Anforderungen sowie insbesondere dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz zu entsprechen, haben wir 2022 ein Human-Rights-Focus-System implementiert. Das System hat zum Ziel, besonders hohe Risiken in unserer Lieferkette im Zusammenhang mit Menschenrechtsverletzungen sowie Umwelt zu erkennen und angemessen zu adressieren. Zur Bearbeitung der teilweise umfangreichen Risiken in den Rohstofflieferketten setzen wir unser Raw-Material-Due-Diligence-Management-System weiter um. 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.

Weiterführende Informationen zum Thema Menschenrechte finden Sie im Nachhaltigkeitsbericht 2022 im Kapitel Lieferkette und Menschenrechte.

TECHNIK

Im Vorstandsressort „Technik“ werden folgende Schwerpunkte verantwortet: alle Aktivitäten der Volkswagen Group Components, die Vermarktung der Volkswagen Plattformen und Komponenten an Dritte, die Entwicklung, Herstellung und Beschaffung von Batteriezellen (Tech-Initiative „Cell and Battery“) sowie alle Themen rund um Laden und Energie für den Konzern weltweit (Tech-Initiative „Charging and Energy Services“).

Ziel ist eine weitere Verbesserung der Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit durch eine markenübergreifende Steuerung der Technikaktivitäten und eine konzernweit abgestimmte Wertschöpfungsstrategie. Sowohl bei traditionellen Technologien als auch bei Zukunftsthemen sollen Synergien realisiert werden, um den Übergang zur Elektromobilität voranzutreiben.

Der Volkswagen Konzern hat in der Technologie-Roadmap seine Ziele für die Bereiche Batterie und Laden bis 2030 festgeschrieben. Mit der Batterie-Roadmap wollen wir Komplexität und Kosten dieser Schlüsselkomponente signifikant senken, um das Elektrofahrzeug für möglichst viele Menschen attraktiv und bezahlbar zu machen.

Batterie

Volkswagen hat im Jahr 2022 mit der PowerCo SE ein eigenes Unternehmen gegründet, das die weltweiten Batterieaktivitäten des Konzerns bündelt. Vom neuen europäischen Battery Hub in Salzgitter aus steuert das Unternehmen den Aufbau des internationalen Fabrikbetriebs, die Weiterentwicklung der Zelltechnologie, die vertikale Integration der Wertschöpfungskette sowie die Ausstattung der Fabriken mit Maschinen und Anlagen. Perspektivisch sind weitere Produkte wie Großspeichersysteme für das Energienetz geplant.

Bei der Grundsteinlegung für die konzernweit erste eigene Zellfabrik in Salzgitter, die 2025 den Betrieb aufnehmen soll, stellte die PowerCo zwei Schlüsselkonzepte vor, mit denen sie künftige Industriestandards setzen will: Die Einheitszelle, die einen flexiblen Einsatz verschiedenster Zellchemien ermöglicht und perspektivisch in bis zu 80% aller Konzernmodelle zum Einsatz kommen soll. Das zweite Schlüsselkonzept ist die Standardfabrik, die mit einheitlichen Gebäuden, Ausrüstung, IT und Infrastruktur den schnellen Roll-out der Eigenfertigung gewährleisten soll und somit an künftige Innovationen schnell und flexibel anpassbar ist.

Nach Salzgitter entsteht eine zweite Zellfabrik in Valencia, Spanien; für weitere drei Zellfabriken in Europa werden derzeit Standorte sondiert. Neben Europa prüft die PowerCo zudem bereits weitere Gigafabriken in Nordamerika. Jede Fabrik soll zu 100% mit regenerativ erzeugtem Strom betrieben und auf künftiges Closed-Loop-Recycling ausgelegt werden. Neben der PowerCo als Zellhersteller wurde als weitere Einheit das Center of Excellence geschaffen, das unter anderem das konzernweite Produktmanagement für Batteriezelle und Batteriesystem, die Entwicklung von Batteriesystemen sowie die Lieferantenqualität verantwortet.

Vertikale Integration

Die vertikale Integration der Wertschöpfung ist eine wesentliche Säule der Batteriestrategie. Im Zuge des Aufbaus einer eigenen Zellfertigung übernimmt Volkswagen schrittweise Verantwortung für weitere Wertschöpfungsstufen, um so die Verfügbarkeiten, Kosten und Nachhaltigkeit wesentlicher Rohstoffe und Materialien besser beeinflussen zu können. Beispiele sind unter anderem ein langfristiges Lieferabkommen mit Vulcan Energy Resources über CO₂-neutrales Lithium aus dem Oberrheingraben und ein Memorandum of Understanding mit der kanadischen Regierung, den Aufbau nachhaltiger regionaler Rohstoff-Lieferketten in Nordamerika voranzutreiben.

Kathodenmaterial spielt als wesentlicher Kostenfaktor und Leistungsträger der Batterie eine zentrale Rolle für die Transformation zur Elektromobilität. Die PowerCo hat mit dem belgischen Materialtechnologie-Konzern Umicore ein Gemeinschaftsunternehmen gegründet, das die europäischen Zellfabriken ab 2025 mit Kathoden- und Vormaterial versorgen soll. Bis Ende des Jahrzehnts wollen die Partner Materialien für 160 GWh Zellkapazität pro Jahr produzieren.

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 Energie-Ökosystems 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. Mit einer gemeinsamen Beteiligung der Konzernmarken Volkswagen Pkw, Audi und Porsche am paneuropäischen High Power Charging (HPC) Joint Venture IONITY, des von Volkswagen und Enel gegründeten Joint Ventures Ewiva in Italien sowie weiteren Partnerschaften wird eine umfassende Ladeinfrastruktur zur Absicherung der Mobilität aufgebaut: Bis 2025 soll die Anzahl an öffentlichen Schnellladepunkten in Europa 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 erweitert werden. Zum anderen werden nachhaltige Geschäftsmodelle durch die Erweiterung der Wertschöpfung wie beispielsweise intelligentes und energie-

marktintegriertes Laden erschlossen. Der Konzern agiert mit seiner Lade- und Energiemarkte Elli in Europa als Lade-Abo-Anbieter und bietet mit einem eigenen Ladeservice Kunden aller Elektrofahrzeuge den Zugang zu rund 450.000 Ladepunkten mit circa 20.000 Schnellladern bei rund 800 Anbietern in 27 Ländern. Zudem umfasst die Produktpalette von Elli die gesamte Bandbreite der Ladelösungen für Privatkunden und Unternehmen – von der eigenen Wallbox über die flexible Schnellladesäule bis hin zu smarten Ökostrom-Tarifen.

Antrieb und Plattform

Der unternehmerisch eigenständigen Geschäftseinheit Volkswagen Group Components unter dem Dach der Volkswagen AG sind weltweit rund 70.000 Mitarbeiter zugeordnet, 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 Group Components ab.

Neben den Produktreihen sind die Entwicklungsbereiche der Group Components im Bereich Antrieb und Plattform gebündelt. Das Entwicklungspotfolio 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.

Platform Business

Im Vorstandsrössort „Technik“ wird die konzernweite Verantwortung für den externen Vertrieb von Plattformen und Komponenten gebündelt. Umfang dieser Organisationseinheit Platform Business (Drittmarktgeschäft) sind die erfolgreiche Anbahnung und Akquise (inklusive Vertragsgestaltung) sowie Betreuung von Kundenprojekten inklusive der dazugehörigen Auftragsabwicklung (Logistik, Abrechnung). Im Rahmen des Kooperationsprojekts mit Ford wurden die notwendigen markenübergreifenden Strukturen und Prozesse innerhalb der Volkswagen Organisation geschaffen, um künftig auch weitere externe Kunden effizient zu bedienen. Im Jahr 2022 wurde eine Ausweitung der Zusammenarbeit mit Ford vereinbart. Der Autobauer will rund 1,2 Mio. Fahrzeuge auf MEB-Basis produzieren – eine Verdoppelung des Volumens gegenüber bisherigen Vereinbarungen. Auch mit dem indischen Autohersteller Mahindra sondiert Volkswagen derzeit ein Lieferabkommen für MEB-Komponenten wie Elektromotor und Batteriesystem.

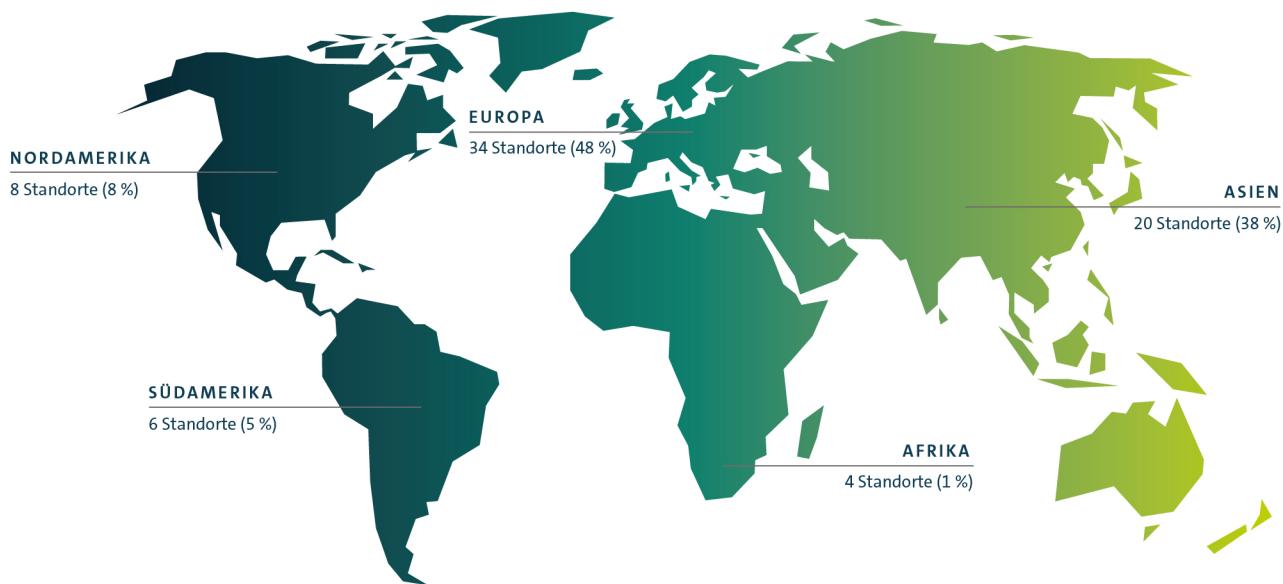
PRODUKTION

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 2022 lag die weltweite Fahrzeugfertigung mit 8,72 Mio. Fahrzeugen 5,2% über dem Vorjahreswert. Die Produktivität nahm im Vergleich zum Vorjahr um 1,2% zu.

Der Halbleitermangel und eine Unterbrechung von Lieferketten ausgelöst durch den Russland-Ukraine-Konflikt sowie die Covid-19-Pandemie hatten Produktionseinschränkungen im Volkswagen Konzern zur Folge; zum Ende des Berichtszeitraums entspannte sich die Versorgungs- und Produktionssituation.

FAHRZEUGPRODUKTIONSSSTANDORTE DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Anteil an der Gesamtproduktion 2022 in Prozent



Produktionsstrategie one.PRODUCTION

Die Produktion unterstützt die Konzernstrategie NEW AUTO mit ihrer Funktionalbereichsstrategie one.PRODUCTION. Durch die gemeinsame inhaltliche Ausrichtung unserer Aktivitäten wollen wir die Kräfte und Potenziale unserer weltweiten Fertigung und Logistik markenübergreifend bündeln und somit Synergien erschließen.

Wir haben inhaltliche Cluster zu den Themenfeldern Produktionsnetzwerk, effiziente Prozesse, Umwelt, Digitalisierung und Innovation sowie Zusammenarbeit gebildet. In diesen fünf strategischen Zielfeldern bearbeiten kompetenzstarke Teams die für die Produktion im Konzern relevanten strategischen Themen. 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. Das ermöglicht uns, Produkte mit hoher Qualität und hohem Kundennutzen zu wettbewerbsfähigen Kosten in unseren Standorten zu fertigen.

Globales Produktionsnetzwerk

Das Produktionsnetzwerk des Konzerns erstreckt sich über 119 Produktionsstandorte einschließlich unserer chinesischen Joint Ventures. 72 Standorte davon sind fahrzeugproduzierende Werke. 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. Dem Volkswagen Konzern ist 2022 in einem herausfordernden Umfeld der Anlauf von 38 Fahrzeugprojekten gelungen, davon waren 12 neue Produkte beziehungsweise Produktnachfolger sowie 26 Produktaufwertungen oder Derivate.

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, Audi und Porsche produziert.

Der Volkswagen Konzern hat mit der Konzernstrategie NEW AUTO das Ziel, ein weltweit führender Anbieter nachhaltiger Mobilität zu werden. Dabei stehen innovative, effiziente, nachhaltige und kundenorientierte sowie auf profitables Wachstum fokussierte Mobilitätslösungen im Vordergrund. 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 sowie im Jahr 2022 durch den ID.5 von Volkswagen Pkw 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. Damit wurden zum Jahresende 2022 im weltweiten Produktionsnetzwerk an 14 Standorten Elektrofahrzeuge produziert.

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 und Logistik hat das Ziel, die gesamte Prozesskette zu vereinfachen, neue Technologien bestmöglich einzusetzen und autonome Abläufe zu etablieren. Innovationsfelder lagen 2022 unter anderem im Bereich Computer Vision, Augmented Reality, Process Mining und AI Robotics.

Auf Basis der von Volkswagen selbst entwickelten Computer-Vision-Plattform wird beispielsweise künstliche Intelligenz unter anderem für komplexe Bildprüfungen genutzt und markenübergreifend an weitere Standorte übertragen. 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 erschwerten Rahmenbedingungen konnte der Ausbau der DPP gemeinsam mit Amazon Web Services (AWS) und Siemens vorangetrieben werden. Seit 2019 wurden 26 Produktionsstandorte vollständig an die DPP angeschlossen und mit eigenentwickelten Applikationen für die Verbesserung der Produktion und Logistik ausgestattet. Im Jahr 2022 wurde der Austausch von lokalen Lösungen zwischen den Standorten über die DPP weiter ausgebaut. 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. Dadurch können auch konventionelle Prozesse, wie zum Beispiel die abnahmesichernde Testfahrt in den Werken, durch eigenentwickelte Applikationen wie den Road Test Predictor (Vorhersage notwendiger Testfahrten) ersetzt beziehungsweise auf ein Minimum reduziert werden. Erfolgsfaktor der digitalen Transformation in Produktion und Logistik ist unter anderem die moderne und effiziente Steuerung der IT-Bebauung im Produktionsnetzwerk. Für die Produktion und Logistik wurde ein Architekturmanagement verankert und als bereichsübergreifendes Zusammenarbeitsmodell etabliert. Vorgaben aus Strategie, Governance sowie Referenzbebauung können damit koordiniert und harmonisiert werden.

Mit Catena-X gestaltet Volkswagen, gemeinsam mit anderen Herstellern und Zulieferern, die Zukunft der automobilen Lieferkette. Ziel ist es, ein globales Datennetzwerk mit gemeinsamen Werten in Bezug auf Kollaboration, Datensouveränität, Vertrauen und Kooperation aufzubauen. Materialrückverfolgbarkeit, übergreifendes Bedarfs- und Kapazitätsmanagement sowie umfängliche Engpasssteuerung sind Beispiele dafür, wie die Leistungsfähigkeit unserer Werke gesteigert und auch zukünftige Anforderungen der Lieferkette erfüllt werden sollen.

Zero 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 „Zero Impact Factory“ entwickelt konkrete Schritte zu einer Produktion, die keine negativen Auswirkungen mehr auf die Umwelt hat und unser Umweltbild goTOzero unterstützt. Im Rahmen einer internen Erhebungsphase zu „Zero Impact Factory“ werden wir ab 2023 an allen Standorten zur Fertigung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen umfangreiche Daten und Informationen erfassen: Für die Abbildung der absoluten Umweltauswirkungen erheben wir 22 quantitative Indikatoren als sogenannte Impact Points, und mit der Site Checklist überprüfen wir 143 qualitative Umweltkriterien im Hinblick auf ihren Umsetzungsstatus.

Mit den Impact Points und der Site Checklist werden Kriterien in den Handlungsfeldern Klimaschutz und Energie, Emissionen, Wasser und Abfall erfasst. Im Fokus stehen aber auch Aspekte wie das Erscheinungsbild der Fabrik, Engagement für die Biodiversität, Schutz des Bodens, Vermeidung von Betriebsstörungen, ein funktionierendes Umwelt-Compliance-Management, Verbesserung der Ressourceneffizienz hin zur Kreislaufwirtschaft sowie ein umweltneutrales Mobilitätsmanagement für Mitarbeiter- und Gütertransport. Mit Hilfe dieser Methoden können wir gezielt Reduktionsmaßnahmen dort anwenden, wo sie die größte Wirkung haben.

Die „Zero Impact Factory“-Methodik soll ab 2025 das bisherige KPI-System der Umweltentlastung Produktion (UEP) ablösen. Damit erfolgt ein Wechsel von der Steuerung nach rein performance-orientierten Kennzahlen hin zu einer Reduzierung der absoluten Umweltauswirkungen unserer Produktionsprozesse. Unser Ziel: Bis 2050 streben wir einen „Zero Impact Factory“ Status für alle Standorte zur Fertigung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen an.

Um unter anderem derartige Programme zu unterstützen, wird seit Mitte 2019 in allen Produktionsstandorten weltweit ein eigens entwickeltes Managementsystem eingeführt, das die wesentlichen Themen aus dem Bereich Compliance mit denen des Umweltmanagements verknüpft. Dieses Umwelt-Compliance-Managementsystem (UCMS) bildet die Grundlage für die Einhaltung aller externen und internen Vorschriften und Regeln in Bezug auf die Umwelt.

Die UCMS-Umsetzung bezog sich zunächst auf die großen Produktions- und Entwicklungsstandorte. Im zweiten Schritt wurde das Anwendungsgebiet des UCMS auch auf Konzerngesellschaften erweitert, deren Geschäftstätigkeit ein geringeres Umweltrisiko mit sich bringt. Der Ausroll- und Beratungsprozess wurde im Berichtsjahr weiterhin 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 IT-gestützten System erfassen und katalogisieren wir Maßnahmen, die wir für einen konzernweiten Best-Practice-Austausch zur Verfügung stellen. Im Berichtsjahr wurden rund 1.400 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 haben einen positiven Einfluss auf die Umweltindikatoren des Konzerns und lohnen sich oft auch in ökonomischer Hinsicht.

GoTOzero Impact Logistics

Die Logistik von Konzern und Marken unterstützt ebenfalls 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 auch die Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene

sowie die nahezu vollständige CO₂-Vermeidung durch den Einsatz von Ökostrom im Schienenverkehr in Deutschland und weiteren Ländern in Zusammenarbeit mit der Deutsche Bahn AG und weiteren Bahndienstleistern. So wurden beispielsweise im dritten Quartal 2022 weitere Teile des Bahnverkehrs in Polen auf Ökostrom umgestellt.

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. Grundsätzlich ermöglichen die Dual-Fuel-Motoren zudem den zukünftigen Einsatz von nichtfossilen 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 regenerativem 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 weniger CO₂ verursacht.

MARKETING UND VERTRIEB

Wir verstehen uns als innovativer und nachhaltiger Mobilitätsanbieter für alle gewerblichen und privaten Kunden weltweit – mit einem einzigartigen Produktpotfolio, 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 kommen immer mehr Konzernfahrzeuge auf den Markt, die je nach Verfügbarkeit 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 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. Aus der Konzernstrategie haben wir die neue Funktionalbereichsstrategie NEW SALES 2030 abgeleitet. Sie ist die Grundlage für die Transformation des Vertriebs hin zum Mobilitätsanbieter. NEW SALES 2030 soll uns befähigen, noch flexibler und zielgerichteter auf die Wünsche unserer Kunden zu reagieren und zusätzliche Ertragspotenziale, beispielsweise über digitale Geschäftsmodelle, zu heben.

Mit dem Abschluss der Europcar-Transaktion im Juli 2022 hat Volkswagen im Rahmen der Tech-Initiative „Mobility Solutions“ einen weiteren Meilenstein seiner Strategie NEW AUTO erreicht. Die erfolgreiche gemeinsame Übernahme mit zwei Konsortialpartnern ist ein wichtiger Erfolg für das Wachstum des Volkswagen Konzerns im Bereich der Vehicle-on-Demand (VoD)-Dienstleistungen. Europcar soll zum Eckpfeiler eines Produktpportfolios werden, das den Mobilitätsbedarf der Kunden von der Fahrzeugnutzung

für ein paar Stunden bis hin zum Abonnement für mehrere Monate abdeckt. Wir gehen davon aus, dass die meisten Menschen bis 2030 weiterhin individuelle Mobilität bevorzugen werden, aber ihr Hauptinteresse wird die Nutzung und weniger der Besitz von Fahrzeugen sein. Der Volkswagen Konzern möchte am voraussichtlich schnell wachsenden Markt für Mobilitätsdienstleistungen partizipieren.

Auch im Bereich Marketing und Vertrieb sind wir uns unserer Verantwortung für Klima und Umwelt bewusst. Neben dem breiten Angebot an rein batterieelektrischen Fahrzeugen und Hybridmodellen haben wir das Projekt „goTOzero retail“ ins Leben gerufen, welches unsere Vertriebspartner bei der Umstellung hin zu einem klimaneutralen Geschäftsmodell unterstützen soll.

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. Dafür messen wir die Kundenzufriedenheit entlang der Kundenkontaktpunkte mit unseren Marken und thematisieren sie in Vorstandsgremien. 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 geeignete Kennzahlen: Die Loyalitätsrate stellt den Anteil der Kunden unserer Pkw-Marken dar, 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. Audi konnte 2022 seine Position nach einem zuletzt gezeigten Aufwärtstrend festigen. Im Vergleich zu anderen Herstellergruppen belegt der Volkswagen Konzern in den europäischen Kernmärkten bezüglich der Loyalität weiterhin einen Spitzenrang. Mit der Eroberungsrate wird der Anteil der gewonnenen Pkw-Kunden in Bezug auf eine markenspezifische Auswahl an Wettbewerbern abgebildet. Die Marken ŠKODA, Audi und Porsche zeigten sich bei dieser Kennzahl stabil, während Volkswagen Pkw und SEAT sich verschlechterten. CUPRA konnte hingegen zulegen.

Auf den europäischen Kernmärkten hat sich 2022 das Markenimage der Marke Volkswagen Pkw verbessert und liegt nun über Gesamtmarktniveau. Auch das Markenvertrauen hat sich weiter verbessert. Porsche belegt im Imageranking wie in den Vorjahren einen Spitzenplatz.

Elektromobilität und Digitalisierung im Konzern-Vertrieb

Im Rahmen unserer Elektrifizierungsoffensive wollen wir bis 2030 unseren Kunden weltweit rund 50 rein batterieelektrische Fahrzeuge 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 schlankere Systeme und cloud-basierte 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 1,1% gestiegenen Pkw-Gesamtmarkt in Deutschland stieg der Anteil gewerblicher Großkunden an den Gesamtzulassungen im Berichtsjahr auf 18,8 (16,6)%. Der Anteil des Volkswagen Konzerns in diesem Kundensegment nahm auf 43,5 (42,1)% zu. Außerhalb Deutschlands verzeichneten wir bei den Zulassungen gewerblicher Großkunden in Europa einen Konzernanteil von 25,7 (26,6)%. Dies zeigt, dass das Vertrauen der Großkunden in den Konzern weiterhin auf einem hohen Niveau liegt.

After Sales und Service

Im After-Sales-Geschäft verstehen wir uns als Komplettanbieter für alle kundenrelevanten Produkte und Dienstleistungen. Gemeinsam mit unseren Partnern haben wir den Anspruch, die Mobilität unserer Kunden und unserer Fahrzeuge ein Leben lang sicherzustellen. Dazu erweitern wir kontinuierlich unser Angebot maßgeschneiderter Dienstleistungen, um den Komfort und die Zufriedenheit unserer Kunden zu steigern. Zusätzlich bieten die Partnerbetriebe ein umfangreiches Portfolio von Serviceleistungen für alle Fahrzeugklassen an.

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, softwareorientierten 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 mit den Marken des Volkswagen Konzerns generieren und neue Möglichkeiten zur Stärkung der Kundenloyalität nutzen.

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. Aufgrund von Störungen in den Lieferketten, insbesondere bei der Versorgung von Halbleitern, konnten wir im Berichtsjahr in Einzelfällen die Liefertreue bei Ersatzteilen nicht vollumfänglich gewährleisten.

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 individuellen 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 Produkt-erlebnisses 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 im abgelaufenen Geschäftsjahr weiterhin im Mittelpunkt unserer Arbeit: Die Entwicklung softwarebasierter Systeme rückt immer weiter 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 unternehmensweit Maßnahmen zur Cyber Security. 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 seit Juni 2022 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-Managementsystems entsprechend den Anforderungen aus der UNECE-Regulierung weiter. In diesem Rahmen trifft Volkswagen fachbereichsübergreifend umfangreiche Maßnahmen im gesamten Unternehmen.

Strategie der Konzern-Qualität

Unsere Funktionalbereichsstrategie New Quality 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 Konzernstrategie NEW AUTO setzt neue Parameter für die Transformation zum softwareorientierten 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. 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. Im Rahmen unserer Funktionalbereichsstrategie haben wir auf der obersten Betrachtungsebene für die großen Pkw-produzierenden Marken die Kennzahl „Garantie- und Kulanzvergütungen pro Fahrzeug nach 12 Monaten Einsatzdauer“ als strategische Kennzahl definiert. Sie 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 seit dem Herstelljahr 2020 infolge des immer weiter steigenden Einsatzes neuer Technologien im

Automobil sowie aufgrund der zunehmenden Komplexität erhöht. Maßnahmen zur Reduzierung der Werte wurden ergriffen und zeigen Wirkung.

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 der Software von Qualitätsmeilensteinen flankiert: Hier werden nach dem Mehr-Augen-Prinzip alle Systeme, Komponenten oder Bauteile einbezogen, 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 weiterhin 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.

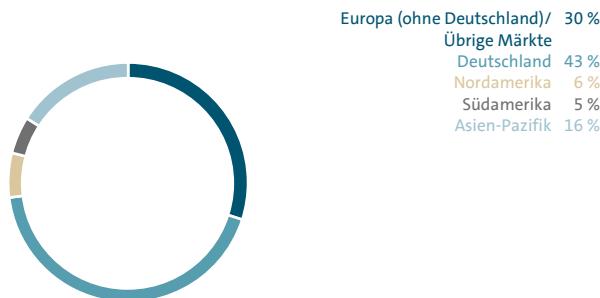
Um eine angemessene Qualitätsanmutung unserer Fahrzeuge im Wettbewerbsvergleich erreichen zu können, berücksichtigen wir regionale Kundenbedürfnisse in unseren Fahrzeug-Audits. Jede Marke legt gemeinsam mit den einzelnen Regionen fest, wie ihr Produkt dort positioniert werden soll. Dadurch stärken wir 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 2022 beschäftigten wir – die chinesischen Gemeinschaftsunternehmen einbezogen – insgesamt 675.805 Mitarbeiter, das sind 0,4% mehr als Ende 2021. Ihre Verteilung auf das In- und Ausland blieb im vergangenen Jahr weitgehend stabil: Ende 2022 arbeiteten 293.862 (295.065) Mitarbeiter in Deutschland.

MITARBEITER NACH MÄRKTN

in Prozent, Stand 31. Dezember 2022



Personalstrategie und Grundsätze der Personalpolitik

Für den Volkswagen Konzern ist die Transformation der Belegschaft im Rahmen seiner Konzernstrategie NEW AUTO als eines der zentralen Fokusthemen definiert. Außerdem haben wir das Thema in der eigenen Konzerninitiative „People & Transformation“ auf den Weg gebracht. Eine Schlüsselrolle spielt für unsere drei Markengruppen Volumen, Premium sowie Sport & Luxury in diesem Zusammenhang die Personalstrategie (Group People Strategy) Transform to Tech. Auch mit ihr werden zentrale und erfolgreiche Ansätze der Personalpolitik fortgeführt. Hierzu gehören die ausgeprägte Stakeholder-Orientierung in der Unternehmens-Governance, umfassende Partizipationsrechte für die Mitarbeiter, zukunftsgerichtete Qualifizierungsmöglichkeiten und das Leitbild langfristiger Betriebszugehörigkeit durch systematische Mitarbeiterbindung. Hinzu kommt der Anspruch, die Vergütung fair und transparent zu gestalten.

Gleichzeitig setzt die Personalstrategie innovative Akzente: Das Mitarbeitererleben (Employee Experience) soll systematisch verbessert werden, die Teams sollen als wichtigste Einheiten der Unternehmensorganisation gestärkt und moderne Arbeitsformen wie agiles Arbeiten sollen ausgebaut werden. So möchten wir unsere Arbeitgeberattraktivität steigern und die Leistungsfähigkeit unserer Organisation erhöhen.

Im Rahmen der Personalstrategie haben wir verschiedene Dimensionen identifiziert, mit dem Ziel die Bedürfnisse und Erwartungen der Mitarbeiter ganzheitlich zu adressieren. Diese vier Dimensionen zusammen machen das Arbeitserlebnis, die Arbeitszufriedenheit und am Ende den Erfolg der Arbeit sowie die Einbettung des Unternehmens in die Gesellschaft aus:

1) „Ich“ (Me@Volkswagen): Wir wollen das Mitarbeitererleben systematisch verbessern und sicherstellen, dass jeder Mitarbeiter optimale Bedingungen für die Erfüllung seiner Aufgaben vorfindet. Das beginnt mit zeitgemäßen und aufgabenrelevanten Arbeitsmitteln und Tools, führt über die Vermeidung von Bürokratie und überkomplexen Prozessschritten bis hin zu modern gestalteten Arbeitsräumen, 360-Grad-Feedbackmöglichkeiten, einem individuellen Gesundheitscoaching und persönlich zugeschnittenen Weiterbildungsmöglichkeiten.

2) „Mein Team“ (Teams@Volkswagen): Hochleistungs-Teams sind im Volkswagen Konzern Gruppen, die sich vertrauen, ein gemeinsames Ziel haben und sich aufeinander verlassen können, die aber auch kritisch diskutieren und ihre Meinung sagen. Im Zuge unserer Transformation ändert sich die Art, wie Teams im Volkswagen Konzern zusammenarbeiten. Hybride, digitale Formen der Zusammenarbeit gewinnen an Bedeutung. Sie erfordern moderne Bürowelten, die kollaboratives und flexibles Arbeiten

erleichtern. Gleiches gilt für Möglichkeiten, digital zusammenzuarbeiten – ein Aspekt, den die Covid-19-Pandemie noch einmal verstärkt hat.

3) „Wir alle bei Volkswagen“ (All of us@Volkswagen): Das gemeinsame Wertefundament für alle Marken und Gesellschaften des Konzerns 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. Mit unserer Unternehmenskultur möchten wir für unsere Belegschaft ein Gefühl von Zugehörigkeit schaffen – ein wichtiger Aspekt, der insbesondere in Zeiten des Wandels und in einem immer diverser werdenden Umfeld an Bedeutung gewinnt. Als wichtigen Teil unseres Selbstverständnisses als attraktiver Arbeitgeber sehen wir eine faire Vergütung. Sie soll motivieren und unsere Wertschätzung für die Leistung jedes Einzelnen zum Ausdruck bringen. Außerdem gilt es, unsere Führungskräfte dazu zu befähigen, zu einer gelungenen Transformation beizutragen und Vorbild zu sein. Konzernweite Aktivitäten wie der Teamdialog und das Role-Model-Programm (Vorbild-Programm) sollen die Auseinandersetzung mit unseren Konzerngrundsätzen und deren Integration in alle Arbeitsprozesse fördern. Mit dem Role-Model-Programm streben Führungskräfte aller Marken gemeinsam mit ihren Mitarbeitern eine Verbesserung der Unternehmenskultur an.

4) „Volkswagen in der Gesellschaft“ (We@Volkswagen and the world around us): Uns ist bewusst, dass wir ohne eine langfristige gesellschaftliche Legitimität an unseren Standorten und in unseren Märkten unser Geschäftsmodell in Zeiten des beschleunigten Wertewandels nicht fortführen können – das gilt wirtschaftlich, ökologisch und sozial. Dabei verstehen wir unsere Beschäftigten als Repräsentanten des Volkswagen Konzerns, die unsere Werte in die Gesellschaft vermitteln. Zusammen mit ihnen übernehmen wir auch über unser Kerngeschäft hinaus Verantwortung – zum Beispiel durch Stiftungsarbeit und Corporate Volunteering. Die Themen unseres gesellschaftlichen Engagements erstrecken sich von Bildung, Diversity, Erinnerungskultur, Kultur, Klima- und Umweltschutz über diverse Standortengagements.

Mit der Transformation befinden wir uns auf einem langfristigen Weg der Veränderung und Erneuerung. Dabei ist uns wichtig immer wieder zu überprüfen, ob wir den eingeschlagenen Kurs halten und unsere Ziele erreichen. Die folgenden strategischen Kennzahlen helfen uns, unsere Fortschritte zu messen und bei Bedarf gegenzusteuern:

- > 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 für den Großteil unserer Konzernbelegschaft durchgeführt wird. Der Zielwert für das Jahr 2025 beträgt 89,1 von 100 möglichen Indexpunkten. Im Berichtsjahr wurden 86,6 Indexpunkte erreicht, das heißt, das Zwischenziel für 2022 von 88,7 Indexpunkten wurde verfehlt. Im Vorjahr wurden 86,8 Punkte erreicht. Für die Volkswagen AG betrug der Wert für das Jahr 2022 87,1 Indexpunkte (87,7 Punkte).
- > Diversity-Index: Im Zuge des konzernweiten Diversity-Managements berichten wir in dieser strategischen Kennzahl die Entwicklung des Anteils von Frauen im Management sowie die Internationalisierung im Top-Management jeweils im Verhältnis zur aktiven Belegschaft (Gesamtbelegschaft ohne Auszubildende, Mitarbeiter in der passiven Phase der Altersteilzeit und Beschäftigte in der Entnahmephase Zeitwertpapiere) weltweit. Die Kennzahl untermauert insbesondere den Anspruch der Personalstrategie, mit ihren Maßnahmen zu einer vorbildlichen Führungs- und Unternehmenskultur beizutragen. Der Frauenanteil im Management besteht aus den Mitarbeiterkreisen Managementkreis, Oberer Managementkreis sowie Top-Managementkreis (inklusive Konzernvorstände) und lag im Jahr 2022 mit 17,2% um 0,9 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% erhöhen; im abgelaufenen Geschäftsjahr betrug er 23,4% (20,3%); ab 2022 Methodikänderung, im Fall einer doppelten Staatsangehörigkeit werden beide Staatsangehörigkeiten berücksichtigt. Die Werte für den Frauenanteil im Management und die Internationalisierung im Topmanagement werden gleichgewichtet in den Diversity-Index eingebracht, der für das Jahr 2016 auf 100 gesetzt wurde. Für das Jahr 2022 war eine Steigerung dieses Indexes auf 136 geplant. Dieses Ziel wurde mit dem Wert von 140 (127) übertroffen.

- > Umsetzungsstand Strategische Personalplanung: Die strategische Personalplanung ergänzt die operative Personalplanung um eine qualitative, langfristige sowie strategische Planungsperspektive. Sie ermöglicht es, qualitative und quantitative Über- und Unterdeckungen in den Geschäftsbereichen frühzeitig zu identifizieren und leitet erforderliche Qualifizierungs-, Ausbildungs- sowie Restrukturierungserfordernisse ab, deren Umsetzungen zur Unterstützung der Transformation beitragen sollen. Um den Fortschritt in der strategischen Personalplanung abzubilden, werden wir den Anteil der aktiven Belegschaft messen, der in der strategischen Personalplanung ab 2023 berücksichtigt wird.
- > Weiterbildungsstunden pro Mitarbeiter: Mit der Transformation in der Automobilindustrie stehen wir vor dem größten Kompetenz- und Kulturwandelprozess der Unternehmensgeschichte. Damit werden die individuellen Veränderungsmöglichkeiten für die Beschäftigten zu einem immer wichtigeren Erfolgsfaktor. Durch die Nutzung von Skaleneffekten im Zuge der Digitalisierung und durch die Lernplattform Degreed, die sukzessive im Konzern ausgerollt werden soll, verbessert Volkswagen den Zugang zu Bildungsangeboten. Ziel ist es, die durchschnittlichen Qualifizierungsstunden pro Mitarbeiter im Volkswagen Konzern – bezogen auf die aktive Belegschaft – bis 2030 um 35 % auf 30 Stunden pro Mitarbeiter im Jahr zu erhöhen. Der Ausgangswert liegt bei 22,3 Stunden und bildet den Durchschnitt der Basisjahre 2015 bis 2019. Die Wahl der Basisjahre ist begründet durch den Ausbruch der Covid-19-Pandemie, die zu einer zeitweiligen Einschränkung der Weiterbildungsaktivitäten in den Jahren 2020 und 2021 geführt hat. Die Zielgröße für das Berichtsjahr waren 22 Stunden. Sie wurde mit durchschnittlich 19,9 Stunden pro Mitarbeiter verfehlt.

Qualifizierung und Weiterbildung

Die Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit von Volkswagen hängt, gerade während der Transformation, maßgeblich vom Engagement und Wissen der Mitarbeiter ab.

Mitarbeitern im Volkswagen Konzern steht ein breites Spektrum von Qualifizierungsmaßnahmen entlang der Berufsfamilien zur Verfügung. Hierzu gehören alle Mitarbeiter, die ihre Tätigkeit auf Basis einer gemeinsamen Fachlichkeit ausüben und dafür verwandte Kompetenzen benötigen. Die fachlichen und überfachlichen Kompetenzen für die jeweilige Tätigkeit sind in Kompetenzprofilen festgeschrieben, an denen sich die Qualifizierungsmaßnahmen ausrichten. Die Formate reichen von der Weiterbildung zu allgemeinen 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. Das Lernangebot wird dabei kontinuierlich erweitert.

Mit Degreed haben wir eine innovative Lernplattform etabliert, die unseren Beschäftigten vielfältige Weiterbildungsmöglichkeiten eröffnet. Die Plattform schafft eine einfache und individuelle Lernerfahrung und ist darauf ausgerichtet, die Ergebnisse der strategischen Personalplanung mit entsprechenden Qualifizierungsprogrammen zu unterstützen. Zudem geht es um die Entwicklung wichtiger und spezifischer Fähigkeiten, beispielsweise in Themenfeldern wie Data Analytics, Softwareentwicklung, Leadership, Machine Learning und künstliche Intelligenz. Außerdem bildet Volkswagen mit dem Programm „Fakultät 73“ für die digitale Transformation benötigte Softwareentwickler selbst aus. Die Absolventen sind vorwiegend in den Fachbereichen der Konzern- und Marken-IT, der Technischen Entwicklung und CARIAD im Einsatz. In 2022 starteten 200 Studenten als nun mehr vierter 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, CARIAD und ŠKODA unterstützen zudem den Aufbau und Betrieb innovativer Programmierschulen in Wolfsburg, Berlin und Prag in Kooperation mit der gemeinnützigen École 42. Bisher wurden in den Ausbildungsinstituten über 400 Studenten aufgenommen, die nach einem innovativen Ausbildungskonzept von- und miteinander lernen.

ALTERSSTRUKTUR DER BELEGSCHAFT

Anteil zum 31. Dezember 2022 in Prozent



Berufsausbildung und duales Studium

Herzstück der Qualifizierung bei Volkswagen sind die Berufsausbildung sowie das duale Studium. Zum Jahresende 2022 bildete der Volkswagen Konzern 16.590 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 Berufsanhänger 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 – neben der Arbeit im eigenen Fachbereich – einen Überblick über das Unternehmen und nehmen an ergänzenden Qualifizierungsmaßnahmen teil. Hochschulabsolventen mit internationaler Ausrichtung können das Programm Start-Up 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.

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. Wir haben zudem für die Volkswagen AG 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 für den Zeitraum bis zum Jahresende 2025 einen Frauenanteil von 16,5% für die erste Führungsebene (Oberes Management, Top-Management und Markenvorstand) und von 23,4% für die zweite Führungsebene (Managementkreis) innerhalb der aktiven Belegschaft zum Ziel gesetzt. Zum 31. Dezember 2022 lag der Frauenanteil in der aktiven Belegschaft (ohne Mitarbeiter in Entnahmephase Zeitwertpapiere) in der ersten Führungsebene bei 14,2% und in der zweiten bei 19,7%. 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, 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 Instrument der Volkswagen AG, mit dem Beschäftigte eine selbstfinanzierte Freistellung mit Vorleistung des Unternehmens in Anspruch nehmen können.

Das hybride Arbeiten als Kombination aus mobilen Tätigkeiten und Präsenz im Büro erhöht die zeitliche und räumliche Flexibilität der Beschäftigten und wird für den Volkswagen Konzern immer mehr zum Standard. Auch im Berichtsjahr haben wir virtuelle und hybride Kommunikation und Kollaboration sowie neue Formate der Wissensvermittlung und Qualifizierung weiterentwickelt und ausgebaut. Zu den wesentlichen Themen gehörten:

- > die Ausgestaltung beziehungsweise Erweiterung der Betriebsvereinbarungen zur mobilen Arbeit bei der Audi AG und der Volkswagen AG,
- > die Erhaltung der mentalen Gesundheit und
- > die Stärkung der Führungs- und Vertrauenskultur vor dem Hintergrund der sich wandelnden Arbeitswelt (Bereich Culture and Change Factory).

Des Weiteren haben wir den Leitfaden für die digitale und hybride Zusammenarbeit weiterentwickelt, der den Mitarbeitern, Führungskräften und Teams als Orientierungshilfe für eine gelingende Kommunikation und Organisation dienen soll. Weiter verfolgt haben wir auch die Initiative „Office 2025“, mit der innerhalb der Volkswagen AG die Modernisierung der Büro- und Arbeitswelt vorangetrieben werden soll.

Der Volkswagen Konzern legt besonderen Wert auf die Fähigkeit der Mitarbeiter, agil und unternehmerisch zu handeln. Gemeinsam mit 30 börsennotierten Großunternehmen aus Deutschland, Österreich und der Schweiz haben wir in der Initiative DACH30 eine Kompetenzmatrix für die Aus- und Weiterbildung im Bereich agiler Unternehmensprozesse entwickelt. Die Volkswagen Group Academy hat im Zuge dessen ein Qualifizierungspoolfolio zur Agilität etabliert.

FRAUENANTEIL VOLKSWAGEN KONZERN

Stand 31. Dezember

	2022	2021
%		
Beschäftigte	18,1	17,9
Auszubildende ¹	20,3	20,1
Management gesamt	16,8	15,9
Managementkreis	18,8	17,9
Oberer Managementkreis	13,5	12,5
Top-Managementkreis	9,8	8,3

¹ ohne Scania und Navistar

Gesundheitsvorsorge und Arbeitsschutz

Gesundheitsvorsorge und Arbeitsschutz sind im Volkswagen Konzern zentrale personalpolitische Themen.

Im Geschäftsjahr 2022 haben wir die Arbeits- und Gesundheitsschutzpolitik des Volkswagen Konzerns neugefasst. Neben der Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen ist es unser Anspruch, den Schutz und die Förderung der physischen und psychischen Gesundheit zu gewährleisten und dabei psychosoziale Risiken und deren Auswirkungen zu berücksichtigen. Unser Selbstverständnis ist eine Gesundheitsvorsorge der Beschäftigten, die über dem im jeweiligen Land gesetzlich festgelegten Standard liegen soll.

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 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 2022 erfasste 159 Gesellschaften in 49 Ländern. Von den 614.142 Mitarbeitern in den erfassten Gesellschaften beteiligten sich 475.778. Das entspricht einer Beteiligungsquote von 77%. Der Stimmungsindex, der sich aus 22 Fragen errechnet, ist die Hauptkenngroße des Stimmungsbarometers und fließt unter anderem in die Berechnung der Vorstandsvergütung mit ein. Er wird aus der Summe aller diesbezüglich abgegebenen Antworten der Befragung ermittelt und lag 2022 bei 82,4 von 100 möglichen Indexpunkten. Damit liegt der im Jahr 2022 erreichte Wert knapp über dem Wert des Vorjahres, der sich auf 82,3 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)

Mit der Strategie NEW AUTO treibt der Volkswagen Konzern seine Transformation zum software-orientierten Unternehmen nachhaltiger Mobilität maßgeblich voran. Technologie- und Datenkompetenzen sind hierfür aus unserer Sicht der Schlüssel – sowohl im Fahrzeug als auch innerhalb des Unternehmens. Digitalisierte Lieferketten, automatisierte Fertigungsprozesse, datengesteuerte Nachhaltigkeit und ein nahtloses Kundenerlebnis sind Beispiele dafür, dass eine innovative IT der Motor für die Mobilität der Zukunft ist. Der Volkswagen Konzern hat vor diesem Hintergrund Anfang 2022 das Vorstandressort „IT“ etabliert. Auf Basis einer fundierten Bestandsaufnahme wurde das Zielbild mit der Funktionalbereichsstrategie NEW IT aufgesetzt, in dem folgende Themen im Fokus stehen:

- > Die Bereitstellung hochgradig automatisierter Unternehmensprozesse und -systeme durch eine hochleistungsfähige IT-Infrastruktur mit kosteneffizientem Cloud-First-Ansatz, die widerstandsfähig gegen Cyber-Bedrohungen sein und den Datenschutz gewährleisten soll.
- > Die kundenzentrierte Entwicklung von IT-Produkten und digitalen Dienstleistungen mit schneller Markt-reife soll durch agile Entwicklung stetige Verbesserung und Weiterentwicklung ermöglichen.
- > Das systematische Nutzen und Bereitstellen von Daten in der gesamten Organisation zur Optimierung von Produkten, Prozessen und der Unternehmensgovernance. Daten sollen künftig zum Werttreiber für Innovationen, neue Geschäftsmodelle, eine personalisierte Kundenansprache und bessere Unternehmenssteuerung über alle Marken und Gesellschaften hinweg werden.

Mit der neuen Strategie NEW IT soll die IT- und Daten-Organisation auf die Anforderungen der kommenden Jahre ausgerichtet werden, wodurch sie konsequent zur strategischen Ausrichtung des Volkswagen Konzerns beiträgt. Mit der fachlichen Anbindung der Chief Information Officers (CIOs) der Markengruppen Volumen, Sport & Luxury, Premium und der Volkswagen Financial Services AG an das Konzernvorstands-

ressort „IT“ soll eine einheitliche, strategische Ausrichtung sichergestellt sowie die Hebung von Synergien und die Nutzung von Skaleneffekten weiter vorangetrieben werden. Das systematische Identifizieren und konzernweite Teilen von Praxisbeispielen sorgt für effektiven Wissenstransfer innerhalb des Unternehmens, schont Ressourcen und sorgt für mehr Tempo und Effizienz. Ausgelöst durch die weltweite Ausbreitung der Covid-19-Pandemie wurden bereits in den Vorjahren erweiterte Maßnahmen, wie beispielsweise der Einsatz mobiler Arbeit, zum Schutz der Belegschaft getroffen. Damit verbunden hat die Verfügbarkeit der IT-Infrastruktur in allen Marken und Gesellschaften hohe Priorität. 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 wurden 2022 weitere Funktionen für die einfache, konzernweite digitale Zusammenarbeit implementiert.

Software-Entwicklung

Der Konzern-IT obliegt die Kompetenz zur schnellen und bedarfsgerechten Entwicklung von Software- und IT-Lösungen im Unternehmen. Die Umsetzung erfolgt unter anderem in den weltweiten Software Development Centern (SDC). Das strategische Ziel besteht darin, den Anteil der Eigenleistungen in Softwareprodukten für die Geschäftsprozesse zu sichern und sukzessiv auszuweiten.

Weiterhin steht die Prozessoptimierung und Definition von Standards bezüglich der Softwareentwicklung im Vordergrund. Dies implizieren unter anderem die internationale und datengetriebene Steuerung der Aktivitäten in den SDC, die strategische Ausrichtung der geschäftskritischen Unternehmenssysteme gemäß der NEW IT sowie die Sicherung des geistigen Eigentums in Form des Quellcodes von Softwareprodukten.

Nutzung von Digitalisierung und IT-Lösungen

Der digitale Wandel wird bei Volkswagen durch den Vorstand stetig begleitet und unterstützt. Der Konzern-Vorstandsausschuss „Digitale Transformation“ befasst sich mit der marken- und geschäftsbereichsübergreifenden digitalen Transformation der Unternehmensprozesse im gesamten Volkswagen Konzern. Er steuert das IT-Projektportfolio des Konzerns, unterstützt den digitalen Kulturwandel sowie Innovationen und fördert Synergien der digitalen Transformation zwischen dem Konzern und den Marken.

Die Digitalisierung im Unternehmen greift Volkswagen unter anderem in seinen konzerneigenen Software Innovation Centern (SIC) auf. Dies sind Innovations- und Kompetenzzentren, die die Anforderungen aus den unterschiedlichen Bereichen des Unternehmens aufnehmen und mit ihrer Expertise neue Technologien pilotieren, daraus unternehmensrelevante Anwendungsfälle entwickeln und sie für die Organisation produktiv nutzbar machen. Hierbei arbeiten Konzern-IT, Forschungseinrichtungen, Bildungseinrichtungen (wie beispielsweise Universitäten), Technologiepartner und Politik eng an Zukunftsthemen der Informationstechnologie zusammen. Die SIC nutzen dabei auch ihr Netzwerk mit Start-ups, um innovative Lösungen an die Bedürfnisse von Volkswagen zu adaptieren. So lassen sich die Erfahrung und die strategische Kompetenz eines großen Unternehmens wie Volkswagen mit dem Pragmatismus, den innovativen Ideen für neue Geschäftsfelder und der Schnelligkeit von jungen Gründerfirmen verbinden.

Hoch spezialisierte Experten in den SIC in München und in Wolfsburg arbeiten beispielsweise daran, das Potenzial des Quantencomputing für unternehmerisch sinnvolle Anwendungsbereiche zu erschließen. Im Mittelpunkt stehen sowohl Fragestellungen der Verkehrsflussoptimierung wie das Ridepooling (ein Fahrdienst, bei dem verschiedene Fahrgäste eine ähnliche Strecke zurücklegen) sowie die Optimierung der Reihenfolge einzelner Arbeitsschritte (zum Beispiel Lackierreihenfolge), um Fertigungszeiten zu reduzieren und Ressourceneinsatz zu verbessern. Volkswagen forscht zudem an der Optimierung der chemischen Zusammensetzung der Batterie durch die Nutzung von Quantencomputing.

Im Bereich des maschinellen Lernens wird an einer intelligenten Steuerung des Energieeinsatzes am Beispiel der Druckluftsteuerung gearbeitet, um nachhaltige Einsparungen zu erzielen. Methoden der künstlichen Intelligenz werden aber auch im Bereich der Qualitätssicherung eingesetzt, mit Hilfe von Audioanalysen wird beispielsweise die Qualitätssicherung in der Getriebefertigung unterstützt.

Zudem werden die SIC genutzt, um den Wissenstransfer zu Themen wie Advanced Data Analytics (Prozess zur systematischen Analyse von Daten in elektronischer Form) oder Block Chain (Distributed-Ledger-Technologien) im gesamten Unternehmen umzusetzen, um diese neuen Technologien konzernweit nutzbar zu machen. Im Bereich After Sales wird mit Hilfe von Advanced Data Analytics beispielsweise die Lagerhaltung von Ersatzteilen optimiert. Ebenso werden zahlreiche Bot-Projekte umgesetzt, die Geschäftsabläufe automatisieren (Robotic Process Automation).

Des Weiteren werden Produktionsabläufe durch künstliche Intelligenz und Kamerasysteme unterstützt (Computer Vision). Die Systeme und Anlagen in den Fabriken werden zu einem integrierten Gesamtsystem verbunden. Im Hinblick auf Forschung und Entwicklung bringt die Konzern-IT gemeinsam mit den Fachbereichen ebenfalls ihr Know-how ein, beispielsweise in EU-Projekten. So machen digitalisierte Arbeitsinstrumente wie das „virtuelle Konzeptfahrzeug“ den Produktentwicklungsprozess, unter anderem durch den Ersatz physischer Komponenten mit am Computer generierten virtuellen Teilen, schneller und effizienter.

IT-Sicherheit

Die globale Absicherung der Daten und Informationen im Volkswagen Konzern ist eine zentrale Aufgabe der IT, die im Geschäftsjahr 2022 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 Industrial Cyber Security. Inhalt und Ausrichtung des Programms werden jährlich auf Aktualität überprüft und im Bedarfsfall angepasst.

Als einer der ersten Fahrzeughersteller hat Volkswagen die bestandene TISAX (Trusted Information Security Assessment Exchange)-Bewertung seiner Lieferanten eingefordert 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 direkte Kommunikation von Fahrzeugen untereinander und mit der Verkehrsinfrastruktur ermöglicht. Mit dieser vom TÜV zertifizierten und nach europäischen Standards implementierten Technologie sind bereits mehr als 700.000 Fahrzeuge ausgestattet, was die Sicherheit für unsere Kunden erhöhen soll.

Aufgabe der Automotive Cyber Security ist die Abwehr von Cyber-Angriffen auf unsere Fahrzeuge im gesamten Produktlebenszyklus sowie auf das digitale Fahrzeug-Ökosystem. Basierend auf den gesetzlichen Anforderungen aus der UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) Regulierung wurden die Konzernrichtlinien im Volkswagen Konzern implementiert. Auf deren Grundlage werden markenspezifische Organisationsrichtlinien unter Berücksichtigung der organisatorischen Gegebenheiten spezifiziert und umgesetzt.

Im Programm „Protected Customer“ haben wir die Anforderungen aus der UNECE-Regulierung adressiert. Um unsere Kunden gegen Cyber-Angriffe zu schützen und die Rechtskonformität unserer Lösungen in Bezug auf nationale und internationale Vorschriften umzusetzen, etablieren wir integrierte marken- und regionsübergreifende Sicherheits-Managementsysteme für Informations- und Cyber-Sicherheit. Diese wurden im Jahr 2021 mit der UNECE-CSMS-Zertifizierung bestätigt. Die Absicherung des kompletten Lebenszyklus unserer Fahrzeuge und digitaler Mobilitätsdienste wurde mit dem Programmende im Jahr 2021 in den Regelbetrieb überführt und wird dort weiterverfolgt.

Wichtige zentrale Prozesse der Informationssicherheit wurden auf Basis der internationalen Norm ISO 27001 auditiert und 2022 erneut zertifiziert. Sie ist die wichtigste branchenübergreifende Norm für Informationssicherheit und unsere Grundlage zum Aufbau eines angemessenen Informationssicherheitsmanagementsystems für alle schützenswerten Informationen des Unternehmens.

Mit Einführung des Datenschutzmanagementsystems und der Datenschutzmanagementorganisation wurden in den vergangenen Jahren die Infrastruktur für die Umsetzung und die nachhaltige 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 bereits in die Konzeption von IT-Lösungen und Infrastrukturentscheidungen integriert.

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 2022 ist unter der Internetseite https://www.volkswagenag.com/presence/nachhaltigkeit/documents/sustainability-report/2022/Nichtfinanzialler_Bericht_2022_d.pdf in deutscher Sprache und unter https://www.volkswagenag.com/presence/nachhaltigkeit/documents/sustainability-report/2022/Nonfinancial_Report_2022_e.pdf in englischer Sprache spätestens ab dem 30. April 2023 abrufbar.

NACHTRAGSBERICHT

Nach dem Ende des Geschäftsjahres 2022 gab es keine Vorgänge von besonderer Bedeutung.

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: Wir gestalten mit unseren taxonomiekonformen Investitionen in Entwicklungsleistungen und Sachanlagen bereits heute die 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. Der Finanzsektor soll entscheidend dazu beitragen, dieses Ziel zu verwirklichen. Dazu hat die EU im Jahr 2021 die „Strategie zur Finanzierung einer nachhaltigen Wirtschaft“ veröffentlicht. Sie zielt darauf ab, die Finanzierung der Transformation zu einer nachhaltigen Wirtschaft zu unterstützen und enthält Vorschläge für Maßnahmen in den Bereichen Finanzierung des Übergangs zur Nachhaltigkeit, Inklusivität, Widerstandsfähigkeit und Beitrag des Finanzsektors sowie globale Ambition. Sie basiert auf dem EU-Aktionsplan zur Finanzierung nachhaltigen Wachstums von 2018 und enthält neben den Bausteinen „Offenlegungen“ und „Instrumente“ als wesentlichen Baustein 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 somit potenziell zur Verwirklichung mindestens eines der folgenden sechs Umweltziele beitragen 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 substanziellen 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.

Der Volkswagen Konzern unterstützt das übergeordnete Ziel der EU. Wir bekennen uns zum Pariser Klimaschutzabkommen und richten unsere eigenen Aktivitäten am 1,5-Grad-Ziel aus. Bis 2050 beabsichtigen wir, ein bilanziell CO₂-neutrales Unternehmen zu sein.

BERICHTERSTATTUNG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2022

Der Volkswagen Konzern hat gemäß EU-Taxonomie für das Geschäftsjahr 2022 über die beiden Umweltziele Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel zu berichten, die Kriterien zu den übrigen vier Umweltzielen sind von der EU noch nicht definiert. Die Angaben zu den Umsatzerlösen, Investitionsausgaben und Betriebsausgaben beziehen sich auf die mittels Vollkonsolidierung in den Abschluss des Volkswagen Konzerns einbezogenen Gesellschaften. Dementsprechend sind Volumina und Finanzdaten unserer chinesischen Joint Ventures nicht berücksichtigt.

Die EU-Taxonomie enthält Formulierungen und Begriffe, die noch Auslegungsunsicherheiten unterliegen und die bei späterer Klarstellung durch die EU zu Änderungen in der Berichterstattung führen könnten. Es besteht letztlich das Risiko, dass die als taxonomiekonform ausgewiesenen Kennzahlen anders zu beurteilen wären. Unsere Interpretation ist nachstehend dargestellt.

WIRTSCHAFTSAKTIVITÄTEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Mit der Konzernstrategie NEW AUTO – Mobility for generations to come bereiten wir uns auf die globalen Veränderungen der Mobilität vor und treiben damit die Transformation von Volkswagen in ein software-orientiertes Unternehmen maßgeblich voran. Ressourceneinsatz und Emissionen unseres Produktportfolios sowie unserer Standorte 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 der aktuell gültigen Vorschriften analysiert. So haben wir aus der Gesamtheit der taxonomiefähigen Fahrzeuge diejenigen identifiziert, die die Bewertungskriterien einhalten und anhand derer der substantielle 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 gemäß WLTP – darunter fällt der größte Teil unserer Plug-in-Hybride. Dazu zählten 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, sind nach aktueller Einschätzung keiner Wirtschaftstätigkeit der EU-Taxonomie zuzuordnen 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 ein, 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); hinzu zählt auch die Subsea Compression (bohrlochnahe Unterwasserverdichtung zur Erdgasförderung). Diese Aktivitäten werden durch das Service- und After-Sales-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 für den substanzialen Beitrag zum Klimaschutz ein. Aufgrund der geringen Zeitspanne seit Einführung der Berichtspflichten und der darin vorgegebenen komplexen Anforderungen, zum Beispiel für Lebenszyklusanalysen, 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 – auf Basis der aktuell gültigen Vorschriften. Von den rund 40 einbezogenen Standorten liegt der Großteil in der EU sowie einzelne in Großbritannien, der Türkei, Südafrika, den USA, Mexiko, Brasilien, Argentinien und China. Des Weiteren wurden unter anderem die Standorte einbezogen, die spezifische Komponenten für elektrifizierte Fahrzeuge herstellen.

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 drei Standorte in Deutschland und einer in 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. Die EU-Taxonomie enthält Formulierungen und Begriffe, die Auslegungsunsicherheiten unterliegen, und geht vermeintlich über die im laufenden Geschäftsbetrieb anzuwendenden Regularien hinaus. Zudem führt die Anwendung der EU-Taxonomie für Standorte außerhalb der EU aufgrund der dort gegebenenfalls abweichenden geltenden Gesetzeslage zu besonderen Herausforderungen. Unseren Bewertungen haben wir die geltenden Gesetze sowie externen und internen Regelungen und Richtlinien zugrunde gelegt. Ergebnis unserer Bewertungen ist, dass wir die Anforderungen der DNSH-Kriterien im Berichtsjahr für die Standorte des fahrzeugbezogenen Geschäfts sowie im Bereich Power Engineering erfüllen.

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 physischen 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 oder vergleichbare Verfahren). Erkannte Risiken aus UVP-Untersuchungen werden im Rahmen von Genehmigungsverfahren geprüft und münden bei Relevanz in Maßnahmen und behördlichen Auflagen. Für die Analyse haben wir im Wesentlichen ISO 14001-Zertifikate, Informationen aus Standortgenehmigungen und weitere externe Datenquellen in Bezug auf Standorte in 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.

Für Lkw und Busse wurde auf Ebene der jeweiligen Marke überprüft, inwiefern lokale Gesetzgebungen oder interne Regularien die spezifischen Anforderungen abdecken.

Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung

Eine Wirtschaftstätigkeit darf, um als ökologisch nachhaltig zu gelten, im Vergleich zur Lage vor Beginn der Tätigkeit, nicht zu einem erheblichen Anstieg der Schadstoffemissionen in Luft, Wasser oder Boden führen. Die DNSH-Kriterien dieses Umweltziels fordern, dass die jeweilige Wirtschaftstätigkeit nicht zur Herstellung, zum Inverkehrbringen oder zur Verwendung von gelisteten Substanzen aus einer Reihe von EU-Chemikalienverordnungen und -richtlinien sowie produktspezifischen Regulierungen führt. In diesem Zusammenhang setzen wir uns in unseren Analysen und Bewertungen auch mit dem Einsatz alternativer Substanzen auseinander. Insgesamt ist der Automobilsektor bereits stark reguliert, erkennbar unter anderem an der öffentlich zugänglichen Global Automotive Declarable Substance List (GADSL). Durch implementierte Freigabe- und Kontrollprozesse soll die Einhaltung der für den laufenden Geschäftsbetrieb gültigen gesetzlichen Vorschriften und internen Regelungen sichergestellt werden. Somit werden auch die in den DNSH-Kriterien genannten Gesetze abgedeckt. Dafür haben wir die im Jahr 2022 in der Europäischen Union für den laufenden Geschäftsbetrieb anzuwendenden Vorschriften beziehungsweise außerhalb der EU die landesspezifischen Regularien zugrunde gelegt.

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. Ferner wurde geprüft, ob Veränderungen am Erhaltungszustand eines Gebiets aufgetreten 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 Organization (ILO) sowie die Internationale Charta der Menschenrechte.

Der Volkswagen Konzern nimmt seine unternehmerische Menschenrechtsverantwortung an, bekennt sich zu diesen Übereinkommen und Erklärungen und bekräftigt seine Zustimmung zu den dort genannten Inhalten und Grundsätzen.

Im Folgenden werden die wesentlichen Analysen beschrieben, mit denen wir untersucht haben, ob die Rahmenwerke eingehalten werden.

Der Volkswagen Konzern hat für weltweit 802 kontrollierte Konzerngesellschaften Risikobewertungen für den Bereich Menschenrechte durchgeführt und abgeschlossen. Dies schließt alle auch im Rahmen der DNSH-Kriterien überprüften Standorte mit ein. In dieser Risikoanalyse werden die Ergebnisse und Risikobewertungen des Vorjahres berücksichtigt. Für die im Rahmen der Analyse identifizierten Risiken erhielten die Gesellschaften risikospezifische Maßnahmen, die sie verpflichtend umsetzen mussten. Der Umsetzungsstand der Maßnahmen wird von Konzernseite laufend überwacht.

Den Geschäftsbeziehungen mit unseren Geschäftspartnern legen wir den Code of Conduct für Geschäftspartner zugrunde. Das Einhalten der darin definierten vertraglich verbindlichen Anforderungen wird von uns mithilfe eines Nachhaltigkeitsratings bei relevanten Lieferanten überprüft. Auf bestehende Nachhaltigkeitsrisiken und -verstöße, auch in der vorgelagerten Lieferkette, reagieren wir mit der systematischen Definition und Umsetzung von Maßnahmen, um die erkannten Verstöße abzustellen. Um den internationalen Rahmenwerken und Anforderungen sowie insbesondere dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz zu entsprechen, haben wir 2022 ein Human-Rights-Focus-System implementiert. Das System hat zum Ziel, besonders hohe Risiken in unserer Lieferkette im Zusammenhang mit Menschenrechtsverletzungen sowie Umwelt zu erkennen und angemessen zu adressieren.

Ergebnis unserer Bewertungen ist, dass wir die Anforderungen der Minimum Safeguards im Berichtsjahr erfüllen.

LEISTUNGSDINDIKATOREN GEMÄß EU-TAXONOMIE-VERORDNUNG

Die EU-Taxonomie definiert die berichtspflichtigen Leistungsindikatoren Umsatzerlöse, Investitionsausgaben und Betriebsausgaben. Wir erläutern diese im Folgenden. Zudem sind die gemäß EU-Taxonomie vorgeschriebenen Tabellen am Ende des Kapitels eingefügt.

Die für den Volkswagen Konzern relevanten Finanzdaten ergeben sich aus dem Konzernabschluss gemäß IFRS für das Geschäftsjahr 2022. Infolge der vorgenommenen Abgrenzung der Wirtschaftstätigkeiten untereinander wurden Doppelzählungen vermieden. Innerhalb einer Wirtschaftstätigkeit wurden die Daten soweit möglich 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 Verteilungsschlüssel auf Basis der geplanten Fahrzeugvolumina angewendet. 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 2022 auf 279,2 Mrd. € beliefen (siehe hierzu auch Anhangangabe „Umsatzerlöse“ zum Konzernabschluss).

Auf die Wirtschaftstätigkeit 3.3 Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ entfielen davon 254,5 Mrd. € beziehungsweise 91,1% vom Konzernumsatz, die als taxonomiefähig klassifiziert wurden. Hierin enthalten sind die Umsatzerlöse nach Erlösschmälerungen aus dem Verkauf von 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 26,1 Mrd. € die Bewertungskriterien ein, anhand derer der substantielle 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. Im Jahr 2022 waren dies 596 Tsd. Fahrzeuge und damit 6,5 % mehr als im Vorjahr. Ihr Anteil am relevanten Absatz – ohne die Fahrzeuge der chinesischen Joint Ventures – stieg auf 11,1 (10,1) %. Pkw und leichte Nutzfahrzeuge machten mit 594 Tsd. Fahrzeugen den Großteil aus; Lkw und Busse verzeichneten gegenüber dem Vorjahr einen Anstieg um das Neunfache. Der Absatz vollelektrischer Fahrzeuge legte deutlich zu.

Unter Berücksichtigung der DNSH-Kriterien und des Mindestschutzes erfüllten im fahrzeugbezogenen Geschäft 26,1 (21,1) Mrd. €, das sind 9,4 (8,5) % vom Konzernumsatz, die Taxonomiekonformität. Auf unsere vollelektrischen Modelle (BEV) entfielen davon 19,6 Mrd. € beziehungsweise 7,0% vom Konzernumsatz. Im Jahr 2022 konnte die Einhaltung der DNSH-Kriterien auch für Lkw- und Bus-Standorte nachgewiesen werden.

Im Bereich Power Engineering war der Großteil der taxonomiefähigen Umsatzerlöse der Wirtschaftstätigkeit 3.6 „Herstellung anderer CO₂-armer Technologien“ zuzuordnen (2,5 Mrd. €). Weitere 35 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 18 (5) Mio. €, die unter Berücksichtigung der DNSH-Kriterien sowie des Mindestschutzes taxonomiekonform sind. Der Anstieg der taxonomiekonformen Umsatzerlöse ist auf die Geschäftsausweitung sowie im Wesentlichen auf die Erstkonsolidierung der H-TEC SYSTEMS GmbH zurückzuführen.

An den gesamten Umsatzerlösen des Volkswagen Konzerns waren im Geschäftsjahr 2022

- > taxonomiefähige Umsatzerlöse: 257,0 (227,8) Mrd.€, das entspricht einem Anteil von 92,1 (91,0) %
- > taxonomiekonforme Umsatzerlöse: 26,1 (21,2) Mrd.€, das entspricht einem Anteil von 9,4(8,5) %.

UMSATZERLÖSE 2022

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	257.043	92,1	26.145	9,4	J	J	26.145	9,4
Fahrzeugbezogenes Geschäft								
3.3 Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	254.502	91,1	26.128	9,4	J	J	26.128	9,4
davon taxonomiekonforme BEV					J	J	19.589	7,0
Power Engineering								
3.2 Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff	18	0,0	18	0,0	J	J	18	0,0
3.6 Herstellung anderer CO ₂ -armer Technologien	2.488	0,9	-	-	-	-	-	-
9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation	35	0,0	-	-	-	-	-	-
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten	22.189	7,9						
Gesamt (A + B)	279.232							

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 2022 in den Anhangangaben „Immaterielle Vermögenswerte“, „Sachanlagen“ und „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 2022 beliefen sich im Volkswagen Konzern die so definierten Zugänge auf

- > 11,7 Mrd.€ aus immateriellen Vermögenswerten
- > 12,9 Mrd.€ aus Sachanlagen
- > 24,1 Mrd.€ aus vermieteten Vermögenswerten (im Wesentlichen Fahrzeug-Leasing-Geschäft) und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien.

Hinzuzuzählen sind die Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen, die im Geschäftsjahr 2022 bei 0,4 Mrd.€ lagen. Somit ergaben sich insgesamt gemäß EU-Taxonomie zu berücksichtigende Investitionsausgaben in Höhe von 49,1 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 48,8 Mrd.€ beziehungsweise 99,4% der Investitionsausgaben des Konzerns.

Im fahrzeugbezogenen Geschäft haben wir zur Ermittlung des substanzIELLEN Beitrags gleichläufig mit den Umsatzerlösen die Finanzdaten anhand des Fahrzeugmodells und der Antriebstechnologie erhoben. Investitionsausgaben wurden, soweit möglich, unmittelbar Fahrzeugen zugeordnet. Sofern diese einen substanzIELLEN Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz leisten, wurden sie berücksichtigt. Alle Investitionsausgaben mit unmittelbarem Bezug zu Fahrzeugen, die diese Bewertungskriterien nicht einhalten, wurden nicht einbezogen. Die Investitionsausgaben, die nicht eindeutig zuzuordnen waren, haben wir anteilig über Verteilungsschlüssel berücksichtigt. Im fahrzeugbezogenen Geschäft haben wir Verteilungsschlüssel auf Basis der geplanten Fahrzeugvolumina für die Konzerngesellschaften abgeleitet. Je nach ihrer hauptsächlichen Geschäftstätigkeit wurden beispielsweise für Vertriebsgesellschaften fahrzeugmarkenbezogene oder fahrzeugmarkenübergreifende Verteilungsschlüssel angewendet, für Produktionsgesellschaften Verteilungsschlüssel auf Basis des Standorts. 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 substanzIELLEN 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 substanzIELLEN Beitrag einhalten, beliefen sich auf 16,9 Mrd.€.

Taxonomiekonform waren unter Berücksichtigung der DNSH-Kriterien und des Mindestschutzes Investitionsausgaben in Höhe von 16,9 (14,2) Mrd.€, das sind 34,5 (26,2) % der gesamten Investitionsausgaben des Konzerns. Davon entfielen 5,8 Mrd.€ auf immaterielle Vermögenswerte, 5,7 Mrd.€ auf Sachanlagen sowie 5,4 Mrd.€ auf vermietete Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien. Für unsere vollelektrischen Fahrzeuge (BEV) sind darin Zugänge zu den aktivierten Entwicklungskosten von 4,4 Mrd.€ und Zugänge zu den Sachanlagen von 5,4 Mrd.€ enthalten. Der Anstieg der taxonomiekonformen Investitionsausgaben – sowohl absolut als auch anteilig – ist auf die zunehmende Anzahl ökologisch nachhaltiger Fahrzeugprojekte im Sinne der EU-Taxonomie zurückzuführen.

Im Berichtsjahr haben wir taxonomiekonforme Investitionsausgaben des Geschäftsjahres 2021 auf Basis des im Oktober 2022 aktualisierten Green Finance Frameworks mit der Begebung von Anleihen (Green Bonds) in Höhe von 2,5 Mrd. € refinanziert. Dazu wurden nur Investitionsausgaben im Zusammenhang mit vollelektrischen Fahrzeugen einbezogen.

Ebenfalls im Jahr 2022 emittierte Scania eine grüne Anleihe in Höhe von insgesamt 3,0 Mrd. SEK zur Finanzierung von Forschungs- und Entwicklungsleistungen mit Bezug auf batterieelektrische Fahrzeuge. Im Berichtsjahr wurden davon bereits 178 Mio. € verwendet, wovon 98 Mio. € auf taxonomiekonforme Investitionsausgaben entfielen. Der um diesen Wert bereinigte Anteil der taxonomiekonformen Investitionsausgaben des fahrzeugbezogenen Geschäfts an den gesamten Investitionsausgaben gemäß EU-Taxonomie belief sich auf 34,3%.

Die taxonomiefähigen Investitionsausgaben im Bereich Power Engineering sind zum einen mit 27 Mio. € der Wirtschaftstätigkeit 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff“, zum anderen mit 60 Mio. € der Wirtschaftstätigkeit 3.6 „Herstellung anderer CO₂-armer Technologien“ zuzurechnen. Für Letztgenannte wurde eine Schlüsselung auf Grundlage des geplanten Umsatzes herangezogen.

Taxonomiekonforme Investitionsausgaben für die „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff“ konnten in Höhe von 27 Mio. € erstmals ausgewiesen werden, die zu knapp zwei Drittel auf immaterielle Vermögenswerte und zu etwa einem Drittel auf Sachanlagen entfielen und im Wesentlichen mit der Erstkonsolidierung der H-TEC SYSTEMS GmbH in Zusammenhang stehen.

An den gesamten Investitionsausgaben des Volkswagen Konzerns waren im Geschäftsjahr 2022

- > taxonomiefähige Investitionsausgaben: 48,9 (53,6) Mrd. €, das entspricht einem Anteil von 99,6 (99,2)%
- > taxonomiekonforme Investitionsausgaben: 16,9 (14,2) Mrd. €, das entspricht einem Anteil von 34,5 (26,2)%.

INVESTITIONSAUSGABEN 2022

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	48.873	99,6	16.943	34,5		J		J	16.943	34,5
Fahrzeugbezogenes Geschäft										
3.3 Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	48.786	99,4	16.917	34,5		J		J	16.917	34,5
davon Zugänge aktivierte Entwicklungskosten BEV						J		J	4.415	9,0
davon Zugänge Sachanlagen BEV						J		J	5.398	11,0
Power Engineering										
3.2 Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff	27	0,1	27	0,1		J		J	27	0,1
3.6 Herstellung anderer CO ₂ -armer Technologien	60	0,1	-	-		-		-	-	-
9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation	-	-	-	-		-		-	-	-
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten	205	0,4								
Gesamt (A + B)	49.078									

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 der Anhangangabe „Immaterielle Vermögenswerte“ ableiten lassen. Zum anderen berücksichtigen wir die im Rahmen unseres Konzernabschlusses erfassten Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse, die sich aus der Anhangangabe „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 substanziellem Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz leisten, wurden sie berücksichtigt. Alle nicht aktivierten 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 Verteilungsschlüssel wie bei den Investitionsausgaben verwendet. Von den taxonomiekonformen Betriebsausgaben in Höhe von 4,9 (3,3) Mrd. € entfielen 85,8% auf nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten. Der Anstieg der taxonomiekonformen Betriebsausgaben – sowohl absolut als auch anteilig – ist auf die zunehmende Anzahl ökologisch nachhaltiger Fahrzeugprojekte im Sinne der EU-Taxonomie zurückzuführen.

Unter Berücksichtigung des auf die taxonomiekonformen Betriebsausgaben entfallenden Anteils der emittierten Anleihe von Scania reduzierte sich der Anteil der taxonomiekonformen Betriebsausgaben an den gesamten Betriebsausgaben gemäß EU-Taxonomie von 42,7 (32,7) % auf 42,0%.

Die taxonomiefähigen Betriebsausgaben im Bereich Power Engineering sind zum einen mit 4 Mio. € der Wirtschaftstätigkeit 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff“, zum anderen mit 199 Mio. € der Wirtschaftstätigkeit 3.6 „Herstellung anderer CO₂-armer Technologien“ zuzurechnen. Für Letztgenannte wurde eine Schlüsselung auf Grundlage des geplanten Umsatzes herangezogen.

Taxonomiekonforme Betriebsausgaben für die „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff“ konnten in Höhe von 4 Mio. € erstmals ausgewiesen werden, die auf nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten entfielen und im Wesentlichen mit der Erstkonsolidierung der H-TEC SYSTEMS GmbH in Zusammenhang stehen.

BETRIEBSAUSGABEN 2022

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	11.395	98,9	4.926	42,7		J		J	4.926	42,7
Fahrzeugbezogenes Geschäft										
3.3 Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	11.191	97,1	4.922	42,7		J		J	4.922	42,7
Power Engineering										
3.2 Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff	4	0,0	4	0,0		J		J	4	0,0
3.6 Herstellung anderer CO ₂ -armer Technologien	199	1,7	-	-		-		-	-	-
9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation	-	-	-	-		-		-	-	-
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten	131	1,1								
Gesamt (A + B)	11.525									

1 Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Betriebsausgaben des Konzerns.

CAPEX-PLAN IM SINNE DER EU-TAXONOMIE

Gemäß der Vorgaben der EU-Taxonomie ist zu unterscheiden, welcher Umfang der taxonomiekonformen Investitions- und Betriebsausgaben a) sich auf Vermögenswerte oder Prozesse bezieht, der mit ökologisch nachhaltigen Wirtschaftstätigkeiten verbunden ist, oder b) Teil eines Plans zur Ausweitung von taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten oder zur Umwandlung taxonomiefähiger in taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten (sogenannter „CapEx-Plan“) ist. Der CapEx-Plan im Sinne der EU-Taxonomie zeigt den gesamten Kapitalaufwand, das heißt die Summe der Investitions- und Betriebsausgaben, die im Berichtszeitraum und während der fünfjährigen Mittelfristplanung zur Ausweitung von taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten oder zur Umwandlung taxonomiefähiger in taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten voraussichtlich anfallen wird.

Der CapEx-Plan im Sinne der EU-Taxonomie betrifft für das fahrzeugbezogene Geschäft die Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ des Umweltziels Klimaschutz.

Zugänge aus vermieteten Vermögenswerten (im Wesentlichen Fahrzeug-Leasing-Geschäft) basieren auf bereits bestehenden ökologisch nachhaltigen Tätigkeiten und wurden daher nicht im CapEx-Plan berücksichtigt. Zugänge aus immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen sowie nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten haben wir dem CapEx-Plan zugeordnet, insofern sie zu einer Umwandlung oder Ausweitung führen. Dazu haben wir das durchschnittliche taxonomiekonforme Produktionsvolumen der Mittelfristplanung den taxonomiekonformen Fahrzeugen des Berichtsjahrs gegenübergestellt und entsprechend dieses Verhältnisses die taxonomiekonformen Investitionsausgaben aufgeteilt. Den über das aktuelle taxonomiekonforme Produktionsvolumen hinausgehenden Anteil haben wir dementsprechend berücksichtigt.

Infolgedessen waren von den taxonomiekonformen Investitionsausgaben des Berichtsjahres 9 Mrd. € dem CapEx-Plan im Sinne der EU-Taxonomie zuzuordnen, von den taxonomiekonformen Betriebsausgaben waren es 3 Mrd. €. Der gesamte Kapitalaufwand dieses CapEx-Plans im Sinne der EU-Taxonomie, der im Berichtszeitraum und während der fünfjährigen Mittelfristplanung voraussichtlich anfallen wird, beläuft sich auf 100 Mrd. €.

Der CapEx-Plan im Sinne der EU-Taxonomie betrifft im Bereich Power Engineering die Wirtschaftstätigkeit 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff“ des Umweltziels Klimaschutz. Anhand des Verhältnisses der Umsatzerlöse im Berichtsjahr zu den durchschnittlichen Umsatzerlösen der Mittelfristplanung haben wir von den taxonomiekonformen Investitionsausgaben 26 Mio. € und von den taxonomiekonformen Betriebsausgaben 4 Mio. € dem CapEx-Plan zugeordnet. Der gesamte Kapitalaufwand dieses CapEx-Plans im Sinne der EU-Taxonomie, der im Berichtszeitraum und während der Mittelfristplanung voraussichtlich anfallen wird, beläuft sich auf rund 300 Mio. €.

TABELLARISCHE DARSTELLUNG GEMÄß EU-TAXONOMIE

UMSATZERLÖSE 2022

	Code(s)	Absoluter Umsatz € (Mio.)	Umsatzanteil % ¹	KRITERIEN FÜR EINEN WESENTLICHEN BEITRAG						DNSH-KRITERIEN ("KEINE ERHEBLICHE BEEINTRÄCHTIGUNG")						Taxonomiekonformer Anteil an den Umsatzerlösen 2022 % ¹	Taxonomiekonformer Anteil an den Umsatzerlösen 2021 % ¹	Kategorie ermöglichte Tätigkeiten E	Kategorie Übergangstätigkeiten T	
				Klimaschutz % ¹	Anpassung an den Klimawandel % ¹	Wasser- und Wetterressourcen ² % ¹	Kreislaufwirtschaft ² % ¹	Umweltverschmutzung ² % ¹	Biologische Vielfalt und Ökosysteme ² % ¹	Klimaschutz J/N	Anpassung an den Klimawandel J/N	Wasser- und Wetterressourcen J/N	Kreislaufwirtschaft J/N	Umweltverschmutzung J/N	Biologische Vielfalt und Ökosysteme J/N	Mindestschutz J/N				
Wirtschaftstätigkeiten																				
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten																				
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																				
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	3.3	26.128	9,4	9,4	-	-	-	-	-	J	J	J	J	J	J	9,4	8,5	E		
Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff	3.2	18	0,0	0,0	-	-	-	-	-	J	J	J	J	J	J	0,0	0,0	E		
Umsatz ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		26.145	9,4	9,4	-	-	-	-	-								9,4	8,5		
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																				
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	3.3	228.374	81,8																	
Herstellung anderer CO ₂ -armer Technologien	3.6	2.488	0,9																	
Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation	9.1	35	0,0																	
Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		230.898	82,7																	
Total (A.1 + A.2)		257.043	92,1																	
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten																				
Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		22.189	7,9																	
Gesamt (A + B)		279.232	100,0																	

¹ Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Umsatzerlöse des Konzerns.² Kriterien für einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel noch nicht definiert.

INVESTITIONSAUSGABEN 2022

Wirtschaftstätigkeiten	Code(s)	KRITERIEN FÜR EINEN WESENTLICHEN BEITRAG								DNSH-KRITERIEN ("KEINE ERHEBLINE BEEINTRÄCHTIGUNG")								Taxonomiekonformer Anteil an den Investitionsausgaben 2022	Taxonomiekonformer Anteil an den Investitionsausgaben 2021	Kategorie ermöglichte Tätigkeiten	Kategorie Übergangstätigkeiten				
		Absolute Investitionsausgaben € (Mio.)	Anteil Investitionsausgaben %	Klimaschutz %	Anpassung an den Klimawandel %	Wasser- und Meeresressourcen ² %	Kreislaufwirtschaft ² %	Umweltverschmutzung ² %	Biologische Vielfalt und Ökosysteme ² %	Klimaschutz J/N	Anpassung an den Klimawandel J/N	Wasser- und Meeresressourcen J/N	Kreislaufwirtschaft J/N	Umweltverschmutzung J/N	Biologische Vielfalt und Ökosysteme J/N	Mindestschutz J/N	Anteil Investitionsausgaben %	E	T						
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten																									
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																									
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	3.3	16.917	34,5	34,5	-	-	-	-	-	J	J	J	J	J	J	J	34,5	26,2	E						
Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff	3.2	27	0,1	0,1	-	-	-	-	-	J	J	J	J	J	J	J	0,1	-	E						
Investitionsausgaben ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		16.943	34,5	34,5	-	-	-	-	-									34,5	26,2						
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																									
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	3.3	31.870	64,9																						
Herstellung anderer CO ₂ -armer Technologien	3.6	60	0,1																						
Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation	9,1	-	-																						
Investitionsausgaben taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		31.930	65,1																						
Total (A.1 + A.2)		48.873	99,6																						
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten																									
Investitionsausgaben nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		205	0,4																						
Gesamt (A + B)		49.078	100,0																						

1 Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Investitionsausgaben des Konzerns.

2 Kriterien für einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel noch nicht definiert.

BETRIEBSAUSGABEN 2022

Wirtschaftstätigkeiten	Code(s)	Absolute Betriebsausgaben € (Mio.)	Anteil Betriebsausgaben %	KRITERIEN FÜR EINEN WESENTLICHEN BEITRAG						DNSH-KRITERIEN ("KEINE ERHEBLICHE BEEINTRÄCHTIGUNG")						Taxonomiekonformer Anteil an den Betriebsausgaben 2022 %	Taxonomiekonformer Anteil an den Betriebsausgaben 2021 %	Kategorie ermögliche Tätigkeiten E	Kategorie Übergangstätigkeiten T							
				Klimaschutz %	Anpassung an den Klimawandel %	Wasser- und Meeressressourcen ² %	Kreislaufwirtschaft ² %	Umweltverschmutzung ² %	Biologische Vielfalt und Ökosysteme ² %	Klimaschutz J/N	Anpassung an den Klimawandel J/N	Wasser- und Meeressressourcen J/N	Kreislaufwirtschaft J/N	Umweltverschmutzung J/N	Biologische Vielfalt und Ökosysteme J/N											
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten																										
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																										
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	3.3	4.922	42,7	42,7	-	-	-	-	-	J	J	J	J	J	J	42,7	32,7	E								
Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff	3.2	4	0,0	0,0	-	-	-	-	-	J	J	J	J	J	J	0,0	-	E								
Betriebsausgaben ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		4.926	42,7	42,7	-	-	-	-	-								42,7	32,7								
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																										
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	3.3	6.269	54,4																							
Herstellung anderer CO ₂ -armer Technologien	3.6	199	1,7																							
Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation	9,1	-	-																							
Betriebsausgaben taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		6.469	56,1																							
Total (A.1 + A.2)		11.395	98,9																							
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten																										
Betriebsausgaben nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		131	1,1																							
Gesamt (A + B)		11.525	100,0																							

1 Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Betriebsausgaben des Konzerns.

2 Kriterien für einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel noch nicht definiert.

Prognosebericht

Die Weltwirtschaft wird im Jahr 2023 voraussichtlich mit verringelter Dynamik wachsen.

Die weltweite Pkw-Nachfrage sollte sich regional uneinheitlich entwickeln und spürbar 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 im Jahr 2023 insgesamt mit einer verringerten Dynamik wachsen wird. Die anhaltend hohe Inflation in vielen Regionen und die daraus resultierenden restriktiven geldpolitischen Maßnahmen der Zentralbanken sollten sich zunehmend negativ auf die private Nachfrage auswirken. Risiken sehen wir weiterhin in protektionistischen Tendenzen, in Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie in strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Die Wachstumsaussichten werden zudem von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet; weiterhin birgt der Russland-Ukraine-Konflikt Risiken. Darüber hinaus können Risiken im Zusammenhang mit dem möglichen Auftreten neuer Varianten des Coronavirus SARS-CoV-2, insbesondere regionale Ausbrüche und damit verbundene Maßnahmen, nicht ausgeschlossen werden. Wir gehen davon aus, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer im Durchschnitt eine positive Dynamik aufweisen werden, wenngleich mit unterdurchschnittlichen Wachstumsraten des Bruttoinlandsprodukts (BIP).

Wir rechnen außerdem damit, dass sich die Weltwirtschaft im Jahr 2024 erholen und bis 2027 mit stabilen Veränderungsraten weiter wachsen wird.

Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa erwarten wir für 2023 ein vergleichsweise niedriges Wirtschaftswachstum. Eine große Herausforderung für Konsumenten und Unternehmen besteht in der insgesamt relativ hoch bleibenden, über den Jahresverlauf aber voraussichtlich abnehmenden Inflation.

In Zentraleuropa erwarten wir für das Jahr 2023 ebenfalls eine verhältnismäßig geringe Wachstumsrate bei anhaltenden Preisanstiegen, während sich die wirtschaftliche Leistung Osteuropas nach dem starken Einbruch im Berichtsjahr infolge des Russland-Ukraine-Konflikts nicht erholt haben sollte.

Für die Türkei erwarten wir ein positives, wenngleich geringeres Wachstum im Vergleich zum Berichtsjahr bei hoher Inflation und einer schwachen inländischen Währung. Die südafrikanische Wirtschaft dürfte

im Jahr 2023 weiterhin von politischen Unsicherheiten und sozialen Spannungen geprägt sein, die sich auch aus der hohen Arbeitslosigkeit ergeben. Das Wachstum wird voraussichtlich nur gering ausfallen.

Deutschland

Wir erwarten, dass das BIP in Deutschland im Jahr 2023 nur schwach wächst und die Inflation im Jahresdurchschnitt hoch bleiben wird. Die Lage auf dem Arbeitsmarkt wird sich im Jahr 2023 voraussichtlich etwas verschlechtern.

Nordamerika

Wir gehen davon aus, dass das Wirtschaftswachstum in den USA im Jahr 2023 nur schwach ausfällt und die Entwicklung des Arbeitsmarktes ebenfalls beeinträchtigt wird. Die US-Notenbank sollte ihre im Berichtsjahr begonnenen kontinuierlichen Erhöhungen der Leitzinsen weitestgehend beenden. Als ausschlaggebender Faktor für mögliche Anpassungen des Leitzinses spielt die weitere Inflationsentwicklung eine wesentliche Rolle, aber auch die des Arbeitsmarktes und der allgemeinen konjunkturellen Lage. Das Wirtschaftswachstum in Kanada wird vermutlich ebenfalls vergleichsweise gering sein, die Wirtschaftsleistung von Mexiko sollte im Vergleich dazu etwas stärker wachsen.

Südamerika

Die brasilianische Wirtschaft wird aller Voraussicht nach im Jahr 2023 eine leicht positive Veränderungsrate aufweisen. In Argentinien dürfte sich die Wirtschaftsleistung ebenfalls nur leicht verbessern bei weiterhin sehr hoher Inflation und abwertender heimischer Währung.

Asien-Pazifik

Die chinesische Wirtschaft wird im Jahr 2023 voraussichtlich auf relativ hohem Niveau wachsen nach einer verhältnismäßig moderaten Expansionsrate im Berichtsjahr. Für Indien erwarten wir in 2023 ebenfalls eine relativ hohe positive Veränderungsrate des BIP. In Japan wird die Wirtschaftsleistung voraussichtlich leicht ansteigen.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR PKW UND LEICHE NUTZFAHRZEUGE

Die Entwicklung der Automobilbranche ist eng an den Verlauf der Weltwirtschaft gekoppelt. Wir rechnen auf den internationalen Automobilmärkten mit einer weiter zunehmenden Wettbewerbsintensität. Unsicherheiten können sich aus anhaltenden Engpässen bei Vorprodukten und Rohstoffen ergeben. Diese können sich zusätzlich durch die Folgen des Russland-Ukraine-Konflikts verstärken und insbesondere zu steigenden Preisen und sinkender Verfügbarkeit von Energie führen.

Wir erwarten, dass sich die Märkte für Pkw im Jahr 2023 in den einzelnen Regionen uneinheitlich entwickeln werden. Insgesamt wird das weltweite Verkaufsvolumen von Neufahrzeugen voraussichtlich spürbar über dem des Vorjahres liegen. Für die Jahre 2024 bis 2027 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 2023 mit einem spürbar steigenden Verkaufsvolumen. Für die Jahre 2024 bis 2027 gehen wir von einer weltweit wachsenden Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen aus.

Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa rechnen wir für 2023 mit einem Neuzulassungsvolumen von Pkw, das deutlich über dem Niveau des Berichtsjahrs liegt. Versorgungsengpässe bei Vorprodukten sowie Rohstoffen und die daraus resultierende eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit können das Neuzulassungsvolumen weiter belasten. Für die großen Einzelmärkte Frankreich, Großbritannien, Italien und Spanien rechnen wir in 2023 ebenfalls mit einem deutlichen Anstieg.

Bei den leichten Nutzfahrzeugen gehen wir in Westeuropa für das Jahr 2023 von einem Neuzulassungsvolumen stark über dem Vorjahresniveau aus. Versorgungsengpässe bei Vorprodukten sowie Rohstoffen

und die daraus resultierende eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit können das Neuzulassungsvolumen weiter belasten. In Frankreich, Großbritannien und Spanien rechnen wir mit einem starken Anstieg; in Italien erwarten wir ein spürbares Wachstum.

Auf den Pkw-Märkten in Zentral- und Osteuropa wird die Zahl der Verkäufe 2023 den Vorjahreswert voraussichtlich deutlich übertreffen – vorbehaltlich der weiteren Entwicklung des Russland-Ukraine-Konflikts. In den wesentlichen Märkten dieser Region sollte die Zahl der Neuzulassungen deutlich bis stark steigen.

Die Zulassungen von leichten Nutzfahrzeugen auf den Märkten in Zentral- und Osteuropa werden 2023 den Vorjahreswert voraussichtlich spürbar verfehlen – vorbehaltlich der weiteren Entwicklung des Russland-Ukraine-Konflikts.

Das Pkw-Neuzulassungsvolumen in der Türkei wird 2023 das Vorjahresniveau voraussichtlich deutlich übersteigen. In Südafrika dürfte das Marktvolumen 2023 leicht höher als im Vorjahr sein.

Die Zahl der Neuzulassungen von leichten Nutzfahrzeugen 2023 sollte in der Türkei spürbar und in Südafrika deutlich über dem jeweiligen Wert des Berichtsjahres liegen.

Deutschland

Für den deutschen Pkw-Markt gehen wir für 2023 davon aus, dass das Volumen der Neuzulassungen das Vorjahresniveau spürbar übertrifft.

Bei den leichten Nutzfahrzeugen erwarten wir, dass die Zahl der Zulassungen sehr stark 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 2023 mit einem Verkaufsvolumen spürbar über dem Niveau des Vorjahrs. Dabei dürften weiterhin überwiegend Modelle aus den SUV- und Pickup-Segmenten gefragt sein. Zudem ist zu erwarten, dass die Neuzulassungen vollelektrischer Fahrzeuge überdurchschnittlich zunehmen werden. In Kanada wird die Zahl der Neuzulassungen voraussichtlich ebenfalls spürbar über dem Niveau des Vorjahreswertes liegen. Für Mexiko erwarten wir einen im Vergleich zum Berichtsjahr leichten 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 2023 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt deutlich steigen werden. In Brasilien wird das Marktvolumen gegenüber 2022 voraussichtlich stark zunehmen. In Argentinien erwarten wir ein Neuzulassungsvolumen, das deutlich über dem Vorjahreswert liegt.

Asien-Pazifik

Die Märkte für Pkw in der Region Asien-Pazifik werden 2023 voraussichtlich spürbar über dem Vorjahresniveau liegen. Wir rechnen damit, dass sich das Marktvolumen in China leicht über dem Vergleichswert des Jahres 2022 bewegen wird. Dabei dürften weiterhin vor allem günstige Einstiegsmodelle im SUV-Segment sehr gefragt sein. Belastungen können sich aus anhaltenden Engpässen bei der Teileversorgung, möglichen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 sowie Verschärfungen geopolitischer Spannungen ergeben. Der Handelskonflikt zwischen China und den USA dürfte – sofern sich keine Lösung abzeichnet – das Geschäfts- und Verbrauchertrauen weiter belasten. Für den indischen Markt erwarten wir gegenüber dem Vorjahr eine Entwicklung leicht über dem Vorjahresniveau. In Japan sollte das Marktvolumen 2023 spürbar steigen.

Bei den leichten Nutzfahrzeugen wird das Neuzulassungsvolumen in der Region Asien-Pazifik 2023 voraussichtlich leicht über dem Vorjahr liegen. Für den chinesischen Markt rechnen wir ebenfalls mit einer

Entwicklung leicht über dem Vorjahresniveau. In Indien erwarten wir für 2023 ein Volumen auf dem Niveau des Berichtsjahrs. Für den japanischen Markt gehen wir von einem Volumen spürbar unter dem Wert des Vorjahres aus.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Wir erwarten für 2023, 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 spürbar 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 weiterhin bestehenden Lieferengpässe bisher nicht vollständig bedient werden konnte. In der Türkei rechnen wir mit einem deutlichen Rückgang der Nachfrage. In Südafrika gehen wir von einer Nachfrage auf dem Niveau des Vorjahres 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 spürbaren Anstieg an Neuzulassungen. Für Brasilien gehen wir davon aus, dass die Nachfrage leicht unter dem Vorjahresniveau liegen wird.

Für die Jahre 2024 bis 2027 rechnen wir im Durchschnitt mit einem leichten Rückgang auf den relevanten Lkw-Märkten.

Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten rechnen wir für das Jahr 2023 mit einer insgesamt deutlich 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 Erholung im Reisebussegment sowie von Aufträgen im Rahmen von staatlich geförderten Programmen aus. Für das Segment der Schulbusse in den USA und Kanada gehen wir von einem sehr starken Anstieg aus. Für den Busmarkt in Mexiko gehen wir von einem starken Anstieg aus. In Brasilien werden sich die Neuzulassungen nach dem starken Vorjahreswachstum voraussichtlich deutlich reduzieren.

Für die Jahre 2024 bis 2027 erwarten wir auf den relevanten Märkten insgesamt einen leichten Anstieg der Nachfrage nach Bussen.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR POWER ENGINEERING

Für das Jahr 2023 rechnen wir im Bereich Power Engineering grundsätzlich mit einem weiterhin schwierigen Marktumfeld, welches sich unserer Ansicht nach leicht positiv entwickeln wird. Die Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts, die Entwicklung der Energie- und Rohstoffpreise sowie die möglichen Folgen der Covid-19-Pandemie führen zu einer anhaltenden Verunsicherung in nahezu allen Marktsegmenten.

Aufgrund eines erwarteten höheren Seehandelsvolumens, verbunden mit Forderungen nach hoher Energieeffizienz und geringem Schadstoffausstoß, dürfte das Marktvolumen im Segment der Handelsschiffahrt 2023 ein leicht höheres Niveau erreichen als im Berichtsjahr. Auch die Marktsegmente außerhalb der Handelsschifffahrt dürften im Vergleich zum Jahr 2022 auf leicht höherem Niveau liegen. Im Segment der Kreuzfahrtschiffe ist durch die anhaltende Stabilisierung der Reiseaktivitäten ebenfalls eine Verbesserung zu erwarten. Im Teilmarkt für Passagierfähren wird ebenfalls von einem leicht höheren Niveau ausgegangen. Bei Behördenschiffen rechnen wir weiterhin mit einer stabil hohen Nachfrage. Im Offshore-Sektor wird mit weiteren Neubestellungen von Spezialanwendungen gerechnet, beispielsweise für den Bereich der Offshore-Spezialschiffe für Windanlagen. Insgesamt erwarten wir für den Marinemarkt ein etwas höheres Niveau als im Berichtsjahr, bei einem weiterhin anhaltenden Wettbewerbsdruck.

Im Markt der Energieerzeugung wird mit sehr herausfordernden Marktbedingungen für das Jahr 2023 gerechnet. Der Russland-Ukraine-Konflikt und dessen Einfluss auf die Energie- und Rohstoffpreise sowie die Inflation führen zu einer andauernden Verunsicherung, welche sich auf die Investitionsentscheidungen auswirkt. Die Abhängigkeit von russischem Erdgas und die damit verbundene Gasmangellage beschleunigt die Bereitschaft in Technologien zu investieren, die eine mittel- und langfristige Autonomie ermöglichen. Lösungen wie Power-to-X sowie Balancing-Anlagen zur Stützung von Netzen erneuerbarer Energie leisten hier einen wesentlichen Beitrag. Die Nachfrage nach diesen Technologien wird daher zukünftig weiter

steigen. Die Nachfrage nach dezentralen, zukunftsfähigen Gaskraftwerken wird weiter bestehen, jedoch mit der klaren Forderung nach einer späteren Umrüstbarkeit auf erneuerbare Kraftstoffe. Das Wachstum im Markt der Energieerzeugung wird vor allem durch erneuerbare Energien getrieben, deren unregelmäßige Stromproduktion einen Zuwachs an Energiespeichern und Regelenergieanlagen erfordert und zu einem entsprechenden Wachstum des Marktes für Motoren, Turbokompressoren und Entspannungsturbinen führt.

Im Bereich der Turbomaschinen erwarten wir im Jahr 2023 eine anhaltend hohe Nachfrage, die sowohl auf einen Nachholbedarf an Investitionen als auch auf einen hohen Grundstoffbedarf mit steigenden Grundstoffpreisen zurückzuführen ist. Es ist mit einer guten Auslastung der Produktionsanlagen der Marktteilnehmer zu rechnen; dies sollte zu einer fortlaufenden Entspannung des pandemiebedingt starken Wettbewerbs führen.

Sowohl im After-Sales-Markt für Motoren in der Marine- und Kraftwerkssparte als auch im After-Sales-Markt für Turbomaschinen erwarten wir für das Jahr 2023 eine gute Nachfrage, die über dem Niveau vor der Covid-19-Pandemie liegen sollte, jedoch mit den Unsicherheiten aus dem Energiesektor und der geopolitischen Lage in Osteuropa behaftet ist.

In den Jahren 2024 bis 2027 gehen wir von einer wachsenden Nachfrage in den Märkten für Power Engineering aus. Deren Höhe und zeitlicher Verlauf wird in den einzelnen Geschäftsfeldern jedoch variieren. Hierbei ist zudem abzuwarten, wie lange der Markt von den großen Einflussfaktoren Russland-Ukraine-Konflikt, Entwicklung im Energiesektor und Covid-19-Pandemie beeinträchtigt bleibt.

ENTWICKLUNG DER MÄRKE FÜR FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Unserer Einschätzung nach werden automobilbezogene Finanzdienstleistungen im Jahr 2023 eine hohe Bedeutung für den weltweiten Fahrzeugabsatz haben. Unsicherheiten können sich aus anhaltenden Engpässen bei Vorprodukten und Rohstoffen ergeben, zusätzlich verstärkt durch die Folgen des Russland-Ukraine-Konflikts. Zudem kann das gestiegene Zinsniveau Druck auf die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen ausüben. Wir gehen davon aus, dass in Schwellenmärkten mit bisher niedriger Markt-durchdringung die Nachfrage steigen wird. In Regionen mit bereits entwickelten automobilen Finanzdienstleistungsmärkten wird sich der Trend voraussichtlich fortsetzen, 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 2024 bis 2027 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 2023 einen erhöhten Bedarf an Telematikdiensten und Serviceleistungen, mit denen sich die Gesamtbetriebskosten senken lassen. Diese Entwicklung wird sich voraussichtlich auch in den Jahren 2024 bis 2027 fortsetzen.

WECHSELKURSENTWICKLUNG

Im Jahr 2022 wertete der Euro im Jahresdurchschnitt gegenüber dem US-Dollar ab. Die allgemeine Stärke des US-Dollar wurde durch ausgeweitete Zinsdifferenziale und die hohe Unsicherheit bezüglich der globalen wirtschaftlichen Entwicklung begünstigt. Spezifische Faktoren im Euroraum wie das Sicherstellen der Energieversorgung als Folge des Russland-Ukraine-Konflikts belasteten den Euro zusätzlich. Gegenüber dem britischen Pfund blieb der Wert des Euro im Jahresdurchschnitt nahezu unverändert, unter anderem

weil fiskalpolitische Entscheidungen in Großbritannien zum Ende des Jahres zu Bewegungen an den Finanzmärkten und einer Aufwertung des Euro führten. Gegenüber den Währungen der Schwellenländer entwickelte sich der Euro heterogen. Vor allem die türkische Lira und der argentinische Peso verloren gegenüber der europäischen Gemeinschaftswährung an Wert. Der brasilianische Real und der mexikanische Peso waren dagegen im Durchschnitt gegenüber der Gemeinschaftswährung deutlich stärker als im Jahr 2021. Auch der chinesische Renminbi und die Wechselkurse einiger asiatischer Schwellenländer sowie der südafrikanische Rand werteten gegenüber dem Euro im Jahresvergleich auf. Für 2023 planen wir mit einer Stabilisierung des Euro im Verhältnis zum US-Dollar und mit einer leichten Aufwertung im Verhältnis zum britischen Pfund und zum chinesischen Renminbi. Der argentinische Peso, der brasiliatische Real, der mexikanische Peso, der südafrikanische Rand und die türkische Lira sollten annahmegemäß in unterschiedlichem Ausmaß abwerten. Für die Jahre 2024 bis 2027 gehen wir von einer Stabilisierung des Euro im Verhältnis zu den wesentlichen Währungen aus, während sich die relative Währungsschwäche in den oben erwähnten Schwellenländern vermutlich fortsetzen sollte. Das sogenannte Eventrisiko – das Risiko nicht vorhersehbarer Marktentwicklungen – bleibt dabei jedoch grundsätzlich bestehen.

ZINSENTWICKLUNG

Die herausfordernden gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen infolge des Russland-Ukraine-Konflikts und der Covid-19-Pandemie, aber insbesondere die hohen Inflationsraten, führten in vielen Ländern zu einer geldpolitischen Trendwende: Das weltweite Zinsniveau erreichte im Geschäftsjahr 2022 einen verhältnismäßig hohen Stand. In fast allen großen westlichen Industrieländern nahmen die nationalen Notenbanken entsprechende Anpassungen ihrer Leitzinsen vor, um den zum Teil vergleichsweise hohen Preissteigerungen entgegenzuwirken. Auch in vielen Schwellenländern waren Erhöhungen zu verzeichnen. Die Zinsschritte der US-Notenbank und der Europäischen Zentralbank waren umfangreicher und rascher als noch zu Jahresbeginn erwartet. Die weitere Veränderung der Leitzinsen in 2023 wird in den jeweiligen Ländern auf der einen Seite von der weiteren Inflationsentwicklung und auf der anderen Seite von der Schwere eines möglichen wirtschaftlichen Abschwungs abhängen. Insgesamt gehen wir für 2023 von einem verhältnismäßig erhöhten Zinsniveau aus. Für die Jahre 2024 bis 2027 erwarten wir, dass die Zinssätze auf einem relativ hohen Niveau liegen werden.

ENTWICKLUNG DER ROHSTOFFPREISE

Auf den Rohstoffmärkten führte unter anderem der Russland-Ukraine-Konflikt insbesondere im ersten Jahressdrittel zu teilweise deutlichen Preisanstiegen, während im restlichen Jahresverlauf der eingetrühte globale wirtschaftliche Ausblick dämpfend auf die Preisentwicklung wirkte. Infolge der resultierenden Ungleichgewichte zwischen Angebot und Nachfrage war der Preisanstieg vieler Roh- und Einsatzstoffe im Jahresverlauf 2022 vergleichsweise hoch. Im Speziellen die Energiepreise in Europa verzeichneten einen hohen Anstieg, vor allem aufgrund der starken Abhängigkeit einzelner europäischer Länder von russischem Erdgas aber auch durch regionale Wetterextreme in den Sommermonaten. Im Gesamtjahresvergleich erhöhten sich ebenfalls die durchschnittlichen Preise für die Rohstoffe Lithium, Kokskohle, Rohöl, Nickel, Kobalt und Aluminium. Zum Teil spielten Wechselkurseffekte eine Rolle, sodass der durchschnittliche Preis für Naturkautschuk, Blei und Kupfer in Euro stieg, während der Preis in US-Dollar etwas zurückging. Das Preisniveau der Edelmetalle Rhodium, Palladium und Platin verzeichnete im Gesamtjahresdurchschnitt einen Rückgang. Für 2023 erwarten wir, insbesondere aufgrund der anhaltenden Unsicherheiten über die weitere Entwicklung der globalen Wirtschaft, bei vielen Rohstoffen rückläufige Preise und nur vereinzelt Preisanstiege. Für die Jahre 2024 bis 2027 rechnen wir bei den meisten Rohstoffen mit einer rückläufigen Preisentwicklung im Vergleich zum Jahr 2023.

MODELLNEUHEITEN IM JAHR 2023

Die Marke Volkswagen Pkw führt im Jahr 2023 eine Produktoffensive bei den rein elektrischen Fahrzeugen durch: Der ID.3 wird deutlich aufgewertet, außerdem wird die Limousine ID.7 auf den Markt kommen – zeitgleich in Europa und China. Die konventionell angetriebenen SUVs T-Cross und Touareg erhalten Updates in Technik und Design. In China bringt Volkswagen ein neues, mit Verbrennungsmotor angetriebenes Stufenheck-Einstiegsmodell auf den Markt. In Brasilien geht mit dem Track ein besonders attraktives Einstiegsmodell der wichtigen Polo-Baureihe an den Start. Ein GTS-Modell wird die Baureihe nach oben abrunden.

Bei der Marke Audi wird das Top-Modell Q8 aktualisiert. Die rein elektrischen Q8 e-tron und Q8 Sportback e-tron werden technologisch auf den neuesten Stand gebracht und erhalten noch mehr Reichweite.

Lamborghini bringt 2023 den neu entwickelten Nachfolger des Aventador auf den Markt.

Porsche präsentiert 2023 eine vollkommen neue Variante der 911-Familie. Die Cayenne-Baureihe wird umfangreich aktualisiert.

Die TRATON GROUP wird die Elektromobilität weiter vorantreiben:

Scania führt 2023 vollelektrische Lösungen für den regionalen Verteilerverkehr ein.

MAN führt 2023 im Lkw-Bereich Optimierungen in Sachen Verbrauch, Assistenzsysteme und Vernetzung ein. Im Busbereich bereitet MAN die Einführung des Lion's Chassis E auf internationalen Märkten vor.

Navistar plant als zweite Marke der TRATON GROUP die Einführung des integrierten 13-Liter-Antriebsstrangs.

Volkswagen Truck & Bus wird seine Modelle Delivery, Constellation und Meteor an die neue Emissionsgesetzgebung in Brasilien anpassen.

Ducati gestaltet die beliebte Scrambler-Familie komplett neu und geht 2023 mit der neuen Generation der Modelle Icon, Nightshift und Full Throttle an den Start. Die Multistrada V4 Rally wird die Multistrada-Familie erweitern, die Ducati Diavel wird als V4 erhältlich sein. Außerdem ergänzen die Monster SP, die Panigale V4 R sowie neue Versionen der Streetfighter V4 das Angebot von Ducati.

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 softwareorientierten Mobilitätsanbieter voran. Dabei wollen wir unsere Skalenvorteile nutzen und größtmögliche Synergien heben.

In unserer aktuellen Planung für das Jahr 2023 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 6,5% bewegen.

Neben den Sachinvestitionen umfasst die Investitionstätigkeit 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, 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 Cashflow aus dem laufenden Geschäft den Investitionsbedarf des Konzernbereichs Automobile übertreffen wird. Im Netto-Cashflow des Jahres 2023 erwarten wir eine sehr starke Steigerung gegenüber dem Vorjahr. Darin enthalten sind insbesondere steigende Zukunftsinvestitionen sowie Liquiditätsabflüsse aus Mergers & Acquisitions-Aktivitäten für Batteriefabriken, die eine wichtige Säule der Transformation des Volkswagen Konzerns darstellen. Die Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile wird 2023 voraussichtlich zwischen 35 und 40 Mrd. € liegen; darin berücksichtigt sind die Mittelzu- und -abflüsse im Zusammenhang mit dem Börsengang der Porsche AG.

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 2023 planen diese Gemeinschaftsunternehmen in die Elektromobilität, die weitere Optimierung des Modellportfolios, die Entwicklung neuer Mobilitätslösungen sowie in die Digitalisierung zu investieren. Die Sachinvestitionen werden dabei voraussichtlich über dem Niveau von 2022 liegen und aus eigenen Mitteln finanziert werden.

Im Konzernbereich Finanzdienstleistungen planen wir für 2023 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 fast zur Hälfte aus dem Brutto-Cashflow 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 %.

Trotz der fortwährenden Engpässe bei der Teileversorgung, auch als Folge des Russland-Ukraine-Konflikts und der damit einhergehenden Eintrübung der wirtschaftlichen Aussichten, übertraf der RoI im Berichtszeitraum ergebnisbedingt mit 12,0 (10,4) % sowohl den Wert des Vorjahres als auch unseren Mindestverzinsungsanspruch von 9 % (weiterführende Informationen finden Sie im Kapitel „Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage“ unter der Überschrift Kapitalrendite und Wertbeitrag im Berichtsjahr). Investitionen in neue Modelle, in die Entwicklung alternativer Antriebe und die Weiterentwicklung der modularen und rein elektrischen Baukästen und Plattformen sowie in Zukunftstechnologien werden 2023 dazu führen, dass das investierte Vermögen weiter steigt. Die Kapitalrendite (RoI) im Konzernbereich Automobile für das Jahr 2023 wird voraussichtlich zwischen 12 und 15 % liegen.

GESAMTAUSSAGE ZUR VORAUSSICHTLICHEN ENTWICKLUNG

Unseren Planungen liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2023 insgesamt mit einer verringerten Dynamik wachsen wird. Die anhaltend hohe Inflation in vielen Regionen und die daraus resultierenden restriktiven geldpolitischen Maßnahmen der Zentralbanken sollten sich zunehmend negativ auf die private Nachfrage auswirken. Risiken sehen wir weiterhin in protektionistischen Tendenzen, in Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie in strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Die Wachstumsaussichten werden zudem von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet; weiterhin birgt der Russland-Ukraine-Konflikt Risiken. Darüber hinaus können Risiken im Zusammenhang mit dem möglichen Auftreten neuer Varianten des Coronavirus SARS-CoV-2, insbesondere regionale Ausbrüche und damit verbundene Maßnahmen, nicht ausgeschlossen werden. Wir gehen davon aus, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer im Durchschnitt eine positive Dynamik aufweisen werden, wenngleich mit unterdurchschnittlichen Wachstumsraten des Bruttoinlandsprodukts (BIP).

Die Entwicklung der Automobilbranche ist eng an den Verlauf der Weltwirtschaft gekoppelt. Wir rechnen auf den internationalen Automobilmärkten mit einer weiter zunehmenden Wettbewerbsintensität. Unsicherheiten können sich aus anhaltenden Engpässen bei Vorprodukten und Rohstoffen ergeben. Diese können sich zusätzlich durch die Folgen des Russland-Ukraine-Konflikts verstärken und insbesondere zu steigenden Preisen und sinkender Verfügbarkeit von Energie führen.

Wir erwarten, dass sich die Märkte für Pkw im Jahr 2023 in den einzelnen Regionen uneinheitlich entwickeln werden. Insgesamt wird das weltweite Verkaufsvolumen von Neufahrzeugen voraussichtlich spürbar über dem des Vorjahres liegen. In Westeuropa rechnen wir für 2023 mit einem Neuzulassungsvolumen von Pkw, das deutlich über dem Niveau des Berichtsjahrs liegt. Für den deutschen Pkw-Markt gehen wir für 2023 davon aus, dass das Volumen der Neuzulassungen das Vorjahresniveau spürbar übertrifft. Auf den Pkw-Märkten in Zentral- und Osteuropa wird die Zahl der Verkäufe 2023 den Vorjahreswert voraussichtlich deutlich 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 2023 mit einem Verkaufsvolumen spürbar über dem Niveau des Vorjahres. Wir gehen davon aus, dass die Neuzulassungen auf den südamerikanischen Märkten 2023 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt deutlich steigen werden. Die Märkte für Pkw in der Region Asien-Pazifik werden 2023 voraussichtlich spürbar über dem Vorjahresniveau liegen.

Auch die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden sich in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln; insgesamt rechnen wir für 2023 mit einem spürbar steigenden Verkaufsvolumen.

Wir erwarten für 2023, 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 spürbar positiv entwickeln, mit regional unterschiedlichen Ausprägungen. Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten rechnen wir für das Jahr 2023 mit einer insgesamt deutlich steigenden Nachfrage mit unterschiedlichen regionalen Entwicklungen.

Unserer Einschätzung nach werden automobilbezogene Finanzdienstleistungen im Jahr 2023 eine hohe Bedeutung für den weltweiten Fahrzeugabsatz haben.

Wir gehen davon aus, dass die Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im Jahr 2023 unter herausfordernden Marktbedingungen und unter der Annahme einer abnehmenden Intensität von Engpässen bei Vorprodukten, Rohstoffen und in der Logistik bei rund 9,5 Mio. Fahrzeugen liegen werden.

Herausforderungen ergeben sich insbesondere aus dem konjunkturellen Umfeld, der steigenden Wettbewerbsintensität, volatilen Rohstoff-, Energie- und Devisenmärkten sowie aus verschärften emissionsbezogenen Anforderungen.

Wir erwarten für den Volkswagen Konzern im Jahr 2023, dass die Umsatzerlöse das Vorjahr um 10 bis 15% übertreffen und die operative Umsatzrendite zwischen 7,5 und 8,5% liegt. Im Bereich Pkw rechnen wir bei 7 bis 13% über dem Vorjahreswert liegenden Umsatzerlösen mit einer operativen Umsatzrendite zwischen 8 und 9%. Für den Bereich Nutzfahrzeuge gehen wir bei 5 bis 15% über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen von einer operativen Umsatzrendite zwischen 6 und 7% aus. Im Bereich Power Engineering erwarten wir die Umsatzerlöse leicht über denen des Vorjahrs und für das Operative Ergebnis einen niedrigen positiven dreistelligen Millionen-Euro-Betrag. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen rechnen wir bei stark über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen mit einem Operativen Ergebnis in der Größenordnung von 3,5 Mrd.€.

Im Konzernbereich Automobile gehen wir für 2023 davon aus, dass die F&E-Quote bei rund 8% und die Sachinvestitionsquote bei rund 6,5% liegt. Im Netto-Cashflow des Jahres 2023 erwarten wir eine sehr starke Steigerung gegenüber dem Vorjahr. Darin enthalten sind insbesondere steigende Zukunftsinvestitionen sowie Liquiditätsabflüsse aus Mergers & Acquisitions-Aktivitäten für Batteriefabriken, die eine wichtige Säule der Transformation des Volkswagen Konzerns darstellen. Die Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile wird 2023 voraussichtlich zwischen 35 und 40 Mrd.€ liegen; darin berücksichtigt sind die Mittelzu- und -abflüsse im Zusammenhang mit dem Börsengang der Porsche AG. Die Kapitalrendite (RoI) erwarten wir zwischen 12 und 15%. Es ist unverändert unser erklärtes Ziel, unsere solide Finanzierungs- und Liquiditätspolitik fortzusetzen.

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 Geschäftstätigkeit 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, auch 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 und 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 und 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 und IKS gemäß dem COSO-Enterprise-Risk-Management-Rahmenwerk bezweckt eine umfassende Abdeckung möglicher Risikobereiche. Konzernweit einheitliche Grundsätze bilden die Basis für den standardisierten Umgang mit Risiken. Chancen werden in den RMS-Prozessen nicht erfasst.

DAS VOLKSWAGEN DREI-LINIEN-MODELL



Ein weiteres zentrales Element des RMS und IKS bei Volkswagen ist das Drei-Linien-Modell, das unter anderem der Dachverband der europäischen Revisionsinstitute (ECIIA) fordert. Diesem Modell folgend verfügt das RMS und IKS des Volkswagen Konzerns über drei Linien, die das Unternehmen vor dem Eintritt wesentlicher Risiken schützen sollen.

Die Mindestanforderungen an das RMS und an das IKS einschließlich des Drei-Liniens-Modells sind konzernweit in einer Richtlinie festgelegt, werden regelmäßig überprüft und weiterentwickelt. Zudem werden regelmäßig Schulungen zum RMS und IKS angeboten.

In einem gesonderten Vorstandsausschuss „Risikomanagement“ werden zudem vierteljährlich die wesentlichen Aspekte des RMS und des IKS behandelt, um

- > 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 und des IKS auszusprechen sowie
- > den offenen Umgang mit Risiken zu unterstützen und eine offene Risikokultur zu fördern.

Erste Linie: Operatives Risikomanagement und IKS

Die operativen Risikomanagement- und Internen Kontrollsysteme der einzelnen Konzerngesellschaften und -bereiche bilden die vorderste Linie. Das RMS und das IKS sind integrale Bestandteile 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 so 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 Berichtswege auch unterjährig ein Gesamtbild der aktuellen Risikolage vor.

ERMITTlung DES RISIKO-SCORE



Zweite Linie: Konzern-Risikomanagement und IKS

Ergänzend zum laufenden operativen Risikomanagement richtet die Abteilung Konzern-Risikomanagement vierteljährlich standardisierte Abfragen zur Risikosituation und zur Umsetzung der Gegenmaßnahmen – mittels des sogenannten Risiko-Quartalsprozesses (RQP) – an alle Konzernmarken und wesentliche Konzerngesellschaften. Die Risiken werden dabei in einem Mehraugenprinzip erfasst und freigegeben sowie anschließend durch das Konzern-Risikomanagement plausibilisiert.

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 Reputationsschaden (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 der potenziellen Auswirkungen auf die lokale Gesellschaft, die Marke oder den Konzern eingestuft.

Risiken aus potenziellen Regelverletzungen (Compliance-Risiken) und aus dem Nachhaltigkeitsumfeld (ESG) sind in diesen Prozess ebenso integriert wie strategische, betriebliche und Berichterstattungsrisiken.

Die Volkswagen Financial Services AG und die Volkswagen Bank GmbH haben eigenständige RMS beziehungsweise IKS-Prozesse implementiert und berichten regelmäßig an das Konzern-Risikomanagement.

Zur Überprüfung der Risikotragfähigkeit des Volkswagen Konzerns führt das Konzern-Risikomanagement auf Basis der Risikomeldungen regelmäßig einen Abgleich zwischen der aggregierten Risikolage und der Risikotragfähigkeit durch. Hierbei wird durch eine Simulation geprüft, ob Einzelrisiken durch Kumulation zu einem bestandsgefährdenden Risiko aggregieren können. Im Geschäftsjahr 2022 haben sich keine Hinweise auf eine unzureichende Risikotragfähigkeit des Volkswagen Konzerns ergeben.

Die Risikoberichterstattung an die Gremien der Volkswagen AG erfolgt abhängig von Wesentlichkeitswellen. 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 quartalsweise 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 zudem ein standardisiertes IKS zur besseren Absicherung von Prozessrisiken entwickelt und in wesentlichen Gesellschaften etabliert. Jährlich erfolgt eine Einführung in weiteren Gesellschaften. Das IKS geht dabei deutlich über die Anforderungen an das rechnungslegungsbezogene IKS hinaus. In 25 Kontrollkatalogen werden den Konzerngesellschaften 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 oder der Produktion, im Bereich Compliance sowie für Nachhaltigkeitsthemen adressiert. Die Kontrollkataloge werden in regelmäßigen Abständen auf ihre Aktualität geprüft und erweitert.

Wesentliche Kontrollen zur Abdeckung der Prozessrisiken und Kontrollziele werden zudem auf ihre Wirksamkeit hin getestet; hierbei identifizierte wesentliche Schwachstellen werden an die zuständigen Gremien der Volkswagen AG berichtet und in den Fachbereichen behoben.

Wie der RQP wird auch das standardisierte IKS durch das IT-System Riskradar unterstützt.

Im Rahmen unserer kontinuierlichen Überwachungs- und Verbesserungsprozesse optimieren wir das RMS und IKS regelmäßig. Dabei tragen wir internen und externen Anforderungen gleichermaßen Rechnung. Als Bestandteil des RMS ist auch unser Compliance-Managementsystem (CMS) diesen Kontroll- und Anpassungsmechanismen entsprechend unterworfen. Fallweise begleiten externe Experten die kontinuierliche Weiterentwicklung unseres RMS, CMS und IKS.

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, des IKS und des 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 erfasst, bewertet und dokumentiert und erfüllt somit auch die gesetzlichen Anforderungen. Durch die zuvor beschriebenen Elemente des RMS und 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 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 Risikofrühherkennung 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

In die Berichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG fließen neben den Ergebnissen aus der kontinuierlichen Überwachung und Verbesserung des RMS und IKS auch die Evaluation der unternehmensweiten Risikosituation auf Basis des RQP und die Darstellung der Ergebnisse des internen Kontrollprozesses auf Basis des standardisierten IKS sowie der nachgelagerten Kontrollsysteme einzelner Marken ein.

Basierend darauf wird einmal jährlich in einer Vorstandssitzung der Volkswagen AG eine Gesamtaussage über die Angemessenheit und Wirksamkeit unseres RMS, CMS und IKS getroffen. Dem Vorstand liegen keine Hinweise vor, dass unser RMS und IKS im Geschäftsjahr 2022 in ihrer jeweiligen Gesamtheit nicht angemessen oder nicht wirksam gewesen wären.

Dessen ungeachtet gibt es inhärente Beschränkungen der Wirksamkeit eines jeden Risikomanagement-, Compliance-Management- und Kontrollsyste. Auch ein als angemessen und wirksam beurteiltes System kann beispielsweise nicht sicherstellen, dass alle tatsächlich eintretenden Risiken vorab aufgedeckt oder jedwede Prozessstörungen unter allen Umständen ausgeschlossen werden.

RISIKOMANAGEMENT- UND INTEGRIERTES INTERNES KONTROLLSYSTEM IM HINBLICK AUF DEN RECHNUNGSLEGUNGSPROZESS

Der für die Abschlüsse der Volkswagen AG und des Volkswagen Konzerns sowie seiner Tochtergesellschaften maßgebliche rechnungslegungsbezogene Teil des RMS und 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 Kontrollsyste 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 Melddaten 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 Einzelabschlüsse 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 Kontrollsystems 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.

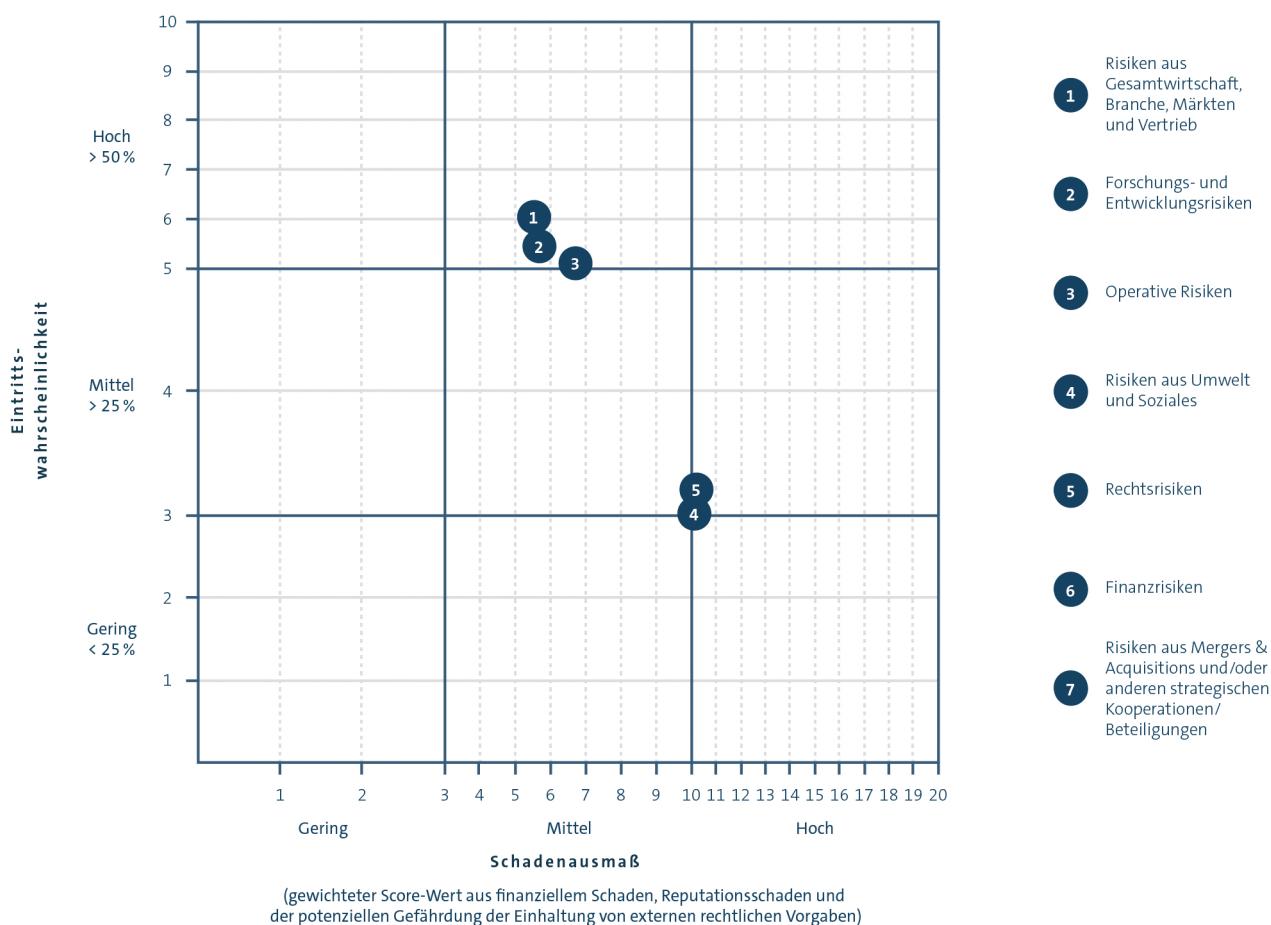
Der zusammengefasste Lagebericht des Volkswagen Konzerns und der Volkswagen AG wird – unter Beachtung der geltenden Vorschriften und Regelungen – zentral unter Einbeziehung der und in Abstimmung mit den Konzerneinheiten und -gesellschaften erstellt.

Das rechnungslegungsbezogene Interne Kontrollsysten 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 durchschnittlichen 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 negativen Auswirkungen auf die Markt- und Absatzentwicklung auch bedingt durch Handelsbeschränkungen und zunehmenden Protektionismus.

Gesamtwirtschaftliche Risiken und Chancen

Risiken, die ein positives Wachstum der globalen Wirtschaftsleistung verhindern könnten, ergeben sich aus unserer Sicht vor allem aus einer weiteren Eskalation des Russland-Ukraine-Konflikts, Turbulenzen an den Finanz-, Energie- und Rohstoffmärkten, Versorgungsgängen im Zusammenhang mit Ungleichgewichten zwischen Angebot und Nachfrage, zunehmend protektionistischen Tendenzen, strukturellen Defiziten, die die Entwicklung einzelner fortgeschrittenen Volkswirtschaften und Schwellenländer gefährden sowie einer nicht nachhaltig erfolgreichen Eindämmung der Covid-19-Pandemie. Hinzu kommen verstärkt ökologische Herausforderungen, die in unterschiedlicher Intensität belastend auf einzelne Länder und Regionen wirken. Auch der weltweite Übergang von einer expansiven zu einer restriktiveren Geldpolitik in Verbindung mit anhaltend hoher Inflation birgt Risiken im gesamtwirtschaftlichen Umfeld. Die vielerorts hohe Verschuldung im privaten und öffentlichen Sektor trübt die Wachstumsperspektiven 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.

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 seit Februar 2022 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. Gleches gilt für gewaltsame Auseinandersetzungen, terroristische Aktivitäten, Cyber-Attacken oder die Verbreitung von Infektionskrankheiten, die kurzfristig zu unerwarteten Marktreaktionen führen können.

Insgesamt gehen wir für 2023 davon aus, dass die Weltwirtschaft mit einer verringerten Dynamik wachsen wird. 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, innovativen und synergetischen Produkt- und Preispolitik treten wir diesem Risiko entgegen. Zur Diversifizierung unserer Hauptabsatzmärkte verfolgen wir in den USA eine langfristige Wachstumsstrategie.

Außerhalb der aktuellen Hauptabsatzmärkte 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 Fahrzeugen 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 teilweise nicht bedient werden kann und abwandert.

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. In den USA verordnet Kalifornien seit einigen Jahren eine Regulierung, der weitere Bundesstaaten folgen und wonach für Hersteller von Jahr zu Jahr zunehmend strengere gesetzliche Vorgaben beim Verkauf von sogenannten Zero-Emission-Vehicles gelten. 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 Preis erhöhungen 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 auf Seiten 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; damit wirken wir insbesondere dem Risiko von Kreditausfällen entgegen.

Volkswagen unterhält ein selektives Vertriebssystem. Innerhalb der Europäischen Union werden Händler und Servicepartner unter Beachtung der Regelungen der EU-Verordnungen 461/2010 und 720/2022 – soweit zulässig – anhand von qualitativen beziehungsweise quantitativ-qualitativen Kriterien ausgewählt. Die bisher hierfür maßgebliche EU-Verordnung 330/2010 wurde vonseiten der Europäischen

Kommission überarbeitet und durch die neue ihr nachfolgende EU-Verordnung 720/2022, die am 1. Juni 2022 in Kraft getreten ist, ersetzt. Aus dieser überarbeiteten EU-Verordnung ergibt sich nach jetzigem Stand kein Anpassungsbedarf für das gegenwärtige Vertriebssystem der Volkswagen AG.

Derzeit befinden sich die „Ergänzenden Leitlinien für vertikale Beschränkungen in Vereinbarungen über den Verkauf und die Instandsetzung von Kraftfahrzeugen und den Vertrieb von Kraftfahrzeugersatzteilen“ zur EU-Verordnung 461/2010 in Überarbeitung durch die Europäische Kommission, die zum 1. Juni 2023 in Kraft treten sollen. Ob und in welchem Umfang das Vertriebssystem der Volkswagen AG von den Änderungen konkret betroffen sein wird, kann erst nach Erlass der neuen Leitlinien abschließend bewertet werden.

Die kartellrechtlichen Vorgaben, unter anderem in Form der Gruppenfreistellungsverordnung 461/2010 sowie der EU-Verordnungen 2018/858 und 2021/1244 haben zum Ziel, einen wirksamen Wettbewerb auf dem Kraftfahrzeug-Anschlussmarkt zu gewährleisten beziehungsweise zu fördern. Diesem Wettbewerbsdruck und den damit verbundenen Risiken ist auch die Volkswagen AG im Hinblick auf ihr Instandhaltungs- und Wartungsangebot ausgesetzt.

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 und hat einen Entwurf zur Änderung der Richtlinie über den rechtlichen Schutz von Mustern und Modellen vorgelegt. Eine mögliche Einschränkung oder Aufhebung des Designschutzes für sichtbare Ersatzteile auch auf europäischer Ebene 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 sowie angepassten Geschäftsmodellen und Kostenstrukturen 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. Dies betrifft auch den Markt der Elektromobilität, der bereits heute unter anderem von volumenstarken heimischen Herstellern geprägt ist. Zudem wird erwartet, dass sich die Nachfrage von den großen Metropolen an der Küste ins Landesinnere verlagert und dass der Wettbewerbsdruck durch lokale Hersteller generell zunimmt. Wir erweitern laufend unsere Produktpalette mit speziell für die chinesischen Kunden entwickelten Modellen, um an den erheblichen Chancen dieses Marktes – insbesondere 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, zum Beispiel mit den neuen Werken für Elektrofahrzeuge in Anhui und Changchun.

> Indien

In diesem wichtigen Zukunftsmarkt wird der Neufahrzeugbedarf in den nächsten Jahren voraussichtlich zunehmen, unter anderem aufgrund des demographischen Wandels. Der Volkswagen Konzern hat seine Aktivitäten in Indien konsolidiert und mit den neuen, auf die Bedürfnisse der Kunden zugeschnittenen Modellen Taigun der Marke Volkswagen Pkw sowie ŠKODA Kushaq und Slavia eine Modelloffensive gestartet.

> USA

Es ist zu erwarten, dass in dem gesättigten US-amerikanischen Markt der Anteil von Light Trucks (insbesondere SUV und Pickup) in den kommenden Jahren weiter leicht zunehmen wird. Darüber hinaus besteht die Annahme, dass sich die Elektrifizierung der Mobilität aufgrund von Fördermaßnahmen und gesetzlich vorgegebenen Flottenemissions- sowie Verbrauchseffizienzzielen voraussichtlich beschleunigen wird. Letztere sind derzeit jedoch abhängig von der jeweils amtierenden Administration. 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 – seit 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. Im Rahmen der Elektrifizierungsoffensive haben wir 2022 ein Unternehmen in den USA gegründet, mit dem wir den Markt für Elektrofahrzeuge mit der US-Marke Scout im SUV-Segment erschließen möchten.

> Brasilien

Die Nachfrage nach Fahrzeugen in Brasilien wird wegen des Bedarfs an individueller Mobilität voraussichtlich in den nächsten Jahren steigen, insbesondere in den niedrigpreisigen Segmenten kleinerer Fahrzeuge. Aufgrund bestehender Handelshemmnisse stellt die lokale Fertigung einen wichtigen Faktor zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit dar. Mit der wachsenden Zahl lokal produzierender Automobilhersteller haben Preisdruck und Wettbewerbsintensität stark zugenommen. Um unsere Wettbewerbsposition in Brasilien zu festigen, bieten wir speziell für diesen Markt Fahrzeuge an, die lokal produziert werden, etwa den Saveiro oder den Nivus.

> Nahost

In der Region belasten politische und wirtschaftliche Unsicherheiten die Pkw-Märkte. Trotz des volatilen 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 anhaltend fortsetzen. Der global wachsende Energiebedarf erfordert Innovationskraft der Industrie sowie eine wachsende Investitionsbereitschaft der Staaten im Hinblick auf die globale Klimapolitik.

Die Entwicklung des Marinemarkts ist weiterhin durch die bestehende Verunsicherung über zukünftige Treibstoff- und Emissionsregulierungen risikobehaftet. Die anhaltend bestehende unsichere geopolitische und makroökonomische Lage birgt zusätzliche Risiken, bietet gleichzeitig jedoch auch Chancen wie beispielsweise in den Bereichen Navy und Offshore-Windenergie.

Im Turbomaschinenbereich besteht das Risiko, dass durch eine negative Entwicklung der Absatzmärkte oder einzelner 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 sowie der Einführung neuer und besserer Technologien.

Wir arbeiten kontinuierlich daran, Marktchancen weltweit zu realisieren, beispielsweise durch die Positionierung als Lösungsanbieter für CO₂-reduzierte Antriebs- und Energieerzeugungstechnologien wie Großwärmepumpen, Speichertechnologien sowie Wasserstoffherstellung oder CO₂-Abscheidung. 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, deren effizienter Betrieb sowie die Erhöhung der Umweltverträglichkeit bilden zusammen mit der

großen Anzahl an Motoren und Anlagen die Basis für Wachstum. Auch digitale Servicelösungen, etwa zur Fernüberwachung von Anlagen, bieten weiteres Wachstumspotenzial.

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 Kostenflexibilität mittels Leiharbeit, Arbeitszeitkonten und Kurzarbeit sowie mit notwendigen Strukturanpassungen.

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 Produktpportfolios 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 Repositionierungsaufwendungen 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. Eine unerwartete Kaufzurückhaltung kann zum Beispiel aus Sorge der Haushalte über die zukünftige wirtschaftliche Situation entstehen, wie aktuell aufgrund der hohen Energiekosten. Das gilt vor allem in gesättigten Automobilmärkten wie Westeuropa. Hier kann die Nachfrage aufgrund einer verlängerten Haltestdauer 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. Schlüsselknoten 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 Wettbewerbsumfeld, insbesondere in China, ergibt sich zudem das Risiko, Marktanteile zu verlieren.

Russland-Ukraine-Konflikt

Der fortdauernde Russland-Ukraine-Konflikt birgt weiterhin Risiken für die Entwicklung der globalen Konjunktur und für das Branchenwachstum sowie für die Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns, insbesondere aufgrund steigender Preise und sinkender Verfügbarkeit von Energie.

In der Ukraine hat der Volkswagen Konzern keine wesentlichen Tochtergesellschaften und Beteiligungen.

Die Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns in diesen beiden Ländern ist bezogen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Volkswagen Konzerns von nicht wesentlicher Bedeutung.

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, klimabedingte Extremwetterereignisse, Pandemien – wie die Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 –, gewaltsame Auseinandersetzungen – wie aktuell der Russland-Ukraine-Konflikt – und Terroranschläge sowie Unterbrechungen in der Energieversorgung.

Es besteht das Risiko, dass sich die Covid-19-Pandemie wieder verschärft, zum Beispiel 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 etabliert, auf die wir im Bedarfsfall zurückgreifen können, um den Betrieb sicherzustellen.

Forschungs- und Entwicklungsrisiken

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 Vehicles Test Procedure, WLTP), deren fortlaufende Verschärfungen 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.

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 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 eingebracht werden und dass die Umsetzung dieser Anforderungen rechtzeitig eingepflanzt 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 den Fahrzeugen auf Basis des MEB und PPE die Elektromobilität weltweit in Großserie zu bringen. Zukünftig wollen wir diese Synergieeffekte durch die Zusammenführung von MEB und PPE in der sogenannten Scalable Systems Platform (SSP) verstärken.

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 Teileversorgung, im Bereich der Cyber-Sicherheit und neuer regulatorischer Vorgaben in der IT sowie in Qualitätsproblemen.

Risiken aus besonderen Ereignissen im Beschaffungs- und Produktionsnetzwerk des Volkswagen Konzerns

Besondere Ereignisse außerhalb unserer Kontrolle wie Naturkatastrophen, klimabedingte Extremwetterereignisse, Pandemien – wie die Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 – oder andere Ereignisse, zum Beispiel gewaltsame Auseinandersetzungen – wie aktuell der Russland-Ukraine-Konflikt –, Brand, Explosion oder der Austritt von gesundheits- beziehungsweise umweltschädlichen Substanzen, können zu Versorgungsrisiken in der Beschaffung 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.

Frühwarnsysteme helfen, Versorgungsrisiken zu identifizieren und Produktionsstillstände zu vermeiden. Weiteren 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, des Russland-Ukraine-Konflikts und damit verbundenen Sanktionen sowie der weiteren Entwicklung am Energiemarkt besteht in der gesamten Automobilindustrie 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. Dies konnte die Beschaffung in Zusammenarbeit mit allen Fachbereichen des Konzerns und dem Lieferantennetzwerk insbesondere im Rahmen der Absicherung von

Kaufteilen aus der Ukraine in 2022 unter Beweis stellen. Zudem haben wir durch unsere Organisation auch die weiteren globalen und lokalen Risiken in Beobachtung und wollen dadurch frühzeitig auf Einflüsse in der gesamten Lieferkette reagieren können.

Risiken und Chancen aus der Beschaffung 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 Preissituation von Rohstoffen sowie die eingeschränkte Verfügbarkeit von Halbleitern verstärkt wird. Das Lieferantenrisikomanagement in der Beschaffung des Volkswagen Konzerns bewertet insbesondere die finanzielle Lage der Lieferanten, bevor sie mit der Realisierung von Projekten betraut werden. Die Beschaffung berücksichtigt die Empfehlungen des Lieferantenrisikomanagements.

Es besteht weiterhin das Risiko von Versorgungsengpässen und Lieferausfällen, insbesondere durch die aktuell global bestehende geopolitische und makroökonomische Lage. Beispiele sind die andauernde Versorgungseinschränkung bei Halbleiterkomponenten sowie direkte und indirekte Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts, unter anderem mögliche temporäre Unterbrechungen in der Energieversorgung.

Versorgungsrisiken werden in der Beschaffung durch Frühwarnsysteme identifiziert und sollen im Rahmen geschaffener Task-Force- und Mitigationsstrukturen reduziert werden. Zudem sollen strategische Maßnahmen ergriffen werden, um zukünftige Auswirkungen nachhaltig zu vermeiden.

Eine sich abschwächende weltwirtschaftliche Entwicklung, verstärkt durch Handelsstreitigkeiten und die Folgen der Covid-19-Pandemie, inklusive stark gestiegener Rohstoff- und Energiepreise, belasten die finanzielle Situation vieler Lieferanten. In der Folge resultieren auch hieraus Risiken aus Versorgungsengpässen und Lieferausfällen.

Spezialisten für Restrukturierung und Versorgungssicherung in der Beschaffung beobachten kontinuierlich und weltweit die finanzielle Lage unserer Lieferanten und ergreifen gezielt Maßnahmen, um dem Risiko möglicher Lieferstörungen entgegenzuwirken.

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.

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.

Rohstoffrisiken können teilweise durch Rückwärtsintegration der Wertschöpfungskette gemindert werden. So kann beispielweise durch Partnerschaften und langfristige Lieferverträge mit Rohstofflieferanten die Versorgung mit entsprechendem Material sichergestellt werden. Gleichzeitig werden dadurch wettbewerbsfähige Preise erzielt.

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, 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 in der Beschaffung 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 Versorgungsengpässen führen können. Mithilfe von Lückenanalysen werden Anforderungen mit bestehenden Prozessen abgeglichen und fehlende Elemente erarbeitet und implementiert. Um unserer menschenrechtlichen Sorgfaltspflicht nachzukommen und diesbezügliche Risiken in der Wertschöpfungskette zu erkennen, ihnen entgegenzuwirken und vorzubeugen, haben wir 2022 ein Responsible-Supply-Chain-System entwickelt.

Produktionsrisiken

Volatile Entwicklungen auf den weltweiten Automobilmärkten, Unfälle bei Lieferanten und Störungen in der Lieferkette, die durch Covid-19-bedingte Lockdowns sowie den Russland-Ukraine-Konflikt verstärkt werden können, können Stückzahlschwankungen 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 und Produktionsstillstände, wie aktuell aufgrund des Russland-Ukraine-Konflikts sowie mögliche temporäre Unterbrechungen in der Energieversorgung, können an Mehrmarkenstandorten auch markenübergreifend ausgeglichen werden.

Potenzielle Störungen der eigenen Betriebsfähigkeit oder der Versorgung mit betriebskritischen Inputfaktoren, bedingt durch Extremwetterereignisse in Form von sowohl Überflutungen als auch Wassermangel, Wirbelstürmen und dergleichen, können zu Produktionsausfällen führen und dadurch finanzielle Folgewirkungen für den Konzern beinhalten. Der Konzern begegnet diesem Risiko durch systematische Analysen der Auswirkungen des Klimawandels auf seine Produktionsstandorte, um Gefährdungspotenziale abzuschätzen und Handlungsempfehlungen für Gegenmaßnahmen abzuleiten.

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. Dies ist 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 Nachfrageschwankungen 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, Planungsvorgaben 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 Identifi-

fikation von Schwachstellen den Anlauf unserer Fahrzeuge 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 Rahmenbedingungen nach Vertragsabschluss, Schwächen in der Projektsteuerung, Qualitätsmängeln und unbemerkt Produktfehlern, 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 Steigerungen der Rohstoff- und Energiepreise sowie der Frachtraten und die eingeschränkte Verfügbarkeit von Halbleiterprodukten können sich negativ auf die Herstellkosten beziehungsweise die Umsatzrealisierung auswirken.

Durch stetiges Optimieren des Projektcontrollings über alle Projektphasen hinweg, einen Lessons-Learned-Prozess sowie regelmäßige Projekt-Reviews sollen diese Risiken frühzeitig erkannt und bereits im Vorfeld, insbesondere in der Angebots- und Planungsphase anstehender Großprojekte, durch entsprechende Maßnahmen ausgeschlossen beziehungsweise minimiert werden.

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 unserer Plattformstrategie immer mehr Moduleteile 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 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 Plattformen und 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 seit 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 haben wir den 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 agierendem und softwareorientiertem 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 sowie der volatilen geopolitischen Lage. 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 Angebote rund um unsere Mobilitätsdienstleistungen. Durch gesetzliche Vorgaben – unter anderem aus der UNECE-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, informationelle Selbstbestimmung sowie der Sicherheit des Kunden bei der Nutzung unserer Dienste.

Dem Risiko eines unbefugten Zugriffs, der Modifikation und des Abzugs von Unternehmens- und Kundendaten begegnen wir mit dem Einsatz von IT-Sicherheitstechnologien, zum Beispiel moderner Sicherheitssysteme zur Erkennung von Schadsoftware und bösartigem Verhalten.

Zusätzlich wird die Sicherheit durch restriktive Vergaben von Berechtigungen zum Zugriff auf Systeme und zentraler Verwaltung inklusive zyklischer Kontrollen von Identitäten erhöht. Datenzerstörungen beziehungsweise Betriebsstörungen wird auf Basis von Business-Impact-Analysen durch redundante Auslegung von Systemen sowie implementierten Backup-Strategien begegnet.

Ein übergreifendes Gremium, bestehend aus Informationssicherheit, Datenschutz, Konzernsicherheit, Rechtswesen und weiteren Beteiligten, befasst sich mit fachbereichsübergreifender Informationssicherheit und berichtet direkt an den Konzernvorstand. Dies ermöglicht eine schnelle Reaktion und effiziente Koordination von Maßnahmen bei einem möglichen Zwischenfall. Die technischen Maßnahmen werden durch eine Vielzahl von Sensibilisierungsmaßnahmen und Trainings für Beschäftigte ergänzt, 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 Risikomanagementprozesses für IT- und Informationssicherheit, tragen zusätzlich dazu bei, Schwachstellen frühzeitig zu erkennen und Risiken effektiv zu reduzieren oder zu vermeiden.

Ein weiterer Schwerpunkt ist die kontinuierliche Weiterentwicklung konzernweiter Sicherheitsmaßnahmen zur Erkennung, Abwehr und Behandlung von Cyber-Bedrohungen.

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 prüfen wir und achten daher fortlaufend 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 hängt maßgeblich auch von der Effektivität einer Krisenkommunikation ab.

Risiken aus Umwelt und Soziales

Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit mittel (Vorjahr: hoch) und das Schadenausmaß mit hoch (Vorjahr: mittel) bewertet.

Die größten Risiken aus dem RQP ergeben sich aus der Nacherreichung 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 langfristige 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 in Wolfsburg, Berlin und Prag 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.

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.

Die Einhaltung rechtlicher Vorgaben, die Identifikation und Bewertung arbeitsbedingter Risiken, das Ableiten von Maßnahmen sowie die Kontrolle der Wirksamkeit bilden die Grundlagen für einen erfolgreichen Arbeits- und Gesundheitsschutz und leisten damit einen positiven Beitrag für die Gesunderhaltung der Beschäftigten als Teil der Gesellschaft. Die Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 unterstreicht den hohen Stellenwert eines effektiven betrieblichen Gesundheitsschutzes. Infektionsrisiken in der Belegschaft wollen wir wirksam reduzieren, um so das Risiko von Prozessstörungen und Fertigungsausfällen zu verringern.

Umweltschutzrechtliche Auflagen

Die spezifischen Emissionszielvorgaben für alle neuen Pkw- und leichten Nutzfahrzeugflotten 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 zusätz-

liche Verschärfung des Zielwertes entstanden ist. Bei den leichten Nutzfahrzeugen ist das Vorgehen ähnlich, wobei diese ab 2021 einen Zielwert von 147 g CO₂/km mit der gesamten Flotte erfüllen mussten.

Eine Zielverschärfung erfolgt voraussichtlich (vorbehaltlich der Veröffentlichung im EU-Amtsblatt) ab 2025: Demnach wird für die europäischen Pkw-Neufahrzeugflotten eine Reduktion der CO₂-Emissionen von 15% ab 2025 sowie 55% ab 2030 festgelegt und für die Neufahrzeugflotten leichter Nutzfahrzeuge von 15% ab 2025 sowie 50% ab 2030. Für das Jahr 2035 gilt dann ein CO₂-Reduktionsziel von 100% für die Neufahrzeugflotten der Pkw und leichten Nutzfahrzeuge. Ausgangsbasis ist jeweils der WLTP-Flottenwert im Jahr 2021. Diese Ziele können nur durch einen wachsenden Anteil von Elektrofahrzeugen in der Flotte erreicht werden.

Bei Nichterfüllung 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 und Island) weiterentwickelt oder neu eingeführt, beispielsweise in Brasilien, China, Großbritannien, Indien, Japan, Kanada, Mexiko, Saudi-Arabien, der Schweiz, Südkorea, Taiwan und den USA. In China gilt eine sukzessive Anspannung der Verbrauchsregulierung mit einem Ziel von durchschnittlich 4,6 l/100 km (WLTP) für 2025. Für die Zeit nach 2025 wird mit einer Verschärfung gerechnet. Zusätzlich zu dieser Gesetzgebung zum Flottenverbrauch gilt in China eine sogenannte New-Energy-Vehicle-Quote, die jedem Hersteller steigende Anteile von elektrifizierten Fahrzeugen an seinem Produktions- beziehungsweise Importvolumen vorschreibt. In 2022 lag diese Quote bei 16% und musste über batterieelektrische Fahrzeuge, Plug-in-Hybride oder Brennstoffzellenfahrzeuge erfüllt werden. Für 2023 steigt sie um zwei Prozentpunkte auf 18%; für 2024 und 2025 ist eine weitere Erhöhung in Diskussion. Für die Zeit nach 2025 gibt es noch keine Indikation möglicher Ziele.

In den USA definieren die Greenhouse-Gas-Gesetzgebung (GHG) und die Corporate-Average-Fuel-Economy-Gesetzgebung (CAFE) die jährlich zu erfüllenden CO₂- beziehungsweise Effizienzziele der Flotte für neue Pkw und leichte Nutzfahrzeuge. Im Dezember 2021 hat die aktuelle Administration neue CO₂-Flottenziele für den Zeitraum 2022 bis 2026 veröffentlicht. Der industrieweite Flottenmittelwert für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge soll von 137 g CO₂/km im Jahr 2022 auf 106 g CO₂/km im Jahr 2026 sinken. Damit wurde die Entschärfung der Zielwerte durch die vorangegangene Regierung rückgängig gemacht. Gleiches gilt für die CAFE-Effizienzziele für 2024 bis 2026, die im Frühjahr 2022 bekannt gegeben wurden. Damit sind bis 2026 jährlich strenger werdende Flottenzielwerte zu erfüllen. Für das Jahr 2030 verfolgt die aktuelle Regierung das Ziel eines Elektrifizierungsanteils von 50% aller Neuwagenverkäufe. Es wird erwartet, dass sich dies in ambitionierteren Zielwerten der zukünftigen GHG- und CAFE-Regulierungen niederschlägt. Darüber hinaus sind in Kalifornien und den US-Anwenderstaaten die Vorgaben des kalifornischen Zero-Emission-Vehicle-Mandats zu erfüllen, das jährlich steigende Elektrifizierungsquoten für die Neuwagenflotte vorschreibt. Ziel ist die vollständige Elektrifizierung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen bis zum Jahr 2035.

Infolge der strenger werdenden flottenbasierten CO₂- beziehungsweise Verbrauchsregulierungen ist es notwendig, auf allen betroffenen Märkten die neuesten Mobilitätstechnologien einzusetzen. Vor allem 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, die mit erheblichen Zahlungsverpflichtungen verbunden sind. 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 zum Beispiel die Bildung von Emissionsgemeinschaften in Europa oder der Credit-Handel in den USA und China möglich. Weitere im Gesetz festgelegte, regionspezifische Flexibilitäten zur Unterstützung der Zielerreichung sind beispielsweise:

- > Anrechenbarkeit zusätzlicher, innovativer Technologien im Fahrzeug, die außerhalb des Testzyklus verbrauchssenkend 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 dem WLTP ein neues 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 Nachfolgeregelung der Emissionsgesetzgebung (Euro 7) haben Ende 2022 auf europäischer Ebene begonnen. Eine finale Regulierung ist nicht vor 2023 beziehungsweise Anfang 2024 zu erwarten. Mit einem Inkrafttreten dieser Nachfolgeregelung wird zur Mitte 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 Folgeregelung „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 Nutzfahrzeuge über 16 t zulässigem Gesamtgewicht hat beispielsweise die EU den Herstellern 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. Das Ziel der Verordnung, die klimaschädlichen Treibhausgasemissionen bis 2030 um 30% zu reduzieren, wurde zu Beginn des Jahres 2023 angepasst. Einem Vorschlag der EU-Kommission zufolge sollen die CO₂-Emissionen bis 2025 um 45%, bis 2035 um 65% und bis 2040 um 90% gegenüber dem Bezugswert gesenkt werden.

Im Rahmen des „European Green Deal“ hat die Europäische Kommission das Ziel der Klimaneutralität bis 2050 definiert. Es sieht eine generelle Reduzierung der CO₂-Emissionen in der EU bis 2030 im Vergleich zu 1990 um mindestens 55% (bisher 40%) vor und stellt eine große Herausforderung für den gesamten Transportsektor dar. Die für das Frühjahr 2023 in der EU geplante Überarbeitung der Anforderungen an die CO₂-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen sowie die bereits veröffentlichten Vorschläge für eine neue Euro-7-Norm könnten diese Herausforderungen zusätzlich verschärfen.

In Brasilien setzen für die Nutzfahrzeughersteller ab 2023 neuere Vorschriften zur Reduzierung der Schadstoffemissionen ein. Auch in den USA sind schwere Nutzfahrzeuge einer möglichen weiteren Verschärfung der Emissionsvorschriften für CO₂ und Stickoxid (NO_x) ausgesetzt. Für die Jahre 2024 und 2027

sind bereits CO₂-Reduzierungen auf Basis der Emissionen aus 2016 festgelegt worden. Die USA sind dabei, eine neue NO_x-Vorschrift fertigzustellen, die 2027 in Kraft treten soll.

Die Anpassung von Nutzfahrzeugen an neue Emissionsnormen ist technologisch anspruchsvoll und kostspielig, vor allem angesichts der oft technisch widersprüchlichen Vorschriften für CO₂- und andere Schadstoffemissionen von Verbrennungsmotoren. Um die Ziele der verschiedenen Märkte zu erreichen, ist es unerlässlich, die CO₂- und Abgasemissionen durch neue Technologien zu reduzieren. Wir investieren daher in erheblichem Umfang in klimafreundliche, alternative Antriebe – vor allem in batterieelektrische Nutzfahrzeuge und Busse.

Die bisherigen Diskussionen um Fahrverbote für Dieselfahrzeuge in Deutschland haben sich auf Basis der stark verbesserten Luftqualitätsmesswerte abgeschwächt. Hintergrund ist, dass im Jahr 2022 nur noch zwei Städte die Luftschatstoff-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.

Für das Segment Power Engineering gelten einige besondere umweltschutzrechtliche Auflagen. Die Internationale Maritime Organisation hat beispielsweise im Rahmen eines internationalen Übereinkommens zur Reduzierung der Meeresverschmutzung die Umweltschutzregelung MARine POLLution (MARPOL) für Schiffsmotoren erlassen. Im Rahmen von MARPOL ANNEX VI werden die zulässigen Emissionen stufenweise abgesenkt. Die Minderung des Schwefelgehalts in Schiffsbrennstoffen wurde in den letzten Jahren global umgesetzt. In den „Emission Control Areas“ in Europa sowie den USA/Kanada gelten dabei besonders strenge Umweltauflagen. Die Ausdehnung auf weitere Regionen wie den Mittelmeerraum oder Japan ist in Planung; auch andere Gebiete beziehungsweise Territorien 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 langfristig klimaneutralen Betrieb von Hochseeschiffen befürworten wir die Power-to-X-Technologie, bei der aus nachhaltig erzeugtem Überschussstrom gasförmiger oder flüssiger Treibstoff, insbesondere Wasserstoff, Methanol oder Ammoniak, CO₂-neutral hergestellt wird.

Bezüglich stationärer Anlagen gibt es weltweit eine Vielzahl nationaler Regelwerke, welche 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. Diese Richtlinien, die derzeit überarbeitet werden, sind dann anzuwenden, sofern einzelne Staaten keine oder weniger strenge nationale Vorschriften erlassen haben. 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 Vertragsstaaten (unter anderem alle EU-Staaten, weitere Länder Osteuropas sowie die USA und Kanada) festgelegt. Diese stehen ebenfalls zur Revision an. Bei der Weiterentwicklung des Produktprogramms im Segment Power Engineering liegt ein Schwerpunkt auf der Verbesserung der Effizienz und Emissionsreduzierung von Anlagen und Systemen. Unter Einhaltung der aktuellen und zukünftigen Emissionsvorgaben werden eine Reihe von innovativen Energielösungen vorangetrieben, mit denen die Klimawende aktiv mitgestaltet wird.

Rechtsrisiken

Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit mittel (Vorjahr: mittel) und das Schadenausmaß mit hoch (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 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 (KBA). 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.

Eine vergleichbare Herausforderung ergibt sich aus dem Spannungsverhältnis zwischen divergierenden nationalen beziehungsweise internationalen gesetzlichen oder regulatorischen Vorgaben hinsichtlich der Verpflichtung zur Übermittlung von Informationen oder Dokumenten auf der einen und nationalen beziehungsweise internationalen datenschutzrechtlichen Vorgaben auf der anderen Seite. Um Rechtsverstöße trotz der teils unklaren Rechtslage bestmöglich auszuschließen, wird Volkswagen von externen Kanzleien zu diesen Fragestellungen beraten.

Ferner können Rechtsverfahren aus Forderungen nach umfangreicheren Klimaschutzleistungen oder im Zusammenhang mit angeblich unvollständigen Angaben zu den Auswirkungen des Klimawandels resultieren. Der Volkswagen Konzern begegnet dem Risiko unter anderem durch Zertifizierung seiner selbst gesetzten Dekarbonisierungsziele mittels unabhängiger und international anerkannter Organisationen und durch konsequente Ausrichtung seiner nichtfinanziellen Berichterstattung an gesetzlichen Anforderungen und denen des Kapitalmarkts.

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 (CARB) – 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 und die AUDI AG trägt die Entwicklungsverantwortung für die Sechs- und Achtzylinder-Dieselmotoren.

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 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. Für die wenigen noch ausstehenden Software-Updates wird eine Freigabe vom KBA noch erwartet.

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 das entsprechende Ordnungswidrigkeitenverfahren betreffend die Volkswagen AG endgültig ein. Zwischenzeitlich hat die Staatsanwaltschaft Braunschweig beim Landgericht Braunschweig beantragt, das Verfahren gegen den ehemaligen Vorsitzenden des Vorstandes wieder aufzunehmen. Über diesen Antrag ist noch nicht abschließend entschieden.

Im September 2020 ließ das Landgericht Braunschweig die Anklage 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 weiterhin 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. Das von der Staatsanwaltschaft Stuttgart bezüglich der Dieselthematik auch gegen ein Vorstandsmitglied der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG geführte strafrechtliche Ermittlungsverfahren wegen des Verdachts des Betrugs und der unzulässigen Werbung wurde unter anderem bezüglich des Vorstandsmitglieds zwischenzeitlich gegen Zahlung einer Geldauflage Ende April 2022 eingestellt.

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.

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat mit Urteilen aus Juli und November 2022 entschieden, dass ein sogenanntes Thermofenster (eine temperaturabhängige Abgasrückführung) im Bereich zwischen 15°C und 33°C Außentemperatur eine Abschalteinrichtung darstellt. In diesem Zusammenhang hat der EuGH ein neues, ungeschriebenes Kriterium entwickelt, wonach ein Thermofenster, selbst wenn es dazu dient, plötzliche und außergewöhnliche Schäden zu verhindern, dann unzulässig ist, soweit es den „überwiegenden Teil eines Jahres unter den im Unionsgebiet herrschenden tatsächlichen Fahrbedingungen“ aktiv ist. Der Volkswagen Konzern bewertet die Auswirkungen dieses neuen verkehrstechnischen Kriteriums. Das KBA hat in Bezug auf bestimmte Motoren des Typs EA 896 der ersten Generation, die in bestimmten älteren Fahrzeugmodellen eingesetzt wurden, formelle Verwaltungsverfahren eingeleitet. Der Volkswagen Konzern befindet sich hierzu im Austausch mit der Behörde.

Das Verwaltungsgericht Schleswig hat Ende Februar 2023 einer Klage der Deutschen Umwelthilfe gegen das KBA erstinstanzlich stattgegeben und das KBA dazu verurteilt, den Freigabebescheid für ein Softwareupdate für bestimmte ältere Modelle des Golf Plus aufzuheben, soweit der Freigabebescheid sich auf das Thermofenster bezieht. Volkswagen wird das Urteil nach Vorliegen der schriftlichen Entscheidungsgründe prüfen und über weitere Maßnahmen entscheiden.

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 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. Im ersten Sammelklageverfahren, das sich auf rund 17 Tsd. Amarok-Fahrzeuge bezieht, erging im Mai 2019 ein Berufungsurteil, mit dem die Schadensersatzverpflichtung von Volkswagen do Brasil deutlich auf zunächst rund 172 Mio. BRL reduziert wurde. Im August 2022 wurde die Revision von Volkswagen do Brasil gegen dieses Urteil durch den Superior Court of Justice teilweise zurückgewiesen. Volkswagen do Brasil hat dagegen ein Rechtsmittel eingelegt. Das Urteil ist damit weiterhin nicht rechtskräftig. Die Klägerin hat in der zweiten Sammelklage, die rund 67 Tsd. Amarok-Fahrzeuge einer späteren Generation betrifft, gegen das klageabweisende erstinstanzliche Urteil aus Oktober 2021 Berufung eingelegt.

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 33 Tsd. Ansprüche streitgegenständlich. Einige Verfahren befinden sich zwischenzeitlich in der Berufungs- beziehungsweise Revisionsinstanz. In Deutschland befand der Bundesgerichtshof (BGH) in einem Urteil aus Juni 2022, in dem es um Schadensersatzforderungen von Schweizer Fahrzeugerwerbern ging, die Abtretung von Forderungen an die financialright GmbH für wirksam. Der BGH setzte sich mit der inhaltlichen Begründetheit der Ansprüche nicht auseinander.

In England und Wales wurden die rund 91 Tsd. Ansprüche der Group Litigation gegen den Volkswagen Konzern im Mai 2022 durch einen außergerichtlichen Vergleich in Höhe von 193 Mio. GBP sowie einen gesonderten Beitrag zu den Anwaltskosten und sonstigen Gebühren der Kläger beigelegt.

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 wurde 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 Schadens-

ersatz in Höhe von insgesamt rund 185 Mio.€ zu zahlen haben, bekannt gegeben. 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 (DEJF) mit Opt-Out-Mechanismus für niederländische Verbraucher anhängig, die unter anderem Fahrzeuge des Motortyps EA 189 betrifft. Im März 2022 hat das Gericht in erster Instanz ein Zwischenurteil erlassen und darin festgestellt, dass das neue Sammelklageregime, wonach nicht nur die Feststellung von Ansprüchen, sondern auch die Zahlung von Schadensersatz geltend gemacht werden kann, auf dieses Verfahren nicht anwendbar sei. Zudem sei das Gericht in Amsterdam für Klagen von Verbrauchern außerhalb der Niederlande nicht zuständig. Die DEJF hat gegen das Urteil Berufung eingelegt. Das Gericht hat daraufhin das Verfahren in erster Instanz bis zu einer Entscheidung des Berufungsgerichts ausgesetzt.

In Portugal ist eine Sammelklage mit Opt-Out-Mechanismus durch eine portugiesische Verbraucherorganisation anhängig. Es sind potenziell bis zu circa 70 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 rund 80 Tsd. Fahrzeuge, unter anderem des Motortyps EA 189 betrifft.

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 40 Tsd. meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung gerichtete Einzelklagen im Zusammenhang mit verschiedenen Dieselmotortypen gegen die Volkswagen AG oder andere Konzerngesellschaften anhängig.

Der 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 Käufer eines vor Bekanntwerden der Dieselthematik erworbenen Fahrzeugs gegen Anrechnung des gezogenen Nutzungsvorteils und Fahrzeugrückgabe an die Volkswagen AG Erstattung des gezahlten Kaufpreises verlangen können. 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 temperaturabhängigen Abgasrückführung (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 Restschadensersatzanspruch gegen die Volkswagen AG zusteht, nachdem er zuvor einen solchen Anspruch für Gebrauchtwagenkäufer verneint hatte. Der BGH entschied, dass sich Käufer die gezogenen Nutzungsvorteile anrechnen lassen müssen und eine Zahlung nur gegen Rückgabe der Fahrzeuge und Abzug der Händlermarge verlangen können. In einem weiteren Grundsatzurteil aus Juli 2022 entschied der BGH betreffend Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189, dass Käufern von Neufahrzeugen anderer Konzernmarken kein Anspruch auf Restschadensersatz gegen die Volkswagen AG zustehe.

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 einigen 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 gegen die Volkswagen AG in Deutschland anhängigen Anlegerklagen 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 Zeugenvernehmung 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 in weiteren Terminen fortgesetzt. Das Gericht hat für Frühjahr 2023 einen Termin zur Verkündung einer Entscheidung anberaumt.

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 kapitalrechtlichen 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 sowie verschiedenen Behörden in Kanada und den USA gegen die Volkswagen AG und weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns gerichtet sind.

Im Januar 2017 hatte Volkswagen ein drittes Partial Consent Decree mit dem U.S. Department of Justice (DOJ) und der EPA geschlossen, welches das Bundesgericht in der „Multidistrict Litigation“ im April 2017 genehmigt hatte. Das dritte Partial Consent Decree legte zivilrechtliche Ansprüche und Unterlassungs-

ansprüche gemäß dem Clean Air Act in Bezug auf die 2,0 l und 3,0 l TDI-Fahrzeuge bei und umfasste eine zivilrechtliche Strafe sowie Überwachungs-, Prüf- und Compliance-Verpflichtungen. Des Weiteren hatte das Gericht im Juli 2017 das Third California Partial Consent Decree genehmigt, in welchem Volkswagen sich mit dem Attorney General des Bundesstaates Kalifornien und der CARB geeinigt hatte, zivilrechtliche Strafen zu zahlen und Kosten zu erstatten. Zuletzt hat Volkswagen mit Zustimmung der beteiligten U.S.- und kalifornischen Behörden beantragt, die beiden Consent Decrees zu beenden, weil alle Forderungen daraus erfüllt worden sind. Im September 2022 hat das Gericht die Beendigung genehmigt.

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 Januar 2022 legte Volkswagen umweltrechtliche Klagen des Bundesstaates Ohio 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 unter anderem 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. Zur Zeit läuft die vorprozessuale Beweisaufnahme („pre-trial discovery“).

In einer privaten zivilrechtlichen auf Strafschadensersatz gerichteten umweltrechtlichen Sammelklage im Namen der Einwohner der Provinz Quebec hat das Superior Court of Quebec den zur Beilegung des Rechtsstreits geschlossenen Vergleich im Juni 2022 genehmigt. Das auf die Regelung bezüglich der Anwaltskosten beschränkte Rechtsmittel wurde zwischenzeitlich zurückgewiesen, sodass der Vergleich nun vollzogen wird.

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 ordnete das Oberlandesgericht Celle auf Antrag dreier US-Fonds die Einsetzung eines Sonderprüfers bei der Volkswagen AG an. Der Sonderprüfer sollte 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. Die Volkswagen AG hatte gegen diese ursprünglich formal rechtskräftige Entscheidung Verfassungsbeschwerde vor dem Bundesverfassungsgericht erhoben. Auch gegen die weitere, ursprünglich ebenfalls formal rechtskräftige Entscheidung des Oberlandesgerichts Celle, einen anderen als den zunächst bestellten Sonderprüfer zu bestellen, hatte die Volkswagen AG Verfassungsbeschwerde erhoben. Mit im November

2022 bekanntgegebenen Beschlüssen hat das Bundesverfassungsgericht den beiden Verfassungsbeschwerden stattgegeben und festgestellt, dass die Entscheidungen des Oberlandesgerichts Celle die Volkswagen AG mehrfach in ihren verfassungsmäßig garantierten Rechten verletzen. Die Entscheidungen des Oberlandesgerichts wurden aufgehoben und die Verfahren an dieses zurückverwiesen. Daneben hatte die Volkswagen AG beim Landgericht Braunschweig eine Unterlassungsklage gegen den Sonderprüfer mit dem Antrag erhoben, dass die Sonderprüfung nicht durchgeführt wird, solange der Sonderprüfer seine Unabhängigkeit nicht hinreichend nachgewiesen hat. Das Landgericht Braunschweig wies die Unterlassungsklage im Sommer 2022 ab, die Volkswagen AG hat daraufhin Berufung beim Oberlandesgericht Braunschweig eingelegt.

Beim Landgericht Hannover wurde 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 ruhte bis zur Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts im ersten Sonderprüfungsverfahren. Eine Entscheidung über eine etwaige Wiederaufnahme des Verfahrens ist noch nicht ergangen.

6. 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 2022 auf Basis des gegenwärtigen Kenntnisstands und aktueller Einschätzungen einen Betrag von rund 1,4 (2,1) Mrd. €. Soweit bereits hinreichend bewertbar, wurden im Zusammenhang mit der Dieselthematik insgesamt Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 4,2 (4,3) Mrd. € im Anhang angegeben, auf die Anlegerverfahren in Deutschland entfallen davon rund 3,6 (3,6) 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. Ende September 2022 hat der 1. Kartellsenat des Oberlandesgerichts Celle in einem Musterverfahrensentscheid sämtliche von den Klägern beantragten Feststellungsziele zurückgewiesen oder für gegenstandslos erklärt. Damit wurde den Musterbeklagten vollumfänglich Recht gegeben. Die Volkswagen AG haftet nach der Entscheidung des Gerichts unter anderem deshalb nicht, weil die Kläger eine Kenntnis des Vorstands der Volkswagen AG von den angeblich unrichtigen oder veröffentlichten bedürftigen Kapitalmarktinformationen nicht ausreichend dargelegt haben. Ferner könne ein behauptetes Wissen von Aufsichtsratsmitgliedern dem Vorstand selbst dann nicht zugerechnet werden, wenn es unterstellt würde. Gegen den Musterverfahrensentscheid sind zwei Rechtsbeschwerden eingegangen, von denen sich eine auch gegen die Volkswagen AG richtet.

In Brasilien leitete die brasilianische Finanzverwaltung ein Steuerverfahren gegen Volkswagen Truck & Bus (vormals: MAN Latin America) ein, in dem es um die Bewertung steuerlicher Auswirkungen der in 2009 gewählten Erwerbsstruktur für Volkswagen Truck & Bus geht. Im Dezember 2017 ist im sogenannten Administrative Court Verfahren ein zweitinstanzliches, für Volkswagen Truck & Bus negatives Urteil ergangen. Gegen dieses Urteil hat Volkswagen Truck & Bus 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 Volkswagen Truck & Bus positiven Ausgang gerechnet. Für den gegenteiligen Fall könnte sich ein Risiko von rund 3,5 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. €. Das Gericht der Europäischen Union (Gericht erster Instanz) hat die von Scania in diesem Zusammenhang eingelegten Rechtsmittel in einem Urteil im Februar 2022 vollinhaltlich abgelehnt. Gegen dieses Urteil legte Scania im April 2022 beim Europäischen Gerichtshof Rechtsmittel ein. 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 Kartellschadensersatz zahlen müsste, aktuell eher unwahrscheinlich.

Im Juli 2021 hatte die Europäische Kommission gegen die Volkswagen AG, die AUDI AG und die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG im Rahmen einer Settlement-Entscheidung ein Gesamtbußgeld in Höhe von rund 502 Mio. € verhängt. Volkswagen verzichtete auf die Einlegung von Rechtsmitteln, sodass die Entscheidung 2021 rechtskräftig geworden 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.

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 haben darauf erwidert. Im Februar 2023 hat die KFTC eine Pressemitteilung veröffentlicht, wonach eine Bußgeldentscheidung im SCR-Kontext gegen vier Automobilhersteller erlassen werden soll. Danach soll kein Bußgeld gegen die Volkswagen AG verhängt werden und die Porsche AG soll nicht von der Entscheidung betroffen sein. Gegen die AUDI AG hingegen soll danach eine Bußgeldentscheidung im SCR-Kontext erlassen werden. Die Zustellung der finalen Entscheidung der Behörde zusammen mit den Entscheidungsgründen steht noch aus und wird in der ersten Jahreshälfte 2023 erwartet. 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.

In der zunächst vom US District Court des Northern District von Kalifornien abschließend abgelehnten überarbeiteten kartellrechtlichen Sammelklage, in der behauptet wurde, 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, lehnte das US-Bundesberufungsgericht für den 9. Gerichtsbezirk (Ninth Circuit) den Ende 2021 gestellten klägerischen Antrag auf erneute Verhandlung über den Beschluss, mit dem das Gericht die Entscheidung des US District Court bestätigt hatte, im Januar 2022 im Rechtsmittelverfahren ab. Im Februar 2022 wies ferner der District Court den Antrag zurück, mit dem die Kläger die Einreichung einer neuen Klageschrift unter Aufhebung des bisherigen Urteils angestrebt hatten. Im Juni 2022 lehnte der US Supreme Court den klägerischen Antrag auf Überprüfung dieser Entscheidung ab.

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.

Die EU-Kommission und die englische Kartellbehörde Competition and Markets Authority (CMA) haben im März 2022 verschiedene Automobilhersteller und Verbände der Automobilbranche durchsucht beziehungsweise förmliche Auskunftsverlangen zugestellt. Im Volkswagen Konzern sind die Volkswagen Group UK, die von der CMA durchsucht wurde, sowie die Volkswagen AG, die ein konzernweites Auskunftsersuchen der EU-Kommission erhalten hat, betroffen. Überprüft wird der Verdacht, dass europäische, japanische und koreanische Hersteller sowie die in den Ländern agierenden nationalen Verbände und der europäische Verband European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) sich seit 2001 beziehungsweise 2002 und bis zur Eröffnung der Verfahren dazu verständigt haben sollen, für Dienstleistungen von Recycling-Unternehmen, die „End-of-Life Vehicles“ (ELV) (konkret Pkw und Vans bis zu 3,75 Tonnen) entsorgen, nicht zu bezahlen. Zusätzlich soll eine Abstimmung dazu erfolgt sein, dass ELV-Themen nicht wettbewerblich genutzt werden sollen, also keine Veröffentlichungen zu Wettbewerbszwecken zu relevanten Recycling-Daten („recycles, recyclability, recovery“) erfolgen. Die untersuchte Zu widerhandlung soll sich insbesondere in der ACEA Working Group Recycling sowie zugehöriger Unterarbeitsgruppen ereignet haben. Die Volkswagen AG beantwortet die Auskunftsersuchen der Europäischen Kommission. Volkswagen Group UK kooperiert mit der CMA. Zudem hat die CMA in dieser Angelegenheit Auskunftsverlangen an die Volkswagen AG gerichtet. Die Volkswagen AG hat gegen die Auskunftsersuchen der CMA im Juli 2022 Klage („judicial review“) eingereicht, weil die CMA nach Auffassung der Volkswagen AG mit den Auskunftsersuchen insbesondere ihre Kompetenzen überschreitet. Dieser Klage hat das Gericht im Februar 2023 stattgegeben. Gegen diese Entscheidung kann die CMA Rechtsmittel einlegen. Parallel prüft die Volkswagen AG unverändert Möglichkeiten einer verhältnismäßigen Kooperation.

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 November 2022 hat der US District Court des Northern District von Kalifornien endgültig den Vergleich in Höhe von 80 Mio. USD zur Beilegung der Forderungen in einer Sammelklage gegen die Volkswagen AG, Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und Porsche Cars North America, Inc. genehmigt, in der es um Behauptungen ging, bei bestimmten Benzinfahrzeugen der Marke Porsche sei angeblich eine Software und/oder Hardware eingesetzt worden, die dazu geführt habe, dass der tatsächliche Schadstoffausstoß und/oder Kraftstoffverbrauch die im Zulassungsverfahren festgestellten Vergleichswerte überschreite.

Die im Dezember 2021 von Navistar geschlossene endgültige Vereinbarung zur Beilegung von Auseinandersetzungen über die Höhe von Gewinnbeteiligungen im Rahmen von betrieblichen Versorgungszusagen von Navistar („Profit Sharing Settlement Agreement“) wurde vom zuständigen Gericht im Juni 2022 endgültig genehmigt. Navistar hat im Berichtszeitraum die noch ausstehenden Zahlungen zur Erfüllung der Vereinbarung von rund 0,4 Mrd. € vollständig geleistet.

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. Das Landgericht Braunschweig hat die Klage im Februar 2023 als unbegründet abgewiesen. Eine weitere Klage gegen die Volkswagen AG mit ähnlichen Klageanträgen und einer weitgehend deckungsgleichen Begründung wurde zudem von einem Biolandwirt, unterstützt durch Greenpeace, beim Landgericht Detmold erhoben. Das Landgericht Detmold hat diese Klage im Februar 2022 ebenfalls als unbegründet abgewiesen.

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.

Im September 2022 hat die GT Gettaxi Ltd. die Klage gegen die Volkswagen AG und einen weiteren Beklagten, in der insbesondere hohe angebliche Schadensersatzforderungen geltend gemacht wurden, fallengelassen. Die Klage war im August 2021 erstinstanzlich wegen Unzuständigkeit der zyprischen Gerichte abgewiesen worden, wogegen die GT Gettaxi Ltd. Rechtsmittel beim Obersten Gerichtshof (Supreme Court), der letzten zyprischen Berufungsinstanz, eingelegt hatte.

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 Fondpreisen Finanzrisiken entstehen – auch durch nicht vorhersehbare Ereignisse wie dem Russland-Ukraine-Konflikt und der 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 aufbauen 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, schwedische Krone, Schweizer Franken, Singapur-Dollar, südafrikanischer Rand, südkoreanischer Won, Taiwan-Dollar, tschechische Krone, ungarischer Forint und US-Dollar.

Für den russischen Rubel wurden bestehende, teilweise auslaufende Sicherungen zuletzt nicht mehr durch neue Sicherungsgeschäfte ersetzt beziehungsweise zu großen Teilen durch Gegengeschäfte geschlossen.

Risiken bei der Rohstoffsicherung bestehen im Hinblick auf die Rohstoffverfügbarkeit und die Preisentwicklung. Mögliche Risiken aus der Rohstoff- und Energiepreisentwicklung analysieren wir – insbesondere vor dem Hintergrund des Russland-Ukraine-Konflikts – 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. Daneben wurden auch Preissicherungen für Kobalt und Kohle mit maximalen Laufzeiten von weniger als drei Jahren abgeschlossen. Im Fall von Nickel beträgt der strategische Sicherungshorizont bis zu zehn Jahre, wobei der Fokus der bestehenden Sicherungen sich insbesondere auf die näheren sechs Jahre erstreckt. Ebenso wurden Strom- und Gaspreise und deren Verfügbarkeit durch entsprechende Vereinbarungen abgesichert.

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 insbesondere Aktien- und Fondpreisrisiken. 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 einbehaltenen, 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 internationalen 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 des Russland-Ukraine-Konflikts und der Covid-19-Pandemie –, eine Verschlechterung des Kreditprofils und des Ausblicks sowie eine Herabstufung oder Rücknahme des Ratings beeinträchtigt werden. Auch die zunehmende Relevanz von ESG-Ratings auf Investorenseite ist in diesem Zusammenhang von wachsender Bedeutung. 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 Restwertrisikomanagement gewährleistet diese Art der Prozessgestaltung auch, dass der Umgang mit Restwertrisiken systematisch verbessert und weiterentwickelt wird.

Für die Restwertrisiken werden im Rahmen der Risikosteuerung 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 Kreditentscheidungen 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 2022 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 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 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 erhöhter Koordinationsaufwand, komplexere Entscheidungsprozesse und 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.

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. Mit Hilfe lokaler Partnerschaften wollen wir regionale Kundenbedürfnisse genauer erkennen, wettbewerbsgerechte Kostenstrukturen etablieren und so marktgerechte Produkte entwickeln und anbieten. Gleichzeitig besteht das Risiko bei Kooperationen, dass die Interessen der Geschäftspartner sich von unseren unterscheiden oder dass die gemeinsamen Ziele nicht erreicht werden.

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 bilanziertem 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 Cashflows 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 etabliert. 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. Weiterhin verbleiben für den Volkswagen Konzern Risiken aus der Dieselthematik. Für das Jahr 2023 können sich negative Auswirkungen aus einer andauernden eingeschränkten Verfügbarkeit von Teilen, Energie- und sonstigen Rohstoffen sowie aus geopolitischen Spannungen und Konflikten ergeben – weiterhin auch aus dem Russland-Ukraine-Konflikt. 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 bei den für den Volkswagen Konzern relevanten Währungskursverhältnissen, Energie- und sonstigen Rohstoffen oder in der Teileversorgung 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.

Ausblick für das Jahr 2023

Unseren Planungen liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2023 insgesamt mit einer verringerten Dynamik wachsen wird. Die anhaltend hohe Inflation in vielen Regionen und die daraus resultierenden restriktiven geldpolitischen Maßnahmen der Zentralbanken sollten sich zunehmend negativ auf die private Nachfrage auswirken. Risiken sehen wir weiterhin in protektionistischen Tendenzen, in Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie in strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Die Wachstumsaussichten werden zudem von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet; weiterhin birgt der Russland-Ukraine-Konflikt Risiken. Darüber hinaus können Risiken im Zusammenhang mit dem möglichen Auftreten neuer Varianten des Coronavirus SARS-CoV-2, insbesondere regionale Ausbrüche und damit verbundene Maßnahmen, nicht ausgeschlossen werden. Wir gehen davon aus, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer im Durchschnitt eine positive Dynamik aufweisen werden, wenngleich mit unterdurchschnittlichen Wachstumsraten des Bruttoinlandsprodukts (BIP).

Die Entwicklung der Automobilbranche ist eng an den Verlauf der Weltwirtschaft gekoppelt. Wir rechnen auf den internationalen Automobilmärkten mit einer weiter zunehmenden Wettbewerbsintensität. Unsicherheiten können sich aus anhaltenden Engpässen bei Vorprodukten und Rohstoffen ergeben. Diese können sich zusätzlich durch die Folgen des Russland-Ukraine-Konflikts verstärken und insbesondere zu steigenden Preisen und sinkender Verfügbarkeit von Energie führen.

Wir erwarten, dass sich die Märkte für Pkw im Jahr 2023 in den einzelnen Regionen uneinheitlich entwickeln werden. Insgesamt wird das weltweite Verkaufsvolumen von Neufahrzeugen voraussichtlich spürbar über dem des Vorjahres liegen. In Westeuropa rechnen wir für 2023 mit einem Neuzulassungsvolumen von Pkw, das deutlich über dem Niveau des Berichtsjahres liegt. Für den deutschen Pkw-Markt gehen wir für 2023 davon aus, dass das Volumen der Neuzulassungen das Vorjahresniveau spürbar übertrifft. Auf den Pkw-Märkten in Zentral- und Osteuropa wird die Zahl der Verkäufe 2023 den Vorjahreswert voraussichtlich deutlich 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 2023 mit einem Verkaufsvolumen spürbar über dem Niveau des Vorjahrs. Wir gehen davon aus, dass die Neuzulassungen auf den südamerikanischen Märkten 2023 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt deutlich steigen werden. Die Märkte für Pkw in der Region Asien-Pazifik werden 2023 voraussichtlich spürbar über dem Vorjahresniveau liegen.

Auch die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden sich in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln; insgesamt rechnen wir für 2023 mit einem spürbar steigenden Verkaufsvolumen.

Wir erwarten für 2023, 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 spürbar positiv entwickeln, mit regional unterschiedlichen Ausprägungen. Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten rechnen wir für das Jahr 2023 mit einer insgesamt deutlich steigenden Nachfrage mit unterschiedlichen regionalen Entwicklungen.

Unserer Einschätzung nach werden automobilbezogene Finanzdienstleistungen im Jahr 2023 eine hohe Bedeutung für den weltweiten Fahrzeugabsatz haben.

Wir gehen davon aus, dass die Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im Jahr 2023 unter herausfordernden Marktbedingungen und unter der Annahme einer abnehmenden Intensität von Engpässen bei Vorprodukten, Rohstoffen und in der Logistik bei rund 9,5 Mio. Fahrzeugen liegen werden.

Herausforderungen ergeben sich insbesondere aus dem konjunkturellen Umfeld, der steigenden Wettbewerbsintensität, volatilen Rohstoff-, Energie- und Devisenmärkten sowie aus verschärften emissionsbezogenen Anforderungen.

Wir erwarten für den Volkswagen Konzern im Jahr 2023, dass die Umsatzerlöse das Vorjahr um 10 bis 15 % übertreffen und die operative Umsatzrendite zwischen 7,5 und 8,5 % liegt. Im Bereich Pkw rechnen wir bei 7 bis 13 % über dem Vorjahreswert liegenden Umsatzerlösen mit einer operativen Umsatzrendite zwischen 8 und 9 %. Für den Bereich Nutzfahrzeuge gehen wir bei 5 bis 15 % über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen von einer operativen Umsatzrendite zwischen 6 und 7 % aus. Im Bereich Power Engineering erwarten wir die Umsatzerlöse leicht über denen des Vorjahrs und für das Operative Ergebnis einen niedrigen positiven dreistelligen Millionen-Euro-Betrag. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen rechnen wir bei stark über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen mit einem Operativen Ergebnis in der Größenordnung von 3,5 Mrd. €.

Im Konzernbereich Automobile gehen wir für 2023 davon aus, dass die F&E-Quote bei rund 8 % und die Sachinvestitionsquote bei rund 6,5 % liegt. Im Netto-Cashflow des Jahres 2023 erwarten wir eine sehr starke Steigerung gegenüber dem Vorjahr. Darin enthalten sind insbesondere steigende Zukunftsinvestitionen sowie Liquiditätsabflüsse aus Mergers & Acquisitions-Aktivitäten für Batteriefabriken, die eine wichtige Säule der Transformation des Volkswagen Konzerns darstellen. Die Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile wird 2023 voraussichtlich zwischen 35 und 40 Mrd. € liegen; darin berücksichtigt sind die Mittelzu- und -abflüsse im Zusammenhang mit dem Börsengang der Porsche AG. Die Kapitalrendite (RoI) erwarten wir zwischen 12 und 15 %. Es ist unverändert unser erklärtes Ziel, unsere solide Finanzierungs- und Liquiditätspolitik fortzusetzen.

Wolfsburg, 21. Februar 2023

Der Vorstand

5

KONZERNABSCHLUSS

- 277** Gewinn- und Verlustrechnung
 - 278** Gesamtergebnisrechnung
 - 280** Bilanz
 - 282** Eigenkapitalentwicklung
 - 283** Kapitalflussrechnung
 - 284** Anhang
-
- 464** Versicherung der gesetzlichen Vertreter
 - 465** Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

KONZERNABSCHLUSS

277	Gewinn- und Verlustrechnung	355	21. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
278	Gesamtergebnisrechnung	355	22. Wertpapiere und Termingeldanlagen
280	Bilanz	355	23. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente
282	Eigenkapitalentwicklung	356	24. Eigenkapital
283	Kapitalflussrechnung	358	25. Lang- und kurzfristige Finanzschulden
		359	26. Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten
			27. Lang- und kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten
			28. Ertragsteuerverpflichtungen
284	Allgemeine Angaben	360	29. Rückstellungen für Pensionen und pensionsähnliche Verpflichtungen
285	Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IRFS	361	30. Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen
287	Nicht angewendete neue beziehungsweise geänderte IRFS		31. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
288	Wesentliche Ereignisse		Sonstige Erläuterungen
298	Auswirkungen des Klimawandels	370	32. IAS 23 (Fremdkapitalkosten)
299	Konzernkreis	370	33. IRFS 16 (Leasingverhältnisse)
314	Konsolidierungsgrundsätze	375	34. IRFS 7 (Finanzinstrumente)
315	Währungsumrechnung	388	35. Kapitalflussrechnung
316	Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze	390	36. Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente
331	Segmentberichterstattung	416	37. Kapitalmanagement
334	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung	418	38. Eventualverbindlichkeiten
334	1. Umsatzerlöse	419	39. Rechtsstreitigkeiten
335	2. Kosten der Umsatzerlöse	431	40. Sonstige finanzielle Verpflichtungen
335	3. Vertriebskosten	432	41. Gesamthonorar des Konzernabschlussprüfers
335	4. Verwaltungskosten	432	42. Personalaufwand
336	5. Sonstige betriebliche Erträge	433	43. Im Jahresdurchschnitt beschäftigte Mitarbeiter
336	6. Sonstige betriebliche Aufwendungen		44. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
337	7. Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	433	45. Leistungen auf Basis von Performance Shares
337	8. Zinsergebnis	434	46. Angaben über die Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen nach IAS 24
338	9. Übriges Finanzergebnis		47. Mitteilungen und Veröffentlichungen von Veränderungen des Stimmrechtsanteils an der Volkswagen AG nach Wertpapierhandelsgesetz
339	10. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	441	48. Deutscher Corporate Governance Kodex
342	11. Ergebnis je Aktie		49. Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat
343	Erläuterungen zur Bilanz		Versicherung der gesetzlichen Vertreter
343	12. Immaterielle Vermögenswerte		Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers
346	13. Sachanlagen		
348	14. Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		
349	15. At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen		
351	16. Lang- und kurzfristige Forderungen aus Finanzdienstleistungen		
352	17. Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte	463	
353	18. Lang- und kurzfristige sonstige Forderungen	463	
354	19. Ertragsteueransprüche	464	
354	20. Vorräte	465	

Gewinn- und Verlustrechnung

des Volkswagen Konzerns vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022

Mio. €	Anhang	2022	2021
Umsatzerlöse	1	279.232	250.200
Kosten der Umsatzerlöse	2	-227.005	-202.959
Bruttoergebnis		52.228	47.241
Vertriebskosten	3	-19.840	-19.228
Verwaltungskosten	4	-11.689	-10.420
Sonstige betriebliche Erträge	5	19.238	14.731
Sonstige betriebliche Aufwendungen	6	-17.812	-13.049
Operatives Ergebnis		22.124	19.275
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	7	2.395	2.321
Zinserträge	8	1.325	810
Zinsaufwendungen	8	-442	-1.818
Übriges Finanzergebnis	9	-3.359	-463
Finanzergebnis		-81	851
Ergebnis vor Steuern		22.044	20.126
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	10	-6.208	-4.698
tatsächlich		-5.262	-4.612
latent		-946	-86
Ergebnis nach Steuern		15.836	15.428
davon entfallen auf			
Minderheiten		393	46
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG		576	539
Aktionäre der Volkswagen AG		14.867	14.843
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €	11	29,63	29,59
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €	11	29,69	29,65

Gesamtergebnisrechnung

Entwicklung des Gesamtergebnisses vom 1. Januar zum 31. Dezember 2022

Mio. €	Gesamt	Anteile der Aktionäre der Volkswagen AG	Anteile der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	Anteile von Minderheiten
Ergebnis nach Steuern	15.836	14.867	576	393
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen				
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	14.880	14.793	–	87
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	–4.572	–4.550	–	–22
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	10.308	10.243	–	65
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten nach Steuern	–440	–393	–	–47
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	11	11	–	0
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	9.879	9.860	–	19
Währungsumrechnungsdifferenzen				
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	100	256	–	–156
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	59	59	–	–
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	160	316	–	–156
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	5	5	–	–
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	164	321	–	–156
Sicherungsgeschäfte				
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI I)	2.203	1.675	–	528
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI I)	1.094	1.045	–	48
Cashflow-Hedges (OCI I) vor Steuern	3.297	2.720	–	577
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI I)	–976	–800	–	–176
Cashflow-Hedges (OCI I) nach Steuern	2.321	1.920	–	401
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI II)	–2.058	–2.002	–	–56
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI II)	753	730	–	22
Cashflow-Hedges (OCI II) vor Steuern	–1.305	–1.272	–	–34
Latente Steuern auf Cashflow-Hedges (OCI II)	398	387	–	11
Cashflow-Hedges (OCI II) nach Steuern	–908	–885	–	–23
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten				
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen	–430	–430	–	–
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	0	0	–	–
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten vor Steuern	–430	–430	–	–
Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten	118	118	–	–
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten nach Steuern	–312	–312	–	–
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	321	321	–	0
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	1.587	1.365	–	222
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	16.494	16.066	–	428
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	–5.027	–4.840	–	–187
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	11.466	11.226	–	241
Gesamtergebnis	27.302	26.092	576	634

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	3.389	3.336	–	53
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	0	0	–	–
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	3.390	3.337	–	53
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	4	4	–	–
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	3.393	3.340	–	53
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	–2.711	–2.707	–	–5
Sicherungsgeschäfte	–70	–76	–	6
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI I)	–2.782	–2.783	–	1
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI I)	860	861	–	0
Cashflow-Hedges (OCI I) vor Steuern	–1.922	–1.922	–	0
Latente Steuern auf Cashflow-Hedges (OCI I)	–613	–612	–	–1
Cashflow-Hedges (OCI I) nach Steuern	1.114	1.114	–	0
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI II)	502	503	–	–1
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI II)	–161	–161	–	0
Cashflow-Hedges (OCI II) vor Steuern	341	342	–	–1
Latente Steuern auf Cashflow-Hedges (OCI II)	–43	–43	–	–
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten	–61	–61	–	–
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen	0	0	–	–
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	–61	–61	–	–
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten vor Steuern	18	18	–	–
Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten	–43	–43	–	–
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten nach Steuern	631	624	–	7
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	2.401	2.341	–	60
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	7.231	7.134	–	96
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	–702	–692	–	–9
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	6.529	6.442	–	87
Gesamtergebnis	21.958	21.285	539	133

Bilanz

des Volkswagen Konzerns zum 31. Dezember 2022

Mio. €	Anhang	31.12.2022	31.12.2021
Aktiva			
Langfristige Vermögenswerte			
Immaterielle Vermögenswerte	12	83.241	77.689
Sachanlagen	13, 33	63.890	63.695
Vermietete Vermögenswerte	14, 33	59.380	59.699
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	14	610	615
At Equity bewertete Anteile	15	12.668	12.531
Sonstige Beteiligungen	15	3.489	3.000
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	16	86.944	84.954
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	17	13.832	9.156
Sonstige Forderungen	18	3.095	2.895
Ertragsteuerforderungen	19	394	635
Latente Ertragsteueransprüche	19	12.921	13.393
		340.464	328.261
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	20	52.274	43.725
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	21	18.581	15.521
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	16	61.549	56.498
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	17	15.167	12.584
Sonstige Forderungen	18	7.896	7.473
Ertragsteuerforderungen	19	1.732	1.618
Wertpapiere und Termingeldanlagen ¹	22	37.206	22.532
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente ¹	23	29.172	39.723
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte		733	674
		224.309	200.347
Bilanzsumme		564.772	528.609

1 Im laufenden Geschäftsjahr werden die Termingeldanlagen mit einer Laufzeit von über drei Monaten zusammen mit den Wertpapieren ausgewiesen.

Mio. €	Anhang	31.12.2022	31.12.2021
Passiva			
Eigenkapital	24		
Gezeichnetes Kapital		1.283	1.283
Kapitalrücklage		14.551	14.551
Gewinnrücklagen		137.267	117.342
Übrige Rücklagen		-1.845	-3.167
Eigenkapital der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG		14.121	14.439
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG		165.378	144.449
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital		12.950	1.705
		178.327	146.154
Langfristige Schulden			
Finanzschulden	25	121.737	131.618
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	26	8.188	4.466
Sonstige Verbindlichkeiten	27	9.020	8.430
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	28	10.734	5.131
Rückstellungen für Pensionen	29	27.553	41.550
Ertragsteuerrückstellungen	28	4.320	3.392
Sonstige Rückstellungen	30	21.900	23.474
		203.453	218.062
Kurzfristige Schulden			
Finanzschulden	25	83.448	78.584
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	31	28.748	23.624
Ertragsteuerverbindlichkeiten	28	726	614
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	26	19.820	13.002
Sonstige Verbindlichkeiten	27	22.655	19.890
Ertragsteuerrückstellungen	28	2.586	2.863
Sonstige Rückstellungen	30	24.851	25.578
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten		158	238
		182.992	164.393
Bilanzsumme		564.772	528.609

Eigenkapitalentwicklung

des Volkswagen Konzerns vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022

ÜBRIGE RÜCKLAGEN

Mio. €	SICHERUNGSGESCHÄFTE												Summe Eigenkapital
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Währungs- umrechnung	Cashflow- Hedges (OCI I)	der Sicherungs- beziehung (OCI II)	Abgegrenzte Kosten	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	
Stand am 01.01.2021	1.283	14.551	100.772	-5.659	1.287	-708	-219	30	15.713	127.049	1.734	128.783	
Ergebnis nach Steuern	—	—	14.843	—	—	—	—	—	539	15.383	46	15.428	
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	—	—	4.143	3.340	-1.922	342	-82	621	—	6.442	87	6.529	
Gesamtergebnis	—	—	18.986	3.340	-1.922	342	-82	621	539	21.825	133	21.958	
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	—	—	54	—	—	—	-54	—	—	—	—	—	—
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	—	—	—	—	—	—	—	—	-1.237	-1.237	170	-1.068	
Dividendenausschüttungen	—	—	-2.419	—	—	—	—	—	-576	-2.994	-28	-3.022	
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	—	—	-269	-32	-1	0	0	-1	—	-302	-288	-590	
Übrige Veränderungen	—	—	217	—	—	—	—	-109	—	108	-16	93	
Stand am 31.12.2021	1.283	14.551	117.342	-2.351	-635	-367	-355	541	14.439	144.449	1.705	146.154	
Stand am 01.01.2022	1.283	14.551	117.342	-2.351	-635	-367	-355	541	14.439	144.449	1.705	146.154	
Ergebnis nach Steuern	—	—	14.867	—	—	—	—	—	576	15.443	393	15.836	
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	—	—	10.243	321	1.920	-885	-705	332	—	11.226	241	11.466	
Gesamtergebnis	—	—	25.109	321	1.920	-885	-705	332	576	26.668	634	27.302	
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	—	—	-58	—	—	—	58	—	—	—	—	—	—
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	-337	-337	103	-234	
Dividendenausschüttungen ²	—	—	-13.327	—	—	—	—	—	-557	-13.884	-257	-14.141	
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote ²	—	—	8.148	-226	338	174	-3	0	—	8.432	10.796	19.228	
Übrige Veränderungen	—	—	52	—	—	—	—	-3	—	50	-30	20	
Stand am 31.12.2022	1.283	14.551	137.267	-2.256	1.623	-1.077	-1.005	870	14.121	165.378	12.950	178.327	

1 Zu Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen siehe Angabe „Eigenkapital“.

2 Zu Dividendenausschüttungen und Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote siehe Angabe „Eigenkapital“ und Angabe „Wesentliche Ereignisse“.

Das Eigenkapital wird in der Anhangangabe zum Eigenkapital erläutert.

Kapitalflussrechnung

des Volkswagen Konzerns vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022

Mio. €	2022	2021
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	39.123	33.432
Ergebnis vor Steuern	22.044	20.126
Ertragsteuerzahlungen	-4.415	-4.216
Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien ¹	13.364	12.947
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten ¹	5.144	5.050
Abschreibungen auf Beteiligungen ¹	2.185	137
Abschreibungen auf Vermietete Vermögenswerte ¹	9.977	9.339
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagegegenständen und Beteiligungen	30	180
Ergebnis aus der At Equity Bewertung	575	787
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge	-542	-1.652
Veränderung der Vorräte	-8.385	2.110
Veränderung der Forderungen (ohne Finanzdienstleistungsbereich)	-3.207	1.888
Veränderung der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	8.586	1.856
Veränderung der Rückstellungen	-1.856	1.943
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte	-8.711	-16.205
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-6.294	4.345
Cashflow laufendes Geschäft	28.496	38.633
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten), Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	-12.948	-10.655
Zugänge aktiverter Entwicklungskosten	-9.723	-7.843
Erwerb von Tochtergesellschaften	-1.122	-3.158
Erwerb von sonstigen Beteiligungen	-2.504	-2.741
Veräußerung von Tochtergesellschaften	372	-304
Veräußerung von sonstigen Beteiligungen	35	52
Erlöse aus dem Abgang von Immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	437	469
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren und Termingeldanlagen ²	-14.885	-1.281
Veränderung der Darlehensforderungen ²	-1.483	-667
Investitionstätigkeit	-41.822	-26.128
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	-235	-1.071
Dividendenzahlungen	-4.362	-3.022
Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	16.198	-590
Aufnahmen von Anleihen	23.876	32.659
Tilgungen von Anleihen	-25.638	-30.557
Veränderungen der übrigen Finanzschulden	-4.366	-3.928
Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten	-1.248	-1.246
Finanzierungstätigkeit	4.225	-7.754
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-285	942
Veränderung der Risikovorsorge auf Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1	-1
Veränderung Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-9.385	5.691
Endbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	29.738	39.123
Endbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	29.738	39.123
Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	49.771	34.515
Bruttoliquidität	79.509	73.637
Kreditstand	-205.312	-210.213
Nettoliquidität	-125.803	-136.576

¹ Saldiert mit Zuschreibungen.

² Die Termingeldanlagen mit einer Laufzeit von mehr als drei Monaten wurden im Vorjahr zusammen mit der Veränderung der Darlehensforderungen ausgewiesen.

Die Kapitalflussrechnung wird in der Anhangangabe zur Kapitalflussrechnung erläutert.

Anhang

des Volkswagen Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2022

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 2022 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.

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 Cashflows.

Der Vorstand hat den Konzernabschluss am 21. Februar 2023 aufgestellt. Zu diesem Zeitpunkt endet der Wertaufhellungszeitraum.

Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS

Die Volkswagen AG hat alle von der EU übernommenen und ab dem Geschäftsjahr 2022 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsnormen umgesetzt.

Mit dem 1. Januar 2022 sind im Rahmen der Verbesserungen der International Financial Reporting Standards 2020 (Annual Improvements Project 2020) diverse Regelungen in Kraft getreten. Diese beinhalten Klarstellungen an IFRS 1, IFRS 9, IFRS 16 und IAS 41 (Jährliche Verbesserungen der IFRS 2018-2020). Da IFRS 1 die Erstanwendung der IFRS und IAS 41 die Bilanzierung in der Landwirtschaft regeln, ergeben sich aus diesen Standardänderungen keine Auswirkungen für den Volkswagen Konzern. Die Änderung im IFRS 9 enthält eine Klarstellung hinsichtlich der Gebühren, die ein Unternehmen bei der Beurteilung, ob sich die Bedingungen einer neuen oder geänderten finanziellen Verbindlichkeit wesentlich von den Bedingungen der ursprünglichen finanziellen Verbindlichkeit unterscheiden, einbezieht. In den Illustrative Examples zum IFRS 16 wurde ein Beispiel gestrichen, welches wiederholt zu Missverständnissen bezüglich Mietereinbauten geführt hatte.

Ferner wurden Änderungen am IAS 16 vorgenommen, die ebenfalls seit dem 1. Januar 2022 anzuwenden sind. Demnach sind Erlöse aus dem Verkauf von in der Testphase von Sachanlagen hergestellten Gütern zukünftig als Ertrag und nicht mehr aufwandsmindernd zu erfassen. Die Kosten und Erlöse für die Herstellung von Produkten in der Testphase von Sachanlagen sind demnach nun separat im Aufwand und Ertrag zu erfassen.

Ebenfalls seit dem 1. Januar 2022 anzuwenden sind Änderungen am IAS 37. Diese stellen klar, dass bei der Beurteilung, ob es sich bei einem Vertrag um einen belastenden Vertrag (onerous contract) handelt, neben den durch den Vertrag zusätzlich entstehenden Kosten (incremental cost) auch weitere der Vertragserfüllung direkt zurechenbare Kosten (z.B. anteilige Abschreibung einer zur Vertragserfüllung genutzten Sachanlage) mit in die Bestimmung der Vertragserfüllungskosten einzubeziehen sind.

Schließlich wurden im IFRS 3 ein Verweis auf das Rahmenkonzept aktualisiert und Klarstellungen aufgenommen, die sicherstellten, dass die bisherige Bilanzierungspraxis unter IFRS 3 grundsätzlich unverändert bleiben kann.

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.

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 Referenzzinssätze 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 Vermögenswerte und Schulden. Diese sind im Wesentlichen den nachstehenden Referenzzinssätzen zuzuordnen. Aus Sicht des Volkswagen Konzerns 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 2022 von der Umstellung auf neue Referenzzinssätze betroffen sind:

Mio. €	Nicht-derivative finanzielle Vermögenswerte Buchwert	Nicht-derivative finanzielle Verbindlichkeiten Buchwert	Derivate Nominalvolumen
USD LIBOR	47	3.933	10.011
CAD CDOR	15	265	2.339
SEK STIBOR	0	1.693	2.483
Summe	62	5.891	14.833

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 2022 die nachstehenden Rechnungslegungsnormen, die vom IASB bis zum 31. Dezember 2022 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 16	Sale and Leaseback Transaktionen	22.09.2022	01.01.2024	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen Detaillierte Beschreibungen nach der tabellarischen Übersicht
IFRS 17	Versicherungsverträge	18.05.2017	01.01.2023	Ja ²	Detaillierte Beschreibungen nach der tabellarischen Übersicht
IFRS 17	Versicherungsverträge – Änderungen an IFRS 17	25.06.2020	01.01.2023	Ja ²	Detaillierte Beschreibungen nach der tabellarischen Übersicht
IFRS 17	Erstmalige Anwendung von IFRS 17 und IFRS 9 – Vergleichsinformationen	09.12.2021	01.01.2023	Ja ²	Keine wesentlichen Auswirkungen
IAS 1	Klassifizierung von Verbindlichkeiten	23.01.2020	01.01.2024	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen
IAS 1	Angaben zu Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	12.02.2021	01.01.2023	Ja	Anpassung der entsprechenden Anhangangaben. Im Wesentlichen Verzicht auf Wiedergabe der gesetzlichen Vorschriften.
IAS 1	Langfristige Schulden mit bestimmten Kreditbedingungen	31.10.2022	01.01.2024	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen
IAS 8	Definition rechnungslegungs-bezogener Schätzungen	12.02.2021	01.01.2023	Ja	Keine wesentlichen Auswirkungen
IAS 12	Latente Steuern auf Leasing-verhältnisse sowie Stilllegungs- und Rückbauverpflichtungen	07.05.2021	01.01.2023	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.

IFRS 17 – VERSICHERUNGSVERTRÄGE

IFRS 17 ändert die Vorschriften zur Bilanzierung von Versicherungsverträgen und ersetzt den bisherigen Standard IFRS 4. Der Volkswagen Konzern wird erstmalig zum 1. Januar 2023 grundsätzlich unter Anwendung des vollständig retrospektiven Ansatzes sowie bei bestimmten Sachverhalten unter Anwendung des modifiziert retrospektiven Ansatzes auf die neuen Vorgaben des IFRS 17 umstellen. Auf Basis der zum 1. Januar 2023 bestehenden Versicherungsverträge wird sich nach aktueller Schätzung aufgrund der Umstellung der geänderten Systematik eine Reduktion des Eigenkapitals im mittleren zweistelligen Millionenbereich ergeben. Aufgrund der saldierten Betrachtung bei der Bewertung wird es gleichermaßen zu einer Reduktion von Vermögenswerten und Rückstellungen aus dem Versicherungsgeschäft im mittleren dreistelligen Millionenbereich kommen.

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 realer 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 offen gelegt 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 (CARB) – 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 Fahrzeughsteller 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 2022 waren im Zusammenhang mit der Dieselthematik Sondereinflüsse in Höhe von 399,1 Mio. € (Vorjahr: 750,8 Mio. €) zu erfassen, die im Wesentlichen im Sonstigen betrieblichen Ergebnis ausgewiesen sind. Diese resultieren aus zusätzlichen Aufwendungen im Wesentlichen für Rechtsrisiken.

Weitere Angaben zu den Rechtsstreitigkeiten im Zusammenhang mit der Dieselthematik finden sich unter der Angabe „Rechtsstreitigkeiten“.

Kartellrechtliche Untersuchungen

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 beim 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. Gegen dieses Urteil legte Scania im April 2022 beim Europäischen Gerichtshof Rechtsmittel ein. Scania bildete bereits im Jahr 2016 eine Rückstellung in Höhe von 0,4 Mrd. € und erhöhte diese in 2021 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 Kartellschadensersatz zahlen müssten, aktuell eher unwahrscheinlich.

Im Juli 2021 hatte die Europäische Kommission gegen die Volkswagen AG, die AUDI AG und die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG im Rahmen einer Settlement-Entscheidung ein Gesamtbußgeld in Höhe von rund 502 Mio. € verhängt. Dieser Betrag wurde im Vorjahr als Sonstiger betrieblicher Aufwand erfasst. Volkswagen verzichtete auf die Einlegung von Rechtsmitteln, sodass die Entscheidung 2021 rechtskräftig geworden 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.

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 haben darauf erwidert. Im Februar 2023 hat die KFTC eine Pressemitteilung veröffentlicht, wonach eine Bußgeldentscheidung im SCR-Kontext gegen vier Automobilhersteller erlassen werden soll. Danach soll kein Bußgeld gegen die Volkswagen AG verhängt werden und die Porsche AG soll nicht von der Entscheidung betroffen sein. Gegen die AUDI AG hingegen soll danach eine Bußgeldentscheidung im SCR-Kontext erlassen werden. Die Zustellung der finalen Entscheidung der Behörde zusammen mit den Entscheidungsgründen steht noch aus und wird in der ersten Jahreshälfte 2023 erwartet. 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.

Russland-Ukraine-Konflikt / Covid-19-Pandemie / Halbleiter-Knappheit

Mit dem Beginn des Russland-Ukraine-Konflikts im Februar 2022 kam es neben der humanitären Krise weltweit zu Verwerfungen auf den Märkten. Insbesondere auf den Energie- und Rohstoffmärkten kam es zu erheblichen Preissteigerungen und international war ein deutlicher Anstieg der Zins- und Inflationsraten zu verzeichnen.

Zudem verschärften sich in diesem Zusammenhang direkt nach dem Beginn des Konflikts die Engpässe bei der Teileversorgung. Im Volkswagen Konzern war insbesondere die Zulieferung von Kabelsträngen aus der Ukraine betroffen. Volkswagen hat umgehend Maßnahmen ergriffen, diese Lieferengpässe aus der Ukraine zu beheben, so dass derzeit diesbezüglich keine wesentlichen Lieferengpässe zu verzeichnen sind.

Im Zuge des Konflikts wurden darüber hinaus insbesondere von der EU und den USA unterschiedliche Sanktionen gegen Russland verhängt. Die Sanktionen schränken wirtschaftliche Transaktionen mit Russland ein und haben Auswirkungen auf die russischen Gesellschaften beziehungsweise Werke des Volkswagen Konzerns sowie den Absatz von Fahrzeugen nach Russland. Die Sanktionen betreffen auch das Neugeschäft mit Finanzdienstleistungen in Russland und führen zu Werthaltigkeitsrisiken bestehender vermieteter Vermögenswerte und Finanzforderungen. Volkswagen hat vor dem Hintergrund des Russland-Ukraine-Konflikts und den daraus resultierenden Folgen entschieden, die Produktion von Fahrzeugen in Russland bis auf weiteres einzustellen. Ebenfalls wurde der Fahrzeugexport nach Russland gestoppt. Ergänzend dazu werden auch bei Lieferung von Ersatzteilen beziehungsweise Bereitstellung von technischen Informationen die jeweiligen Sanktionsvorgaben eingehalten. Darüber hinaus hat Russland selbst in seiner Rolle als Energie-Exporteur Gaslieferungen nach Europa eingeschränkt. Der daraus resultierende Anstieg der Rohstoffpreise und weiter verschärzte Versorgungsengpässe erhöhen die Gefahr einer anhaltend hohen Inflation.

Die russische Teilmobilmachung am 21. September 2022 sowie die darauf folgenden weiteren Verschärfungen der Sanktionen führten zu einer angepassten Risikoeinschätzung in Bezug auf die Situation in Russland im dritten Quartal und die mögliche weitere Entwicklung der Geschäftstätigkeit des Konzerns in Russland.

Im vierten Quartal zeichnete sich keine Entspannung des Russland-Ukraine-Konflikts ab. Daher konkretisierte sich im Volkswagen Konzern die Einstellung der geschäftlichen Tätigkeiten in Russland. In diesem Zusammenhang wurden einzelne Gesellschaften bereits veräußert beziehungsweise weitere Verkaufsverhandlungen gestartet (siehe hierzu auch Angabe „IFRS 5 – Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“). Insgesamt wurden im Geschäftsjahr umfassende Wertberichtigungen auf Vermögenswerte von Produktionsstätten und Finanzdienstleistungsgesellschaften sowie Risikovorsorgen insbesondere für erwartete externe Aufwendungen aus der Einstellung der Tätigkeiten in Russland vorgenommen.

Insgesamt wurde im Geschäftsjahr durch die unmittelbaren Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts ein Aufwand von rund 2 Mrd. € erfasst, welcher in den Kosten der Umsatzerlöse sowie im Sonstigen betrieblichen Ergebnis ausgewiesen wird. Dies belastete den Konzernbereich Automobile in Höhe von 1,5 Mrd. € und den Konzernbereich Finanzdienstleistungen in Höhe von 0,5 Mrd. €.

Im Zusammenhang mit der Entwicklung der Inflationsraten unterlagen auch die bei den Werthaltigkeitstests verwendeten Kapitalkosten (WACC) für die verschiedenen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten einer starken Veränderung. Diesbezüglich wird auf die Angabe „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ verwiesen.

Darüber hinaus waren durch die Turbulenzen auf den Rohstoff- und Kapitalmärkten vor allem aus den Fair Value Bewertungen und Realisierungen von Derivaten außerhalb des Hedge Accountings (insbesondere Rohstoff-, Währungs- und Zinssicherungen) Erträge in Höhe von insgesamt 3,7 Mrd. € innerhalb des Sonstigen betrieblichen Ergebnisses zu erfassen.

Im Verlauf des Jahres 2022 wurden die restriktiven Maßnahmen zum Schutz vor dem Coronavirus SARS-CoV-2 in vielen Ländern weitestgehend aufgehoben. Positiv wirkten die Fortschritte bei der Verabreichung von Impfstoffen an die Bevölkerung, während das Auftreten der neuen Virusvariante Omikron und deren Subvarianten national wieder zu stark steigenden Infektionszahlen mit meist milderden Krankheitsverläufen, aber erhöhten Krankenständen führte. Insbesondere in China kam es im Laufe des Jahres 2022 infolge von lokalen Infektionsausbrüchen im Rahmen der dort verfolgten Null-Covid-Strategie zu strikten Einschränkungen und daraus resultierenden wirtschaftlichen Beeinträchtigungen sowie Störungen in den internationalen Lieferketten. Die Abkehr von dieser Strategie führte zum Jahresende in China zu einer hohen Dynamik im Infektionsgeschehen.

Neben der Unsicherheit und den weltweit ergriffenen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie führten anhaltende Versorgungssengpässe bei Halbleitern und die daraus resultierende eingeschränkte Verfügbarkeit von Konzernmodellen mit regionalen Unterschieden dazu, dass die Nachfrage nicht ausreichend bedient werden konnte.

Siehe hierzu auch die Erläuterungen im Konzernlagebericht 2022, insbesondere in den Kapiteln Geschäftsverlauf, Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage, Prognosebericht sowie Risiko- und Chancenbericht.

Wesentliche Transaktionen des laufenden Geschäftsjahres

Börsengang der Porsche AG

Im Rahmen des Börsengangs der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart (Porsche AG), konnten am 28. September 2022 insgesamt 113.875.000 Vorzugsaktien der Porsche AG zu einem Platzierungspreis von 82,50 € je Vorzugsaktie und damit zu einem Wert von insgesamt rund 9,4 Mrd. € erfolgreich bei Investoren platziert werden – einschließlich 14.853.260 Vorzugsaktien, um mögliche Mehrzuteilungen abzudecken. Die auf den Inhaber lautenden stimmrechtslosen Stückaktien ohne Nennbetrag stammen aus dem Bestand der Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart – einer 100-prozentigen Tochtergesellschaft der Volkswagen AG. Die gesamte Anzahl der im Rahmen des Börsengangs angebotenen Vorzugsaktien entsprach bis zu 25 % des Vorzugsaktienkapitals der Porsche AG (inklusive Mehrzuteilungen). Die stimmrechtslosen Vorzugsaktien der Porsche AG werden seit dem 29. September 2022 im regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörsen gehandelt. Bis zur vorzeitigen Beendigung der Stabilisierungsperiode am 11. Oktober 2022 wurden insgesamt 3.794.199 Vorzugsaktien wieder am Markt zurückgekauft. Der Free-Float der Vorzugsaktien beträgt damit nach Beendigung der Stabilisierungsperiode 24,2 % und umfasst 110.080.801 Vorzugsaktien.

Zusätzlich hat Volkswagen im Zusammenhang mit dem Börsengang eine Beteiligung von 25 % der Porsche AG Stammaktien zuzüglich einer Stammaktie an die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart (Porsche SE), veräußert. Als Gegenleistung hat sich die Porsche SE verpflichtet, einen Kaufpreis von rund 10,1 Mrd. € an Volkswagen zu zahlen; dieser Kaufpreis beinhaltet eine Prämie von 7,5 % auf den Platzierungspreis der Vorzugsaktien je Aktie. Der Vollzug des Erwerbs der Stammaktien erfolgt in zwei Tranchen zu 79.712.501 bzw. 34.162.500 Aktien.

Das Eigenkapital des Volkswagen Konzerns hat sich durch die Transaktionen nach Berücksichtigung von direkt mit dem Eigenkapital verrechneten Bankprovisionen und -gebühren von 0,1 Mrd. € um 19,1 Mrd. € erfolgsneutral erhöht, wovon 10,8 Mrd. € als Anteile von Minderheiten ausgewiesen werden. Der Mittelzufluss für die Vorzugsaktien sowie die erste Tranche der Stammaktien ist zu Beginn des vierten Quartals 2022 erfolgt.

Aufgrund des Beschlusses auf der außerordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG am 16. Dezember 2022 bestand die Verpflichtung zur Zahlung der um 19,06 € je Stamm- und Vorzugsaktie erhöhten Dividende („Sonderdividende“), was zu einer Gesamtverpflichtung gegenüber den Anteilseignern der Volkswagen AG in Höhe von 9,6 Mrd. € führte. Hierfür wurde zum Bilanzstichtag unter Berücksichtigung der nachfolgend beschriebenen Aufrechnung eine entsprechende Verbindlichkeit erfasst. Der Mittelabfluss war für den 9. Januar 2023 terminiert und ist an diesem Tag erfolgt.

Die Volkswagen AG und die Porsche SE haben sich auf eine Aufrechnung der Verpflichtung gegenüber der Porsche SE auf Zahlung der Sonderdividende mit dem Anspruch der Volkswagen AG auf die Zahlung des noch ausstehenden Kaufpreises für die zweite Tranche der Stammaktien geeinigt. Die Kaufpreisforderung der zweiten Tranche in Höhe von 3,0 Mrd. € und die Dividendenverbindlichkeit in Höhe von 3,1 Mrd. € werden daher im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2022 saldiert ausgewiesen. Mit der Zahlung der Sonderdividende am 9. Januar 2023 wurde die Aufrechnung vollzogen.

Die Beschäftigten der Volkswagen AG und der Volkswagen Sachsen GmbH sollen über eine Einmalzahlung von bis zu 2.000 € pro Mitarbeiter am wirtschaftlichen Erfolg der Platzierung der Vorzugsaktien und der Veräußerung der Stammaktien an der Porsche AG partizipieren. Hierfür wurde zum Bilanzstichtag eine Verbindlichkeit in Höhe von 0,3 Mrd. € erfasst. Am 17. Oktober 2022 haben Vorstand und Betriebsrat der Porsche AG eine Sonderzahlung an die Mitarbeiter zum erfolgreichen Börsengang kommuniziert, welche im vierten Quartal 2022 aufwandswirksam in Höhe von 0,2 Mrd. € erfasst und ausgezahlt wurde.

Insgesamt beträgt der Bonus an Mitarbeiter im Zusammenhang mit dem Börsengang der Porsche AG im Volkswagen Konzern zum Bilanzstichtag 0,5 Mrd. €.

Erwerb Europcar

Volkswagen hatte 2021 mit dem Finanzinvestor Attestor Limited und der Pon Holdings B.V. ein gemeinsames öffentliches Übernahmangebot auf die Anteile an der Europcar Mobility Group S.A., Paris/Frankreich (Europcar) über die Konsortialgesellschaft Green Mobility Holding S.A. (GMH) mit Sitz in Strassen/Luxembourg abgegeben. Ende Mai 2022 erfolgte die letzte kartellrechtliche Freigabe durch die EU-Kommission. Innerhalb einer verlängerten Angebotsfrist gab die französische Finanzmarktaufsichtsbehörde den Europcar-Aktionären die Möglichkeit, ihre Aktien der Konsortialgesellschaft anzudienen. Insgesamt nahmen 93,6 % der Europcar-Aktionäre das Angebot an. Das Konsortium hat Mitte Juni 2022 gemeinsam die Beherrschung über Europcar übernommen. Da die Annahmequote über 90 % lag, wurde im Juli 2022 ein Squeeze-out Verfahren für die noch verbleibenden Europcar-Aktien eingeleitet und ein Delisting vorgenommen. Seit 13. Juli 2022 hält die Konsortialgesellschaft 100 % der Europcar-Anteile. Der Kaufpreis liegt bei 51 Cent je Europcar-Aktie.

Ende Juni 2022 wurde der gesamte auf Volkswagen entfallende Kaufpreisannteil in Höhe von 1,7 Mrd. € in die GMH eingelegt. Die Gesellschaft, an der Volkswagen 66 % der Anteile hält, wird im Volkswagen Konzernabschluss aufgrund der vertraglich vereinbarten gemeinsamen Beherrschung nach der Equity-Methode bilanziert. Zudem ist Volkswagen Stillhalter von Put-Optionen der anderen Konsortialgeschafter und die anderen Gesellschafter haben Volkswagen Call-Optionen auf ihre Anteile an der Konsortialgesellschaft eingeräumt. Die Optionen mit Attestor wurden im Dezember 2022 langfristig verlängert. Aus der Bewertung der Optionen ergab sich im Geschäftsjahr 2022 insgesamt ein nicht zahlungswirksamer Aufwand in Höhe von 325 Mio. €, der im Finanzergebnis erfasst wurde.

Mit dem Abschluss der Europcar-Transaktion hat Volkswagen im Rahmen der Konzerninitiative Mobility Solutions der NEW AUTO-Strategie einen weiteren wichtigen Meilenstein erreicht. Mit Hilfe dieser Transaktion will sich der Volkswagen Konzern einen bedeutenden Anteil am weltweiten Markt für Mobilitätsdienste sichern. Die Europcar Mobility Group soll dabei ein Eckpfeiler für die von Volkswagen geplante Mobilitätsplattform werden.

Argo AI

Volkswagen hat im dritten Quartal 2022 die strategische Entscheidung getroffen, zur Entwicklung autonomen Fahrens nicht weiter in Argo AI, LLC, Pittsburgh/USA (Argo AI) zu investieren. Da Argo AI zuvor nicht in der Lage war, neue Investoren zu gewinnen, wurde die Beteiligung in Ermangelung zu erwartender Rückflüsse vollständig wertberichtet. Hieraus resultierte im Geschäftsjahr 2022 ein Aufwand von 1,9 Mrd. €, der im Übrigen Finanzergebnis ausgewiesen wird. Es ist geplant, dass Argo AI abgewickelt wird. Hierfür hat Volkswagen im Januar 2023 50 Mio. USD in Argo AI eingelegt. Darüber hinaus befindet sich Volkswagen in Verhandlung zur Übernahme von Personal und Vermögenswerten der Argo AI.

Wesentliche Transaktionen des Vorjahres

Verschmelzung der MAN SE auf die TRATON SE

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 wurde der MAN SE Squeeze-out abgeschlossen. Die Angemessenheit der Barabfindung wurde durch ein gerichtliches Spruchverfahren, das von im Squeeze-out abgefundenen Minderheitsaktionären initiiert wurde, überprüft.

Investition in Northvolt AB

Mitte Juni 2021 hatten sich Volkswagen und der schwedische Batteriezellhersteller Northvolt AB, Stockholm/Schweden (Northvolt AB) darauf geeinigt, die Produktion von Volkswagen Premium-Zellen im schwedischen Skellefteå zu konzentrieren. In diesem Zusammenhang hatte Volkswagen an einer Finanzierungsrounde von Northvolt AB beteiligungsproportional teilgenommen und weitere 650 Mio. USD investiert. Außerdem hatte 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 im Vorjahr 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. €.

Gründung der Bugatti Rimac d.o.o.

In 2021 hatten 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 hatte 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 im Vorjahr 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 die Porsche AG 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 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.

Beteiligung an der Gotion High-Tech Co., Ltd.

Zur Ausweitung der Batterie-Kompetenz hatte sich Volkswagen in 2021 über die Volkswagen (China) Investment Co. Ltd. an der Gotion High-Tech Co., Ltd., Hefei/China (Gotion) beteiligt und ist damit der größte Anteilseigner des chinesischen Batterielieferanten. Der Konzern hat hierfür im Vorjahr insgesamt 1,2 Mrd. € investiert. Die Beteiligung wird nach der Equity-Methode bilanziert.

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 mittelbar 100 % der Anteile an der bis zum 30. Juni 2021 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.

Der zum 31. Dezember 2021 aus dem Erwerb ermittelte Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 2.783 Mio. € bildete 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 betrug 624 Mio. €. Aus der Neubewertung dieses Eigenkapitalanteils ergab sich in 2021 ein Ertrag von 219 Mio. €. Darüber hinaus wurden 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, was im Vorjahr zu einem Aufwand von 37 Mio. € geführt hat. In Summe resultierte hieraus im Vorjahr ein Ertrag in Höhe von 182 Mio. €, der im Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen ausgewiesen wurde. Die sich daraus im Vorjahr ergebene 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

	Vorläufige Fair Values zum 1. Juli 2021
Mio. €	
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

	Ermittlung des vorläufigen Geschäfts- oder Firmenwertes
Mio. €	
Übertragene Gegenleistung	
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. € entsprach in 2021 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 überstieg dabei den bisher bilanzierten Buchwert um 12 Mio. €. Der Unterschiedsbetrag wurde in 2021 erfolgswirksam in den Sonstigen betrieblichen Erträgen erfasst.

Die Forderungen und finanziellen Vermögenswerte enthielten folgende Gruppen von Forderungen, für die der Bruttobetrag vom Fair Value in 2021 abwich:

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 erhöhte sich der Umsatz des Volkswagen Konzerns zum 31. Dezember 2021 um 3.494 Mio. € und das Ergebnis nach Steuern unter Berücksichtigung von Abschreibungen auf die aufgedeckten stillen Reserven verringerte sich um 217 Mio. €.

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.

Auf Grund der Größe der Transaktion konnten die internen Prüfungen der Kaufpreisallokation zugrunde liegenden Informationen erst im Geschäftsjahr 2022 abgeschlossen werden. Aus der Aktualisierung der Kaufpreisallokation ergaben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Volkswagen Konzerns.

Auswirkungen des Klimawandels

Vor dem Hintergrund des Klimawandels und den damit verbundenen Verschärfungen der Emissionsregelungen schreitet die Transformation der Automobilindustrie hin zu Elektromobilität und weiterer Digitalisierung voran. Mit 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 Cashflows wurden im Rahmen der in den Konzernabschluss einfließenden wesentlichen Schätzungen und Beurteilungen soweit möglich einbezogen. Der Volkswagen Konzern strebt an, den Anteil von vollelektrischen Fahrzeugen an den gesamten Auslieferungen von 6,9 % im Jahr 2022 mittelfristig auf rund 20 % im Jahr 2025 zu steigern. Bis 2030 will der Konzern seinen Kunden weltweit rund 50 rein batterieelektrische Modelle anbieten können. Die Auswirkungen der Transformation zur Elektromobilität und die in diesem Zusammenhang geplante Erhöhung des Anteils vollelektrischer Fahrzeuge werden bei der Ermittlung der Mittelfristplanung und damit bei der Ableitung der künftigen Cashflows für die Ermittlung des erzielbaren Betrags im Rahmen der Werthaltigkeitstests der Goodwills und Immateriellen Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer insbesondere bei der Planung künftiger Fahrzeugmodelle, Entwicklungskosten sowie Produktionsanlagen berücksichtigt. Dafür wird in der Mittelfristplanung ein niedriger dreistelliger Milliarden-Euro-Betrag vorgesehen. Darüber hinaus beurteilt Volkswagen regelmäßig, ob sich aus diesen Entwicklungen die Notwendigkeit von anlassbezogenen Wertminde rungstests oder der Anpassung von Nutzungsdauern bei sonstigen langfristigen nicht finanziellen Vermögenswerten ergibt. Wesentliche Auswirkungen auf die Nutzungsdauern von aktivierte Entwicklungskosten oder Sachanlagen wurden angesichts der Betrachtungszeiträume der regulatorischen Vorgaben und aufgrund der parallelen Produktion von batterieelektrischen Fahrzeugen und Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor in den nächsten Jahren nicht festgestellt. 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 in der Angabe „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 Cashflows 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 angesetzt.

Die Zusammensetzung des Volkswagen Konzerns ergibt sich aus der folgenden Tabelle:

	2022	2021
Volkswagen AG und vollkonsolidierte Tochtergesellschaften		
Inland	149	144
Ausland	797	803
Zu Anschaffungskosten geführte Tochtergesellschaften		
Inland	86	80
Ausland	290	284
At Equity bewertete assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sowie zum Fair Value geführte Beteiligungen		
Inland	45	38
Ausland	102	88
Zu Anschaffungskosten geführte assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen		
Inland	51	45
Ausland	48	47
	1.568	1.529

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 <https://www.volksvagenag.com/de/InvestorRelations.html> 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 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
- > dx.one GmbH, Wolfsburg
- > Eberhardt Kraftfahrzeug GmbH & Co. KG, Ulm
- > 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
- > Held & Ströhle GmbH & Co. KG, Ulm
- > H-Tec SYSTEMS GmbH, Augsburg
- > 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 Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart
- > Porsche Niederlassung Mannheim GmbH, Mannheim
- > Porsche Siebte Vermögensverwaltung GmbH, Wolfsburg
- > PowerCo SE, Salzgitter
- > PZ Leipzig GmbH, Leipzig
- > 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 Solutions 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 Geschäftsjahres sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Anzahl	Inland	Ausland
Erstkonsolidierungen		
Bisher zu Anschaffungskosten geführte Tochtergesellschaften	5	23
Neu erworbene Tochtergesellschaften	–	11
Neu gegründete Tochtergesellschaften	3	5
Sonstiges	1	–
	9	39
Entkonsolidierungen		
Fusionen	1	22
Liquidationen	1	8
Verkäufe/Sonstige	2	15
	4	45

Die Erst- beziehungsweise Entkonsolidierung dieser Tochtergesellschaften hatte 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 im Geschäftsfeld Battery tätigen assoziierten Unternehmen QuantumScape Corporation, San José/USA (QuantumScape), Northvolt AB und Gotion sowie die sonstigen 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.

QuantumScape

QuantumScape ist ein US-Start-up für Lithium-Metall Feststoffbatterien. Zwischen Konzernunternehmen und QuantumScape besteht eine strategische Partnerschaft für eine zukünftige gemeinsame Produktion von Batteriezellen. Die Hauptniederlassung von QuantumScape ist in San José/USA.

Zum 31. Dezember 2022 betrug der Börsenwert der Anteile an QuantumScape 453 Mio. € (Vorjahr: 1.682 Mio. €).

Gotion

Gotion ist ein chinesisches Technologie-Unternehmen, das sich hauptsächlich mit der Forschung und Entwicklung, Produktion und dem Vertrieb von Lithium-Ionen-Batterien sowie elektrischen Übertragungs- und Umwandlungsgeschäften beschäftigt. Zwischen Konzernunternehmen und Gotion besteht ein strategischer Kooperationsrahmen in der Entwicklung, Fertigung und Lieferung von Batteriezellen. Die Hauptniederlassung von Gotion ist in Hefei/China.

Zum 31. Dezember 2022 betrug der Börsenwert der Anteile an Gotion 1,8 Mrd. € (Vorjahr: 3,1 Mrd. €).

Northvolt AB

Northvolt AB entwickelt und produziert Lithium-Ionen-Batterien. Zwischen Konzernunternehmen und Northvolt AB bestehen Batterieabnahmeverträge. Die Hauptniederlassung von Northvolt AB ist in Stockholm/Schweden.

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 2022 betrug der Börsenwert der Anteile an Sinotruk 903 Mio. € (Vorjahr: 938 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 Ehninghen.

Zum 31. Dezember 2022 betrug der Börsenwert der Anteile an Bertrandt 118 Mio. € (Vorjahr: 168 Mio. €).

There Holding

Gemeinsam mit der BMW Group, der Mercedes-Benz Group (vormals 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 2022 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.

**ZUSAMMENGEFASSTE FINANZINFORMATIONEN ZU DEN WESENTLICHEN
ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN IM GESCHÄFTSFELD BATTERY AUF 100 % - BASIS**

Mio. €	QuantumScape ¹	Gotion ²	Northvolt AB ³
2022			
Höhe des Anteils in %	20	25	23
Langfristige Vermögenswerte	387	3.823	2.137
Kurzfristige Vermögenswerte	1.194	4.936	2.905
Langfristige Schulden	113	1.653	1.323
Kurzfristige Schulden	47	3.774	248
Nettobuchwert	1.422	3.332	3.471
Umsatzerlöse	–	1.985	67
Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen nach Steuern	–398	35	–65
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen nach Steuern	–	–	–
Sonstiges Ergebnis	–24	–21	16
Gesamtergebnis	–422	14	–49
Erhaltene Dividenden ⁴	–	6	–
2021			
Höhe des Anteils in %	20	26	24
Langfristige Vermögenswerte	179	–	2.137
Kurzfristige Vermögenswerte	1.342	–	2.905
Langfristige Schulden	57	–	1.323
Kurzfristige Schulden	31	–	248
Nettobuchwert	1.432	–	3.471
Umsatzerlöse	–	–	67
Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen nach Steuern	18	–	–65
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen nach Steuern	–	–	–
Sonstiges Ergebnis	0	–	16
Gesamtergebnis	18	–	–49
Erhaltene Dividenden ⁴	–	–	–

1 Die Bilanzangaben betreffen den Bilanzstichtag zum 30. September und die GuV-Angaben betreffen den Zeitraum vom 1. Oktober bis zum 30. September. Die Bilanzangaben des Vorjahrs betreffen den Bilanzstichtag zum 30. September und die GuV-Angaben des Vorjahrs betreffen den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. September.

2 Die Bilanzangaben betreffen den Bilanzstichtag zum 30. September und die GuV-Angaben betreffen den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. September.

3 Die dargestellten Finanzinformationen betreffen das Geschäftsjahr 2021.

4 Anteilige Dividenden nach Abzug von Quellensteuer.

ÜBERLEITUNGSRECHNUNG VON DEN FINANZINFORMATIONEN ZUM EQUITY-BUCHWERT

Mio. €	QuantumScape	Gotion	Northvolt AB ²
2022			
Nettobuchwert 01.01.	1.432	2.725	1.109
Gewinn/Verlust	-398	35	-65
Sonstiges Ergebnis	-24	-21	16
Veränderung Stammkapital	0	16	0
Veränderung Rücklagen	132	630	2.463
Währungsumrechnungsdifferenzen	279	-30	-53
Dividenden ¹	-	-24	-
Nettobuchwert 31.12.	1.422	3.332	3.471
Anteiliges Eigenkapital	281	790	818
Konsolidierungen/Goodwill/Sonstiges	842	231	93
Buchwert des Equity-Anteils	1.123	1.021	911
2021			
Nettobuchwert 01.01.	288	-	1.109
Gewinn/Verlust	18	-	-65
Sonstiges Ergebnis	0	-	16
Veränderung Stammkapital	0	-	0
Veränderung Rücklagen	1.072	-	2.463
Währungsumrechnungsdifferenzen	54	-	-53
Dividenden ¹	-	-	-
Nettobuchwert 31.12.	1.432	-	3.471
Anteiliges Eigenkapital	292	-	818
Konsolidierungen/Goodwill/Sonstiges	855	-	279
Buchwert des Equity-Anteils	1.147	1.072	1.097

1 Dividenden vor Abzug von Quellensteuer.

2 Die dargestellten Finanzinformationen betreffen das Geschäftsjahr 2021.

**ZUSAMMENGEFASSTE FINANZINFORMATIONEN ZU DEN SONSTIGEN WESENTLICHEN
ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN AUF 100 % - BASIS**

Mio. €	Sinotruk ¹	Bertrandt ²	There Holding
2022			
Höhe des Anteils in %	25	29	30
Langfristige Vermögenswerte	4.150	581	1.076
Kurzfristige Vermögenswerte	10.393	512	1
Langfristige Schulden	180	232	129
Kurzfristige Schulden	8.258	336	0
Nettobuchwert	6.105	524	947
Umsatzerlöse	7.863	1.008	–
Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen nach Steuern	309	–2	–134
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen nach Steuern	–	–	–
Sonstiges Ergebnis	5	4	–9
Gesamtergebnis	314	3	–143
Erhaltene Dividenden ³	54	1	–
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 ³	75	0	–

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 Anteilige Dividenden nach Abzug von Quellensteuer.

ÜBERLEITUNGSRECHNUNG VON DEN FINANZINFORMATIONEN ZUM EQUITY-BUCHWERT

Mio. €	Sinotruk	Bertrandt	There Holding
2022			
Nettobuchwert 01.01.	5.539	524	1.090
Gewinn/Verlust	309	-2	-134
Sonstiges Ergebnis	5	4	-9
Veränderung Rücklagen	-74	-	-
Währungsumrechnungsdifferenzen	565	-	-
Dividenden ¹	-238	-3	-
Nettobuchwert 31.12.	6.105	524	947
Anteiliges Eigenkapital	1.526	152	282
Konsolidierungen/Goodwill/Sonstiges	-682	-30	-
Buchwert des Equity-Anteils	845	122	282
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

1 Dividenden vor Abzug von Quellensteuer.

ZUSAMMENGEFASSTE ANTEILIGE FINANZINFORMATIONEN DER INDIVIDUELL FÜR SICH GENOMMEN UNWESENTLICHEN ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN

Mio. €	2022	2021
Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen nach Steuern	-32	-191
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen nach Steuern	-	-
Sonstiges Ergebnis	16	21
Gesamtergebnis	-16	-170
Buchwert der Equity-Anteile	1.440	4.304

Die Veränderung der oben dargestellten Buchwerte resultiert im Wesentlichen aus der separaten Darstellung der im Geschäftsfeld Battery tätigen Unternehmen im Geschäftsjahr 2022.

Es bestehen nicht erfasste Verluste im Zusammenhang mit den Anteilen an assoziierten Unternehmen in Höhe von 2 Mio. € (Vorjahr: 7 Mio. €). Gegenüber assoziierten Unternehmen bestehen Finanzgarantien in Höhe von 1 Mio. € (Vorjahr: - Mio. €).

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
2022			
Höhe des Anteils in %	40	50	30
Langfristige Vermögenswerte	11.021	7.003	937
Kurzfristige Vermögenswerte	13.941	6.459	3.656
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	8.355	1.243	525
Langfristige Schulden	1.112	593	128
davon finanzielle Verbindlichkeiten ²	25	2	24
Kurzfristige Schulden	14.832	9.831	4.091
davon finanzielle Verbindlichkeiten ²	30	2.135	13
Nettobuchwert	9.018	3.039	374
Umsatzerlöse	47.986	22.844	25.112
Planmäßige Abschreibungen	2.333	1.899	25
Zinserträge	316	45	7
Zinsaufwendungen	2	24	3
Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen vor Steuern	5.711	1.391	453
Ertragsteueraufwand	1.510	80	126
Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen nach Steuern	4.201	1.311	328
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen nach Steuern	–	–	–
Sonstiges Ergebnis	161	26	–
Gesamtergebnis	4.361	1.337	328
Erhaltene Dividenden ³	1.527	683	100
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

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
2022			
Nettobuchwert 01.01.	8.724	3.202	392
Gewinn/Verlust	4.201	1.311	328
Sonstiges Ergebnis	161	26	–
Veränderung Stammkapital	–	–	–
Veränderung Rücklagen	–	–	–
Währungsumrechnungsdifferenzen	–67	–73	–12
Dividenden ¹	–4.001	–1.427	–334
Nettobuchwert 31.12.	9.018	3.039	374
Anteiliges Eigenkapital	3.607	1.519	112
Konsolidierungen/Goodwill/Sonstiges	–824	–891	–
Buchwert des Equity-Anteils	2.783	628	112
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

1 Dividenden vor Abzug von Quellensteuer.

ZUSAMMENGEFASSTE ANTEILIGE FINANZINFORMATIONEN DER EINZELN FÜR SICH GENOMMEN UNWESENTLICHEN GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN

Mio. €	2022	2021
Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen nach Steuern	190	218
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen nach Steuern	–	–
Sonstiges Ergebnis	346	124
Gesamtergebnis	536	342
Buchwert der Equity-Anteile	3.436	3.431

In dem Buchwert ist die Beteiligung an der GMH enthalten. Die im Vorjahr enthaltene Beteiligung an Argo AI wurde im Geschäftsjahr 2022 vollständig wertberichtet. Weitere Erläuterungen dazu finden sich unter der Angabe „Wesentliche Ereignisse“.

Im laufenden Geschäftsjahr bestehen keine nicht erfassten Verluste im Zusammenhang mit den Anteilen an Gemeinschaftsunternehmen (Vorjahr: 2 Mio. €). Gegenüber Gemeinschaftsunternehmen bestehen Eventualschulden in Höhe von 236 Mio. € (Vorjahr: 239 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 172 Mio. € (Vorjahr: 185 Mio. €) als Sicherheit hinterlegt und sind damit nicht frei verfügbar.

IFRS 5 – ZUR VERÄUSSERUNG GEHALTENE VERMÖGENSWERTE

Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen des laufenden Geschäftsjahres

Die Porsche AG hat im Dezember eine Vereinbarung mit einem unabhängigen konzernfremden Investor über die Veräußerung zweier russischer Vertriebsgesellschaften des Segments Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, OOO Porsche Russland, Moskau/Russland und OOO Porsche Center Moscow, Moskau/Russland sowie einer russischen Gesellschaft, die dem Segment Finanzdienstleistungen zugeordnet ist, OOO Porsche Financial Services Russland, Moskau/Russland, geschlossen. Des Weiteren wurde mit diesem Investor eine Vereinbarung über die Rückkaufoption getroffen, die frühestens fünf und spätestens zehn Jahre nach Veräußerung ausgeübt werden kann. Die rechtliche Übertragung des Eigentums an den russischen Tochterunternehmen der Porsche AG unterliegt zum Stichtag der noch ausstehenden Zustimmungen der russischen Behörden. Aktuell ist davon auszugehen, dass die rechtliche Übertragung des Eigentums und eine finale Feststellung des Kaufpreises innerhalb des ersten Quartals des Jahres 2023 stattfinden wird. Für die Veräußerungsgruppe wurde ein Wertminderungsbedarf in Höhe von 25 Mio. € ermittelt. Der korrespondierende Wertminde rungsaufwand wurde in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

Im vierten Quartal 2022 wurde beschlossen, die dem Segment Finanzdienstleistungen zugehörigen vollkonsolidierten Tochtergesellschaften OOO Volkswagen Bank RUS, Moskau/Russland, OOO Volkswagen Group Finanz, Moskau/Russland und OOO Volkswagen Financial Services RUS, Moskau/Russland zu veräußern. Nach Beschlussfassung durch die zuständigen Gremien wurde bereits mit der Umsetzung eines Veräußerungsplans begonnen, dessen Abschluss voraussichtlich im ersten Halbjahr 2023 erwartet wird. Wertminderungen, die aus Bewertungsvorgaben des IFRS 5 resultieren, wurden für die Veräußerungsgruppe nicht erfasst, da die bilanziellen Wertansätze bereits unter erhöhten makroökonomischen Unsicherheiten gebildet wurden und weitere Wertminderungen aus der Umsetzung des Veräußerungsplans nicht für wahrscheinlich gehalten werden.

Am 15. Dezember 2022 hat der Aufsichtsrat der Volkswagen AG beschlossen, das MAN ES Gasturbine ngeschäft der MAN Energy Solutions SE, Augsburg und der MAN Energy Solutions Schweiz AG, Zürich/Schweiz mittels Asset Deal an die CSIC Longjiang GH Gas Turbine Co. Ltd., Harbin/China und deren noch zu gründenden Tochtergesellschaften deutschen und schweizerischen Rechts zu veräußern. Die Transaktion wird voraussichtlich innerhalb der nächsten 12 Monate abgeschlossen sein.

Die Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte und Schulden wurden gemäß IFRS 5 zum niedrigeren Wert aus Buchwert und beizulegendem Zeitwert abzüglich der voraussichtlichen Veräußerungskosten angesetzt.

Nachfolgend sind die Hauptgruppen der zum 31. Dezember 2022 im Volkswagen Konzern als Zur Veräußerung gehalten klassifizierten Vermögenswerte und Schulden dargestellt:

Mio. €	31.12.2022
Immaterielle Vermögenswerte	55
Sachanlagen	35
Vorräte	3
Zahlungsmittel und Wertpapiere	566
Sonstige Vermögenswerte	73
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	733
Finanzschulden	127
Rückstellungen	10
Sonstige Verbindlichkeiten	21
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	158

Die im Sonstigen Ergebnis erfassten kumulativen Erträge und Aufwendungen, die in Verbindung mit den als Zur Veräußerung gehalten eingestuften Veräußerungsgruppen stehen, belaufen sich auf –178 Mio. €.

Im laufenden Geschäftsjahr abgewickelte Transaktionen

Die TRATON GROUP hat im dritten Quartal 2022 eine Absichtserklärung unterschrieben, wonach 100 % der Anteile an der OOO Scania-Rus, Moskau, Golitsino/Russland (OOO Scania-Rus) veräußert werden sollen. Zum 30. September 2022 wurde die OOO Scania-Rus daraufhin als zur Veräußerung gehaltene Veräußerungsgruppe eingestuft. Der Verkauf wurde am 14. Dezember 2022 zu einem Kaufpreis von 75 Mio. € vollzogen.

Im Zusammenhang mit der Veräußerung wurde ein Aufwand in Höhe von 102 Mio. € erfasst. Mit Ausnahme der Flüssigen Mittel und der Sonstigen Forderungen wurden alle Vermögenswerte der OOO Scania-Rus in Gänze wertberichtet. Der gesamte Aufwand entfällt mit 56 Mio. € auf die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen und mit 3 Mio. € auf das Steuerergebnis.

Außerdem entfällt ein negatives kumuliertes Sonstiges Ergebnis in Höhe von 43 Mio. € auf die OOO Scania-Rus, welches sich auf Währungsumrechnungseffekte bezieht und mit der Veräußerung in die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen umgegliedert wurde. Aus der Veräußerung der Anteile resultierte ein Nettozahlungsmittelabfluss von 11 Mio. €.

Darüber hinaus schloss die TRATON GROUP im dritten Quartal 2022 einen Vertrag mit einem russischen Vertriebspartner über den Verkauf von 100 % der Anteile an OOO MAN Truck and Bus RUS, Moskau/Russland, ab. Die Gesellschaft wurde aus diesem Grund zum 30. September 2022 als Zur Veräußerung gehaltene Veräußerungsgruppe ausgewiesen.

Der Verkauf wurde mit Wirkung zum 2. Dezember 2022 für einen Veräußerungspreis von 5 Mio. € vollzogen. Die Transaktion beinhaltet eine Option zum Rückerwerb der Anteile der veräußerten Gesellschaft durch die TRATON GROUP. Diese kann im Zeitraum 1. Januar 2024 bis 31. Juli 2037 ausgeübt werden. Im Zusammenhang mit der Veräußerung wurde ein Aufwand in Höhe von 97 Mio. € erfasst. Mit Ausnahme der Flüssigen Mittel wurden alle Vermögenswerte in Gänze wertberichtet. Darüber hinaus wurde eine zusätzliche Rückstellung in Höhe von 43 Mio. € gebildet, die außerhalb der Veräußerungsgruppe bilanziert wurde; die Rückstellung ist im Zuge der Entkonsolidierung abgegangen. Der gesamte Aufwand aus Wertminderungen entfällt mit 74 Mio. € auf die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen und mit 5 Mio. € auf das Steuerergebnis.

Außerdem entfällt ein negatives kumuliertes Sonstiges Ergebnis in Höhe von 18 Mio. € auf die OOO MAN Truck and Bus RUS, welches sich auf Währungsumrechnungseffekte bezieht und mit Veräußerung ebenfalls in die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen umgegliedert wurde. Aus der Veräußerung der Anteile resultierte ein Nettozahlungsmittelabfluss von 59 Mio. €.

Im April 2022 schloss die TRATON GROUP eine endgültige Vereinbarung mit Tupy S.A. Brasilien über den Verkauf der International Indústria Automotiva Da América Do Sul Ltda. (MWM) ab. MWM ist spezialisiert auf die Herstellung von Dieselmotoren. In diesem Zusammenhang wurde MWM zum 30. Juni 2022 als Zur Veräußerung gehaltene Veräußerungsgruppe ausgewiesen.

Der Verkauf von MWM wurde am 30. November 2022 vollzogen. Der Verkaufspreis beträgt 224 Mio. €, wobei 158 Mio. € bereits gezahlt wurden. Der darüber hinausgehende Teil wird in den Sonstigen finanziellen Vermögenswerten ausgewiesen und bezieht sich mit 52 Mio. € auf Kaufpreisanpassungen in Bezug auf die Schlussbilanz von MWM und mit 14 Mio. € auf eine bedingte Gegenleistung. Im Zusammenhang mit der Veräußerung wurde ein Ertrag in Höhe von 7 Mio. € erfasst. Darin sind Wertminderungsaufwendungen in Höhe von 2 Mio. € enthalten, die in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen werden. Außerdem entfällt ein positives kumulierte Sonstiges Ergebnis in Höhe von 9 Mio. € auf MWM, welches sich auf Währungsumrechnungseffekte bezieht und mit Veräußerung in die Sonstigen betrieblichen Erträge umgegliedert wurde. Aus der Veräußerung der Anteile an MWM resultierte ein Nettozahlungsmittelzufluss von 113 Mio. €.

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 Konzerngesellschaft SITECH Sp. z o.o., Polkowice/Polen. An dem gemeinsamen Unternehmen Brose Sitech Sp. z o.o., Polkowice/Polen (Brose Sitech) halten Brose und Volkswagen jeweils 50 %, Brose übernimmt jedoch die industrielle Führung. In der Folge beherrscht Brose das gemeinsame Unternehmen und aufgrund des dann vorliegenden maßgeblichen Einflusses bilanziert Volkswagen dieses als assoziiertes Unternehmen At Equity.

Gemäß IFRS 5 wurden die SITECH Sp. z o.o., Polkowice/Polen sowie deren vollkonsolidierte Tochterunternehmen SITECH Sitztechnik GmbH, Wolfsburg und SITECH Dongchang Automotive Seating Technology Limited, Shanghai/China, zum 31. Dezember 2021 als Zur Veräußerung gehaltene Veräußerungsgruppe klassifiziert, die zum Buchwert bewertet wurde.

Mit Erfüllung aller Vollzugsbedingungen fand der Vollzug der Transaktion am 1. Januar 2022 statt.

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 vereinnahmt. 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 Konzernvorräte und das Anlagevermögen werden um Zwischenergebnisse bereinigt. Konsolidierungsvorgänge unterliegen der Abgrenzung latenter Steuern, wobei aktive und passive latente Steuern saldiert werden, wenn der Steuer-gläubiger 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 Währungsumrechnungsdifferenzen 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	
		2022	2021	2022	2021
Argentinien	ARS	188,75869	116,24508	136,67276	112,29685
Australien	AUD	1,57060	1,56120	1,51749	1,57478
Brasilien	BRL	5,64440	6,30680	5,44441	6,38119
Großbritannien	GBP	0,88680	0,84000	0,85256	0,86000
Indien	INR	88,16400	84,16900	82,73456	87,46457
Japan	JPY	140,66500	130,32000	138,02361	129,86045
Kanada	CAD	1,44395	1,44170	1,37048	1,48331
Mexiko	MXN	20,88790	23,14175	21,21209	23,99548
Polen	PLN	4,68600	4,59425	4,68566	4,56535
Republik Korea	KRW	1.338,29500	1.344,96500	1.358,19726	1.353,93832
Russland	RUB	76,28680	84,97785	73,27417	87,22880
Schweden	SEK	11,07865	10,25475	10,62776	10,14603
Südafrika	ZAR	18,07945	18,05315	17,20322	17,48226
Tschechische Republik	CZK	24,14500	24,85900	24,55830	25,65394
USA	USD	1,06770	1,13200	1,05409	1,18341
Volksrepublik China	CNY	7,36605	7,18700	7,08135	7,63330

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 Planungsrunde). 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 im Volkswagen Konzern liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2023 insgesamt mit einer verringerten Dynamik wachsen wird. Die anhaltend hohe Inflation in vielen Regionen und die daraus resultierenden restriktiven geldpolitischen Maßnahmen der Zentralbanken sollten sich zunehmend negativ auf die private Nachfrage auswirken. Risiken ergeben sich weiterhin aus protektionistischen Tendenzen, aus Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie aus strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Die Wachstumsaussichten werden zudem von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet; weiterhin birgt der Russland-Ukraine-Konflikt Risiken. Darüber hinaus können Risiken im Zusammenhang mit dem möglichen Auftreten neuer Varianten des Coronavirus SARS-CoV-2, insbesondere regionale Ausbrüche und damit verbundene Maßnahmen, nicht ausgeschlossen werden. Es wird davon ausgegangen, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer im Durchschnitt eine positive Dynamik aufweisen werden, wenngleich mit unterdurchschnittlichen Wachstumsraten des Bruttoinlandsprodukts. Außerdem wird damit gerechnet, dass sich die Weltwirtschaft im Jahr 2024 erholen und bis 2027 mit stabilen Veränderungsraten weiter wachsen wird. Ausgehend von den hohen Inflationsraten im Jahr 2022 werden für das Jahr 2023 inflationäre Tendenzen auf einem etwas niedrigeren Niveau erwartet.

Die Automobilmarkt- und Volumenplanung des Volkswagen Konzerns reflektiert die oben genannte regionale Differenzierung und berücksichtigt die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie, des Russland-Ukraine-Konfliktes sowie der Engpässe bei Vorprodukten und Rohstoffen auf die ersten Jahre des Planungszeitraumes. Erwartete Belastungen des Ergebnisses ab 2023 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 2023 unterstellte Entwicklung der operativen Rendite liegt dabei im Rahmen der Prognose von Volkswagen.

Für die Ermittlung der Cashflows werden grundsätzlich die erwarteten Wachstumsraten der betreffenden Märkte zugrunde gelegt. Die Schätzung der Cashflows 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:

WACC	2022	2021
Segment Pkw	10,2%	6,2%
Segment Nutzfahrzeuge	13,4%	8,3%
Segment Power Engineering	14,2%	9,2%

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 Lageberichts 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. Erhaltene 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. Im Rahmen dieser Überprüfung kam es im Januar 2023 zu einer Neueinschätzung und Verlängerung von Nutzungsdauern für bestimmte Sachanlagen. Die zu erwartenden Effekte im operativen Ergebnis werden unter der Angabe „Schätzungen und Beurteilungen des Managements“ erläutert.

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 Spezialbetriebsmittel	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 produktsspezifische 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 Rückkaufoption 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. Wertminderungen, 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 Fahrzeugnachfrage 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. Die Fair Values werden 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 FORTGEFÜHRten 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 fortgeführten 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,
- > Termingeldanlagen sowie
- > Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente.

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 fortgeführten 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 Cashflows 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 fortgeführten 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. Gegebenenfalls werden mehrere Risikoanteile der Grundgeschäfte zu einem Portfolio zusammengefasst. Bei einem Fair-Value-Hedge auf Portfoliobasis erfolgt die Bilanzierung der Änderungen des beizulegenden Zeitwerts wie beim Fair-Value-Hedging auf Einzelgeschäftsbasis. Bewertungsänderungen der Sicherungsgeschäfte und Grundgeschäfte werden ergebniswirksam erfasst. Im Volkswagen Konzern werden neben den Regelungen des IFRS 9 die Regelungen des IAS 39 zu Portfolio-Hedges zur Absicherung des Zinsrisikos im Konzernbereich Finanzdienstleistungen angewendet.

Im Vorjahr wurde das Portfolio-Fair-Value-Hedge-Accounting nicht angewendet, da nicht alle Anwendungsvoraussetzungen erfüllt wurden. Gleichwohl sieht die Hedge-Accounting-Strategie des Konzerns die fortwährende und möglichst umfassende Anwendung des Portfolio-Fair-Value-Hedge-Accountings vor. Im Geschäftsjahr 2022 wurden daher die notwendigen Anpassungen zur Erfüllung aller Anwendungsvoraussetzungen vorgenommen, so dass das Portfolio-Fair-Value-Hedge-Accounting für Finanzierungsleasingforderungen im Geschäftsjahr 2022 für die dreimonatige Sicherungsperiode, beginnend am 1. Juli 2022 sowie für die dreimonatige Sicherungsperiode, beginnend am 1. Oktober 2022 wieder angewandt werden konnte.

Bei der Sicherung von zukünftigen Zahlungsströmen (Cashflow-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 Cashflow-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, Waretermingeschäfte sowie Devisentermingeschäfte auf Waretermingeschäfte.

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 fortgeföhrt 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 Fluktuaraten 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 3,16 % (Vorjahr: – 0,04 %) 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 nur, 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 an Händler 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 wertberichtet 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-Fahrzeugeleistungen 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 abschreibungsfähigen Vermögenswerts im Gewinn oder Verlust ausgewiesen. Soweit ein Anspruch auf eine Zuwendung nachträglich entsteht, wird der auf frühere Perioden entfallende Betrag der Zuwendung erfolgswirksam vereinnahmt.

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 Cashflows im Planungszeitraum und gegebenenfalls darüber hinaus sowie des zu verwendenden Diskontierungszinssatzes. Die Einschätzungen zur Ableitung der Cashflows beziehen sich hauptsächlich auf zukünftige Marktanteile, die Entwicklung der jeweiligen Märkte sowie auf die Profitabilität der Produkte des Volkswagen Konzerns. Bei der Ableitung der Cashflows für die Beurteilung der Werthaltigkeit der Unternehmen beziehungsweise Unternehmensbeteiligungen, die im Bereich von neuen Technologien tätig sind, ist die Einschätzung der technischen Realisierbarkeit und Möglichkeit der industriellen Nutzung dieser neuen Technologien von besonderer Bedeutung. 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 wurden 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.

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.

Im Dezember 2021 hat die OECD Leitlinien für einen neuen globalen Mindeststeuerrahmen herausgegeben. Mehrere Jurisdiktionen kündigten ihre Absicht an, diese umzusetzen. Im Dezember 2022 einigten sich die EU-Mitgliedstaaten auf eine entsprechende EU-Richtlinie. Während der übergeordnete Rahmen veröffentlicht wurde, werden nationale Rechtsvorschriften und detaillierte Leitlinien erwartet, um die vollen Auswirkungen bewerten zu können.

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. Im Rahmen dieser Überprüfung kam es im Januar 2023 zu einer Neueinschätzung und Verlängerung von Nutzungsdauern für bestimmte Sachanlagen. Für das operative Ergebnis wird aus diesen Anpassungen ein positiver Effekt in Höhe von rund 1,4 Mrd. € für das Jahr 2023 und von rund 0,8 Mrd. € für das Jahr 2024 erwartet.

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 Cashflows 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.

Nach dem Einbruch der globalen Wirtschaftsleistung im Jahr 2020 und der einsetzenden Erholung aufgrund von Basis- und Nachholeffekten in 2021 verzeichnete die Weltwirtschaft im Jahr 2022 insgesamt ein positives Wachstum von 3,0 % (Vorjahr: Zuwachs von 6,0 %). Sowohl bei den fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch bei den Schwellenländern lag die wirtschaftliche Entwicklung im Durchschnitt weiter auf Erholungskurs, wenngleich mit abnehmender und insgesamt geringerer Dynamik als im Vorjahr.

Den Planungen im Volkswagen Konzern liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2023 insgesamt mit einer verringerten Dynamik wachsen wird. Die anhaltend hohe Inflation in vielen Regionen und die daraus resultierenden restriktiven geldpolitischen Maßnahmen der Zentralbanken sollten sich zunehmend negativ auf die private Nachfrage auswirken. Risiken ergeben sich weiterhin aus protektionistischen Tendenzen, aus Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie aus strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Die Wachstumsaussichten werden zudem von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet; weiterhin birgt der Russland-Ukraine-Konflikt Risiken. Darüber hinaus können Risiken im Zusammenhang mit dem möglichen Auftreten neuer Varianten des Coronavirus SARS-CoV-2, insbesondere regionale Ausbrüche und damit verbundene Maßnahmen, nicht ausgeschlossen werden. Es wird davon ausgegangen, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer im Durchschnitt eine positive Dynamik aufweisen werden, wenngleich mit unterdurchschnittlichen Wachstumsraten des Bruttoinlandsprodukts. Außerdem wird damit gerechnet, dass sich die Weltwirtschaft im Jahr 2024 erholen und bis 2027 mit stabilen Veränderungsraten weiter wachsen wird. Ausgehend von den hohen Inflationsraten im Jahr 2022 werden für das Jahr 2023 inflationäre Tendenzen auf einem etwas niedrigeren Niveau erwartet.

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 Konzern-Lageberichts 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 und 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.

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 2022

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	193.067	38.346	3.564	43.857	278.833	399	279.232
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	17.304	1.170	1	2.990	21.466	-21.466	-
Umsatzerlöse	210.371	39.516	3.565	46.847	300.299	-21.067	279.232
Planmäßige Abschreibungen	16.004	2.885	148	9.870	28.907	-656	28.251
Außerplanmäßige Abschreibungen	2.501	34	2	371	2.908	3	2.911
Zuschreibungen	60	4	2	557	623	-	623
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	17.153	1.588	281	5.656	24.677	-2.553	22.124
Ergebnis aus nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	2.186	97	3	109	2.395	-	2.395
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	2.268	98	-4	-184	2.179	-4.655	-2.476
At Equity bewertete Anteile	10.731	1.084	18	836	12.668	-	12.668
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	20.125	1.907	84	217	22.334	338	22.672

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

ÜBERLEITUNGSRECHNUNG

Mio. €	2022	2021
Segmentumsätze	300.299	270.099
Nicht zugeordnete Bereiche	1.405	1.290
Konzernfinanzierung	27	27
Konsolidierung/Holdingfunktion	-22.498	-21.216
Konzernumsätze	279.232	250.200
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	24.677	20.838
Nicht zugeordnete Bereiche	-2	-36
Konzernfinanzierung	-37	-18
Konsolidierung/Holdingfunktion	-2.514	-1.509
Operatives Ergebnis	22.124	19.275
Finanzergebnis	-81	851
Konzernergebnis vor Steuern	22.044	20.126

NACH REGIONEN 2022

Mio. €	Deutschland	Europa/Übrige Märkte ¹	Nordamerika	Südamerika	Asien-Pazifik	Sicherungs-geschäfte Umsatzerlöse	Gesamt
Umsatzerlöse mit externen Dritten	49.054	105.475	60.077	15.476	51.444	-2.294	279.232
Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Vermietete Vermögenswerte und							
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	119.386	47.661	32.517	2.709	4.848	-	207.121

1 Ohne Deutschland.

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.

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 2022

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutz-fahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst-leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Fahrzeuge	160.562	25.542	–	0	186.104	–14.657	171.447
Originalteile	14.970	6.759	–	–	21.729	–160	21.570
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	11.474	2.334	–	20.485	34.293	–3.650	30.643
Motoren, Aggregate und Teilelieferungen	12.313	858	–	–	13.171	–65	13.105
Power Engineering	–	–	3.565	–	3.565	–1	3.564
Motorräder	915	–	–	–	915	–	915
Vermiet- und Leasinggeschäft	764	1.693	0	16.669	19.126	–1.231	17.895
Zinsen und ähnliche Erträge	285	1	–	8.873	9.160	–418	8.742
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	–2.220	–20	–	–	–2.241	–53	–2.294
Sonstige Umsatzerlöse	11.306	2.349	–	821	14.476	–831	13.645
	210.371	39.516	3.565	46.847	300.299	–21.067	279.232

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

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 8.045 Mio. € (Vorjahr: 6.877 Mio. €) in den vertraglichen Verbindlichkeiten am 1. Januar 2022 enthalten.

Die in der abgelaufenen Periode realisierten Umsatzerlöse umfassen Leistungsverpflichtungen in Höhe von 718 Mio. € (Vorjahr: 575 Mio. €) die bereits in einer früheren Periode erfüllt wurden.

Neben den im Segment Power Engineering bestehenden Leistungsverpflichtungen von 3.939 Mio. € (Vorjahr: 3.260 Mio. €), von denen im Wesentlichen eine Erfüllung beziehungsweise Umsatzrealisation bis zum 31. Dezember 2023 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 2023. 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 3.323 Mio. € (Vorjahr: 1.984 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 843 Mio. € (Vorjahr: 805 Mio. €). Die außerplanmäßigen Abschreibungen des Berichtsjahres auf Immaterielle Vermögenswerte und das Sachanlagevermögen in Höhe von insgesamt 572 Mio. € (Vorjahr: 344 Mio. €) resultieren vor allem aus verringerten Nutzungswerten verschiedener Produkte im Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge aufgrund von Markt- und Wechselkursrisiken sowie insbesondere erwarteten Volumenrückgängen. Die außerplanmäßigen Abschreibungen auf Vermietete Vermögenswerte in Höhe von 270 Mio. € (Vorjahr: 461 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 10 Mio. € (Vorjahr: 27 Mio. €) kurzfristige Vermögenswerte.

Erfolgsbezogene Zuwendungen der öffentlichen Hand beliefen sich im laufenden Geschäftsjahr auf 457 Mio. € (Vorjahr: 985 Mio. €) und wurden grundsätzlich den Funktionsbereichen zugeordnet.

3. Vertriebskosten

Zu den Vertriebskosten in Höhe von 19,8 Mrd. € (Vorjahr: 19,2 Mrd. €) zählen neben Sachgemein- und Personalkosten sowie Abschreibungen des Vertriebsbereichs die angefallenen Versand-, Werbe- und Verkaufsförderungskosten.

4. Verwaltungskosten

Die Verwaltungskosten von 11,7 Mrd. € (Vorjahr: 10,4 Mrd. €) beinhalten im Wesentlichen Sachgemein- und Personalkosten sowie die auf den Verwaltungsbereich entfallenden Abschreibungen.

5. Sonstige betriebliche Erträge

Mio. €	2022	2021
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte	1.512	1.754
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und abgegrenzten Schulden	988	1.236
Erträge aus Derivaten im Hedge Accounting	892	339
Erträge aus Derivaten nicht im Hedge Accounting Finanzdienstleistungsbereich	2.001	572
Erträge aus Sonstigen Sicherungen	5.396	3.547
Erträge aus Wechselkursveränderungen	3.640	2.610
Erträge aus dem Verkauf von Werbematerial	339	398
Erträge aus Weiterberechnungen	1.099	1.040
Erträge aus Investment Property	30	10
Gewinne aus Anlageabgängen und Zuschreibungen auf Anlagevermögen	724	771
Übrige betriebliche Erträge	2.616	2.455
	19.238	14.731

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 des Konzernbereichs Automobile, die nicht in einer Sicherungsbeziehung designiert sind. Kursverluste werden in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

6. Sonstige betriebliche Aufwendungen

Mio. €	2022	2021
Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	345	294
Wertberichtigungen auf sonstige Forderungen und sonstige Vermögenswerte	2.756	1.632
Aufwendungen aus Derivaten im Hedge Accounting	971	869
Aufwendungen aus Derivaten nicht im Hedge Accounting Finanzdienstleistungsbereich	1.309	404
Aufwendungen aus Sonstigen Sicherungen	2.417	1.091
Aufwendungen aus Wechselkursveränderungen	3.762	1.909
Aufwendungen aus Weiterberechnungen	833	653
Aufwendungen für Aufhebungsverträge	280	333
Verluste aus Anlageabgängen	321	253
Übrige betriebliche Aufwendungen	4.818	5.611
	17.812	13.049

In den Wertberichtigungen auf Sonstige Forderungen und Sonstige Vermögenswerte sind Wertberichtigungen auf Forderungen aus Langfristfertigung in Höhe von 0,3 Mio. € (Vorjahr: 1,2 Mio. €) enthalten. Die Wertberichtigungen auf sonstige Forderungen und sonstige Vermögenswerte beinhalten zudem Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Konflikt (siehe Angabe „Wesentliche Ereignisse“).

Die Aufwendungen aus Sonstigen Sicherungen enthalten überwiegend Kursverluste aus der Marktbewertung von derivativen Finanzinstrumenten zur Währungs- und Rohstoffsicherung des Konzernbereichs Automobile, die nicht in einer Sicherungsbeziehung designiert sind. Kursgewinne werden in den Sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen.

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. €	2022	2021
Erträge aus At Equity bewerteten Anteilen	2.950	2.669
davon aus Gemeinschaftsunternehmen	2.886	2.364
davon aus assoziierten Unternehmen	64	306
Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen	554	349
davon aus Gemeinschaftsunternehmen	187	236
davon aus assoziierten Unternehmen	367	113
	2.395	2.321

8. Zinsergebnis

Mio. €	2022	2021
Zinserträge	1.325	810
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1.325	810
Zinsaufwendungen	-442	-1.818
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-938	-1.449
Ergebnis aus der Bewertung von Fair-Value-Hedges	1	-27
Aufwendungen aus der Aufzinsung von Leasingverbindlichkeiten	-158	-168
Ergebnis aus der Auf-/Abzinsung von sonstigen langfristigen Schulden	1.203	180
Nettozinsen auf die Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	-549	-354
Zinsergebnis	883	-1.007

Das positive Ergebnis aus der Auf-/Abzinsung von sonstigen langfristigen Schulden im Geschäftsjahr 2022 resultiert im Wesentlichen aus Anpassungen der Zinssätze zur Bewertung von langfristigen Rückstellungen.

9. Übriges Finanzergebnis

Mio. €	2022	2021
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	55	43
Aufwendungen aus Verlustübernahmen	-52	-81
Sonstige Erträge aus Beteiligungen	168	315
Sonstige Aufwendungen aus Beteiligungen	-2.270	-210
Erträge und Aufwendungen aus Wertpapieren und Ausleihungen	-1.013	164
Realisierte Fremdwährungserträge aus Darlehensforderungen und -verbindlichkeiten	1.227	753
Realisierte Fremdwährungsaufwendungen aus Darlehensforderungen und -verbindlichkeiten	-985	-928
Erträge und Aufwendungen aus Bewertungseffekten und Wertberichtigung von Finanzinstrumenten	166	94
Erträge und Aufwendungen aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften/Derivaten außerhalb Hedge Accounting	-662	-648
Erträge und Aufwendungen aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften/Derivaten innerhalb Hedge Accounting	7	36
Übriges Finanzergebnis	-3.359	-463

Die im Geschäftsjahr 2022 ausgewiesenen Sonstigen Aufwendungen aus Beteiligungen umfassen im Wesentlichen die vollständige Wertberichtigung der Anteile an Argo AI in Höhe von 1,9 Mrd. €. Siehe hierzu auch Angabe „Wesentliche Ereignisse“.

Die Erträge und Aufwendungen aus Wertpapieren und Ausleihungen resultieren überwiegend aus negativen Fondsergebnissen aufgrund der Turbulenzen auf den Kapitalmärkten infolge des Russland-Ukraine-Konflikts.

Die Erträge und Aufwendungen aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften/Derivaten außerhalb Hedge Accounting beinhalten Aufwendungen aus der Bewertung der Optionen im Zusammenhang mit dem Erwerb von Europcar in Höhe von 0,3 Mrd. € (siehe Angabe „Wesentliche Ereignisse“). Im Vorjahr waren im Wesentlichen Aufwendungen aus der Bewertung und Realisierung von Termingeschäften auf neue Anteile an QuantumScape in Höhe von 0,6 Mrd. € enthalten.

10. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

ZUSAMMENSETZUNG DES STEUERERTRAGS UND -AUFWANDS

Mio. €	2022	2021
Tatsächlicher Steueraufwand Inland	1.180	1.230
Tatsächlicher Steueraufwand Ausland	4.082	3.382
Tatsächliche Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	5.262	4.612
davon periodenfremde Erträge (-)/Aufwendungen (+)	666	310
Latenter Steuerertrag (-)/-aufwand (+) Inland	3.323	1.072
Latenter Steuerertrag (-)/-aufwand (+) Ausland	-2.377	-986
Latenter Steuerertrag (-)/-aufwand (+)	946	86
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	6.208	4.698

Der gesetzliche Körperschaftsteuersatz in Deutschland für den Veranlagungszeitraum 2022 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 46 % (Vorjahr: 0 % und 50 %). Bei gespaltenen Steuersätzen wird der Thesaurierungssteuersatz angewandt.

Die Realisierung steuerlicher Verlustvorträge aus Vorjahren führte im Jahr 2022 zu einer Minderung der laufenden Steuern vom Einkommen und vom Ertrag von 1.013 Mio. € (Vorjahr: 700 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	
	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021
Unverfallbare steuerliche Verlustvorträge	13.178	16.934	4.512	4.374
Verfallbar innerhalb der nächsten 10 Jahre	3.556	2.747	1.199	1.595
Verfallbar in mehr als 10 Jahren	11.002	11.760	1.335	7.057
Gesamt	27.736	31.441	7.045	13.026

Aufgrund der Nutzung bisher nicht berücksichtigter steuerlicher Verluste und Steuergutschriften aus früheren Perioden mindert sich der tatsächliche Ertragsteueraufwand im laufenden Geschäftsjahr um 139 Mio. € (Vorjahr: 32 Mio. €). Der Betrag des latenten Steueraufwands mindert sich um 1.687 Mio. € (Vorjahr: 305 Mio. €) aufgrund bisher nicht berücksichtigter steuerlicher Verluste und Steuergutschriften einer früheren Periode. Der latente Steueraufwand aus der Abwertung eines latenten Steueranspruchs beträgt 70 Mio. € (Vorjahr: 24 Mio. €). Der latente Steuerertrag aus der Zuschreibung eines latenten Steueranspruchs beträgt 34 Mio. € (Vorjahr: 381 Mio. €).

Die von verschiedenen Staaten gewährten Steuerguthaben betragen 493 Mio. € (Vorjahr: 578 Mio. €).

In der Bilanz wurde kein latenter Steueranspruch erfasst für abzugsfähige temporäre Differenzen in Höhe von 2.262 Mio. € (Vorjahr: 2.157 Mio. €) und für Steuergutschriften, die innerhalb der nächsten 20 Jahre verfallen würden, in Höhe von 159 Mio. € (Vorjahr: 208 Mio. €).

In Höhe von 265 Mio. € (Vorjahr: 200 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 31 Mio. € (Vorjahr: 42 Mio. €).

Latente Steueransprüche in Höhe von 1.731 Mio. € (Vorjahr: 12.044 Mio. €) wurden aktiviert, ohne dass diesen passive latente Steuern in entsprechender Höhe gegenüberstehen. Im Geschäftsjahr 2021 wurden die bestehenden aktiven latenten Steuern der Gesellschaften des deutschen Organkreises, die aufgrund der positiven Ergebnisse der Vergangenheit aktiviert worden waren, 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 2.279 Mio. € (Vorjahr: 7.281 Mio. €) wurden latente Steuern in der Bilanz eigenkapitalerhöhend berücksichtigt, die auf direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen entfallen. Davon betreffen – 6 Mio. € (Vorjahr: 27 Mio. €) Minderheitenanteile. Im Geschäftsjahr 2022 wurden latente Steuererträge auf direkt im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen in Höhe von 2 Mio. € (Vorjahr: 10 Mio. €) ergebnisneutral reklassifiziert. Im laufenden Geschäftsjahr und im Vorjahr gab es Effekte aus Kapitaltransaktionen mit Minderheiten. Die Entwicklung der latenten Steuern nach Sachverhalten ist in der Gesamtergebnisrechnung dargestellt.

Im Geschäftsjahr 2022 wurden aus Eigenkapitalbeschaffungskosten resultierende Steuereffekte in Höhe von 3 Mio. € dem Eigenkapital gutgeschrieben (Vorjahr angepasst: 0 Mio. €).

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	
	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021
Immaterielle Vermögenswerte	1.170	1.113	13.698	12.477
Sachanlagen und Vermietete Vermögenswerte	5.236	5.216	8.190	8.729
Langfristige Finanzanlagen	55	135	193	301
Vorräte	2.073	2.106	979	801
Forderungen und sonstige Vermögenswerte (inklusive Finanzdienstleistungsbereich)	2.097	1.775	10.069	9.516
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	4.077	4.455	76	24
Pensionsrückstellungen	4.674	9.350	92	29
Verbindlichkeiten und sonstige Rückstellungen	13.968	14.269	5.644	5.298
Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern aus temporären Differenzen	-236	-203	-	-
Temporäre Differenzen nach Wertberichtigungen	33.115	38.215	38.941	37.175
Steuerliche Verlustvorträge nach Wertberichtigungen	5.394	4.783	-	-
Tax Credits nach Wertberichtigungen	330	374	-	-
Wert vor Konsolidierung und Saldierung	38.839	43.372	38.941	37.175
davon entfallen auf langfristige Vermögenswerte und Schulden	25.388	29.284	31.167	29.556
Saldierung	29.070	32.649	29.070	32.649
Konsolidierung	3.151	2.670	862	605
Bilanzansatz	12.921	13.393	10.734	5.131

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 2022 von 6.208 Mio. € (Vorjahr: 4.698 Mio. €) war um 405 Mio. € niedriger (Vorjahr: 1.340 Mio. €) als der erwartete Steueraufwand von 6.613 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 ETRAGSTEUERAUFWAND

Mio. €	2022	2021
Ergebnis vor Ertragsteuern	22.044	20.126
Erwarteter Ertragsteuerertrag (−)/-aufwand (+) (Steuersatz 30,0 %; Vorjahr 30,0 %)	6.613	6.038
Überleitung:		
Abweichende ausländische Steuerbelastung	−561	−1.002
Steueranteil für:		
steuerfreie Erträge	−1.398	−1.078
steuerlich nicht abzugsfähige Aufwendungen	1.101	1.041
Effekte aus Verlustvorträgen	−1.247	−221
permanente bilanzielle Differenzen	382	−326
Steuergutschriften	−96	−133
Periodenfremde Steuern	688	262
Effekte aus Steuersatzänderungen	31	42
Nicht anrechenbare Quellensteuer	369	285
Sonstige Steuereffekte	326	−210
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand	6.208	4.698
Effektiver Steuersatz in %	28,2	23,3

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 2022 und 2021 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.

		2022	2021
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	Mio. €	15.836	15.428
Ergebnisanteil von Minderheiten	Mio. €	393	46
Ergebnisanteil der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	Mio. €	576	539
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	Mio. €	14.867	14.843
davon Ergebnisanteil der Stammaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	8.744	8.730
davon Ergebnisanteil der Vorzugsaktien – unvervässert/verwässert	Mio. €	6.123	6.113
 Ergebnis je Stammaktie – unvervässert/verwässert	€	29,63	29,59
Ergebnis je Vorzugsaktie – unvervässert/vervässert	€	29,69	29,65

Erläuterungen zur Bilanz

12. Immaterielle Vermögenswerte

ENTWICKLUNG DER IMMATERIELLEN VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2022

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 01.01.2022	17.661	26.203	10.287	44.806	13.789	112.745
Währungsänderungen	-22	-17	16	-125	155	7
Änderungen Konsolidierungskreis	5	75	1	40	110	232
Zugänge	-	-	9.057	666	1.945	11.668
Umbuchungen	0	-	-1.728	1.738	55	65
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	0	-	4	65	30	99
Abgänge	11	50	33	2.111	560	2.764
Stand am 31.12.2022	17.633	26.211	17.595	44.949	15.464	121.853
Abschreibungen						
Stand am 01.01.2022	89	29	88	26.120	8.731	35.056
Währungsänderungen	0	0	0	-118	29	-89
Änderungen Konsolidierungskreis	-	-	-	7	9	16
Zugänge planmäßig	2	-	-	5.058	1.111	6.171
Zugänge außerplanmäßig	16	30	21	65	15	147
Umbuchungen	-	-	0	1	-5	-4
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	-	-	0	18	25	43
Abgänge	2	50	15	2.095	481	2.642
Zuschreibungen	-	-	-	-	-	-
Stand am 31.12.2022	105	9	93	29.021	9.385	38.612
Nettobuchwert am 31.12.2022	17.528	26.202	17.502	15.929	6.079	83.241

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

Die Sonstigen immateriellen Vermögenswerte umfassen insbesondere Konzessionen, erworbene Kundenstämme und Händlerbeziehungen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie Lizzenzen an solchen.

Die Aufteilung der Markennamen und Goodwill auf die Geschäftssegmente ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Mio. €	2022	2021
Markennamen nach Geschäftssegmenten		
Porsche	13.823	13.823
Scania Vehicles and Services	878	949
MAN Truck & Bus	1.127	1.127
MAN Energy Solutions	415	415
Navistar	813	771
Ducati	404	404
Übrige	68	84
	17.528	17.572
Goodwill nach Geschäftssegmenten		
Porsche	18.825	18.825
Scania Vehicles and Services	2.548	2.749
MAN Truck & Bus	587	587
MAN Energy Solutions	263	264
Navistar	3.101	2.917
Ducati	290	290
ŠKODA	168	163
Porsche Holding Salzburg	126	127
Übrige	294	252
	26.202	26.174

Der Werthaltigkeitstest der ausgewiesenen Goodwill und Markennamen basiert grundsätzlich 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. Für die zahlungsmittelgenerierende Einheit Porsche entspricht der erzielbare Betrag dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten. Dieser wird anhand des Börsenkurses der Porsche AG Aktie ermittelt. 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:

Im Berichtssegment Nutzfahrzeuge ist für alle zahlungsmittelgenerierenden Einheiten eine Ausweitung der Elektromobilität in der Fünfjahresplanung hinterlegt. Der Grundstein für die Elektrifizierung der Nutzfahrzeugbranche in Europa wurde im Geschäftsjahr 2022 mit der Gründung des Gemeinschaftsunternehmens Milence gelegt. Zweck des Gemeinschaftsunternehmens, das die TRATON GROUP zusammen mit Daimler Truck und der Volvo Group gegründet hat, ist der Aufbau einer Ladeinfrastruktur für schwere Lkw und Reisebusse.

Weiterhin sind bei MAN Truck & Bus im Planungszeitraum positive Auswirkungen aus dem im Geschäftsjahr 2022 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 eines der größten unabhängigen Händler- und Service-Netzwerke auf dem nordamerikanischen Markt, über das Navistar schon heute verfügt.

Die Werthaltigkeit aller zahlungsmittelgenerierender Einheiten ist auch bei einer Variation der Wachstumsprognose hinsichtlich der ewigen Rente von – 0,5 %-Punkten beziehungsweise des Diskontierungssatzes von +1 %-Punkten gegeben.

Die Forschungs- und Entwicklungskosten haben sich wie folgt entwickelt:

Mio. €	2022	2021	%
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	18.908	15.583	21,3
davon: aktivierte Entwicklungskosten	9.723	7.843	24,0
Aktivierungsquote in %	51,4	50,3	
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	5.144	5.050	1,9
Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten	14.329	12.790	12,0

13. Sachanlagen

ENTWICKLUNG DER SACHANLAGEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2022

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 01.01.2022	48.281	52.144	88.111	7.645	196.181
Währungsänderungen	158	314	697	70	1.240
Änderungen Konsolidierungskreis	18	10	27	21	77
Zugänge	2.065	1.240	2.858	6.698	12.861
Umbuchungen	1.117	1.702	1.489	-4.373	-65
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	21	39	-14	0	45
Abgänge	830	1.439	1.985	71	4.325
Stand am 31.12.2022	50.789	53.934	91.212	9.991	205.925
Abschreibungen					
Stand am 01.01.2022	21.083	40.103	71.296	4	132.486
Währungsänderungen	83	270	592	0	945
Änderungen Konsolidierungskreis	-48	34	12	0	-2
Zugänge planmäßig	2.250	3.175	6.379	-	11.804
Zugänge außerplanmäßig	154	132	132	6	425
Umbuchungen	13	8	-17	0	4
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	9	9	-2	-	16
Abgänge	426	1.336	1.823	-3	3.583
Zuschreibungen	16	1	8	3	29
Stand am 31.12.2022	23.083	42.377	76.565	10	142.035
Nettobuchwert am 31.12.2022	27.705	11.557	14.647	9.981	63.890

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

Öffentliche Zuwendungen in Höhe von 299 Mio. € (Vorjahr: 328 Mio. €) wurden von den Anschaffungskosten der Sachanlagen abgesetzt.

Im Zusammenhang mit Grundstücken und Gebäuden dienen Grundpfandrechte in Höhe von 1.517 Mio. € (Vorjahr: 1.528 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 2022

Mio. €	Vermietete Vermögenswerte	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Gesamt
Anschaffungs-/ Herstellungskosten			
Stand am 01.01.2022	79.146	947	80.092
Währungsänderungen	1.105	17	1.122
Änderungen Konsolidierungskreis	187	-5	182
Zugänge	24.105	4	24.110
Umbuchungen	-14	4	-10
Abgänge	23.611	6	23.617
Stand am 31.12.2022	80.919	961	81.880
Abschreibungen			
Stand am 01.01.2022	19.447	332	19.779
Währungsänderungen	262	3	265
Änderungen Konsolidierungskreis	73	-1	72
Zugänge planmäßig	10.255	21	10.276
Zugänge außerplanmäßig	261	1	261
Umbuchungen	-4	1	-3
Abgänge	8.216	3	8.220
Zuschreibungen	539	1	540
Stand am 31.12.2022	21.539	351	21.890
Nettobuchwert am 31.12.2022	59.380	610	59.990

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 außerplanmäßig	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

Unter den Vermieteten Vermögenswerten werden 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 1.279 Mio. € (Vorjahr: 1.436 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 69 Mio. € (Vorjahr: 64 Mio. €) an. Für nicht genutztes Investment Property wurden 0,8 Mio. € (Vorjahr: 1,0 Mio. €) aufgewandt.

Die Mieteinnahmen aus Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien betrugen im Geschäftsjahr 2022 59 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 2022

Mio. €	At Equity bewertete Anteile	Sonstige Beteiligungen	Gesamt
Bruttobuchwert			
Stand am 01.01.2022	13.102	4.033	17.135
Währungsänderungen	-82	1	-81
Änderungen Konsolidierungskreis	203	-233	-30
Zugänge	2.167	1.499	3.666
Umbuchungen	-	-	-
Abgänge	-	318	318
Erfolgswirksame Fortschreibung/Bewertung	2.392	5	2.396
Dividenden ¹	-2.877	-	-2.877
Sonstige ergebnisneutrale Veränderungen	331	-449	-118
Stand am 31.12.2022	15.235	4.538	19.774
Außerplanmäßige Abschreibungen			
Stand am 01.01.2022	571	1.033	1.604
Währungsänderungen	-2	-4	-6
Änderungen Konsolidierungskreis	-25	11	-15
Zugänge	2.077	180	2.258
Umbuchungen	-	-	-
Abgänge	-	121	121
Zuschreibungen	54	50	104
Stand am 31.12.2022	2.567	1.050	3.617
Nettobuchwert am 31.12.2022	12.668	3.489	16.157

¹ Dividenden vor Abzug von Quellensteuer.

**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.

In den At Equity bewerteten Anteilen sind Gemeinschaftsunternehmen in Höhe von 6.959 Mio. € (Vorjahr: 6.905 Mio. €) und assoziierte Unternehmen in Höhe von 5.709 Mio. € (Vorjahr: 5.627 Mio. €) enthalten.

Die Zugänge bei den At Equity bewerteten Anteilen entfallen im Geschäftsjahr im Wesentlichen mit 1,7 Mrd. € auf die Kapitalerhöhung in der GMH im Zusammenhang mit dem Erwerb von Europcar. Weitere Erläuterungen dazu finden sich unter der Angabe „Wesentliche Ereignisse“.

Im Vorjahr entfielen die Zugänge bei den At Equity bewerteten Anteilen mit 1,1 Mrd. € auf den Erwerb von weiteren Anteilen an Gotion, mit 0,8 Mrd. € auf den Erwerb von weiteren Anteilen an Northvolt AB sowie mit 0,5 Mrd. € auf die Kapitalerhöhung an QuantumScape und die damit zusammenhängende Realisierung eines Termingeschäfts.

Die Änderungen im Konsolidierungskreis bei den At Equity bewerteten Anteilen betreffen im Geschäftsjahr im Wesentlichen das assoziierte Unternehmen Brose Sitech in Höhe von 0,3 Mrd. €. Weitere Erläuterungen zu Brose Sitech finden sich unter der Angabe „IFRS 5 – Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“.

Im Vorjahr betrafen die wesentlichen Änderungen im Konsolidierungskreis bei den At Equity bewerteten Anteilen die Umgliederung der Anteile an Navistar in Höhe von - 0,6 Mrd. € aufgrund der erstmaligen Vollkonsolidierung.

Die Zugänge unter den außerplanmäßigen Abschreibungen bei den At Equity bewerteten Anteilen entfallen im Geschäftsjahr im Wesentlichen mit 1,9 Mrd. € auf das Gemeinschaftsunternehmen Argo AI. Weitere Erläuterungen dazu finden sich unter der Angabe „Wesentliche Ereignisse“.

Die sonstigen ergebnisneutralen Veränderungen entfallen in Höhe von 373 Mio. € (Vorjahr: 481 Mio. €) auf Gemeinschaftsunternehmen und in Höhe von – 43 Mio. € (Vorjahr: 127 Mio. €) auf assoziierte Unternehmen. Sie resultieren im Wesentlichen aus Währungsumrechnungsdifferenzen in Höhe von 157 Mio. € (Vorjahr: 521 Mio. €), Neubewertungen aus Pensionsplänen in Höhe von 9 Mio. € (Vorjahr: 17 Mio. €) sowie der Zeitwertbewertung von Cashflow-Hedges in Höhe von 143 Mio. € (Vorjahr: – 16 Mio. €).

16. Lang- und kurzfristige Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Mio. €	BUCHWERT			FAIR VALUE		BUCHWERT			FAIR VALUE	
	kurzfristig	langfristig	31.12.2022	31.12.2022		kurzfristig	langfristig	31.12.2021	31.12.2021	
Forderungen aus dem Finanzierungsgeschäft										
Kundenfinanzierung	27.087	49.065	76.152	75.302		27.272	48.639	75.911	77.103	
Händlerfinanzierung	14.243	2.653	16.896	16.908		9.647	1.785	11.432	11.420	
Direktbank-Geschäft	338	17	356	359		311	12	322	323	
	41.668	51.735	93.403	92.568		37.230	50.435	87.665	88.846	
Fällige Forderungen aus dem Operating-Leasinggeschäft	387	–	387	387		325	–	325	325	
Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen	19.493	35.209	54.702	53.748		18.943	34.519	53.462	54.481	
	61.549	86.944	148.493	146.703		56.498	84.954	141.452	143.651	

Die in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen in Höhe von 148,5 Mrd. € (Vorjahr: 141,5 Mrd. €) enthaltenen Forderungen aus Finanzierungsleasing werden aufgrund von Wertanpassungen aus gesicherten Fair Value Änderungen der in Portfolio Hedges designierten Grundgeschäfte um 156 Mio. € verringert (Vorjahr: – Mio. €).

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 767 Mio. € (Vorjahr angepasst: 651 Mio. €) gestellt.

Die Forderungen aus der Händlerfinanzierung enthalten einen Betrag von 15 Mio. € (Vorjahr: 25 Mio. €), der verbundene nicht konsolidierte Unternehmen betrifft.

17. Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte

Mio. €	BUCHWERT			BUCHWERT		
	kurzfristig	langfristig	31.12.2022	kurzfristig	langfristig	31.12.2021
Positive Zeitwerte						
aus derivativen Finanzinstrumenten	3.916	7.545	11.461	1.787	3.532	5.319
Forderungen aus Darlehen, Schuldverschreibungen, Genussrechten (ohne Zinsen)	6.843	5.253	12.097	6.174	4.539	10.713
Übrige finanzielle Vermögenswerte	4.408	1.033	5.441	4.623	1.086	5.709
15.167	13.832	28.999	12.584	9.156	21.741	

Die Sonstigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten Forderungen gegen nahestehende Unternehmen in Höhe von 11,8 Mrd. € (Vorjahr: 10,1 Mrd. €). Sonstige finanzielle Vermögenswerte in Höhe von 118 Mio. € (Vorjahr: 161 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 finanziellen Vermögenswerte Forderungen aus verfügsbeschränkten 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. €	31.12.2022	31.12.2021
Geschäfte zur Absicherung gegen		
Währungsrisiken aus Vermögenswerten durch Fair-Value-Hedges	50	0
Währungsrisiken aus Verbindlichkeiten durch Fair-Value-Hedges	38	66
Zinsrisiken durch Fair-Value-Hedges	868	380
Zinsrisiken durch Cashflow-Hedges	504	82
Währungs- und Preisrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen (Cashflow-Hedges)	3.282	1.391
Hedge-Geschäfte Gesamt	4.741	1.920
Vermögenswerte aus Derivaten ohne Hedgebeziehung	6.720	3.399
Gesamt	11.461	5.319

Im Rahmen des Portfolio-Hedging sind 822 Mio. € (Vorjahr: – Mio. €) positive Zeitwerte aus Geschäften zur Absicherung gegen Zinsrisiken (Fair-Value-Hedges) erfasst.

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	31.12.2022	kurzfristig	langfristig	31.12.2021
Sonstige Steueransprüche	4.855	1.028	5.882	4.381	964	5.345
Übrige Forderungen	3.041	2.068	5.109	3.092	1.931	5.023
	7.896	3.095	10.991	7.473	2.895	10.368

In den Übrigen Forderungen ist Vermögen zur Finanzierung von Pensionsverpflichtungen in Höhe von 70 Mio. € (Vorjahr: 175 Mio. €) enthalten. Weiterhin sind hier die Anteile der Rückversicherer an den versicherungstechnischen Rückstellungen in Höhe von 58 Mio. € (Vorjahr: 57 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. €	2022	2021
Bedingte Forderungen aus Langfristfertigung Stand am 01.01.	306	389
Zu- und Abgänge	-96	-90
Veränderungen der Wertberichtigungen	1	5
Währungsänderungen	2	2
Bedingte Forderungen aus Langfristfertigung Stand am 31.12.	212	306

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. Zum 31. Dezember 2022 waren 81 Mio. € (Vorjahr: 76 Mio. €) Vertragsanbahnungskosten aktiviert. Im Geschäftsjahr 2022 beliefen sich die Abschreibungen auf die aktivierte Vertragsanbahnungskosten auf 47 Mio. € (Vorjahr: 38 Mio. €). Wertminderungen auf die aktivierte Vertragsanbahnungskosten gab es in den Jahren 2022 und 2021 nicht.

19. Ertragsteueransprüche

Mio. €	BUCHWERT			BUCHWERT		
	kurzfristig	langfristig	31.12.2022	kurzfristig	langfristig	31.12.2021
Latente Ertragsteueransprüche	–	12.921	12.921	–	13.393	13.393
Ertragsteuerforderungen	1.732	394	2.125	1.618	635	2.252
	1.732	13.314	15.046	1.618	14.027	15.645

Von den Latenten Ertragsteueransprüchen entfällt ein Betrag von 7.021 Mio. € (Vorjahr: 7.473 Mio. €) auf Ansatz- und Bewertungsunterschiede zwischen IFRS und Steuerbilanz, die sich innerhalb eines Jahres umkehren.

20. Vorräte

Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	10.458	9.331
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	6.041	6.559
Fertige Erzeugnisse, Waren	29.466	22.201
Kurzfristiges Vermietvermögen	5.170	5.291
Geleistete Anzahlungen	1.165	344
Sicherungsgeschäfte Vorräte	–26	–2
	52.274	43.725

Zeitgleich mit der Umsatzrealisierung wurden Vorräte in Höhe von 204 Mrd. € (Vorjahr: 181 Mrd. €) in den Kosten der Umsatzerlöse erfasst. Die in der Berichtsperiode als Aufwand erfassten Wertberichtigungen (ohne Vermietvermögen) betrugen 582 Mio. € (Vorjahr: 594 Mio. €). Als Sicherheit für Altersteilzeitverpflichtungen sind Fahrzeuge im Wert von 257 Mio. € (Vorjahr: 345 Mio. €) sicherungsübereignet worden.

21. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber		
Dritten	14.832	11.897
nicht konsolidierten Tochterunternehmen	210	334
Gemeinschaftsunternehmen	3.451	3.246
assoziierten Unternehmen	87	42
sonstigen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	1
	18.581	15.521

Die Fair Values der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entsprechen den Buchwerten.

22. Wertpapiere und Termingeldanlagen

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 1.406 Mio. € (Vorjahr: 485 Mio. €) wurden als Sicherheit für finanzielle Schulden und Eventualverbindlichkeiten gestellt. Für die gestellten Sicherheiten besteht kein originäres Veräußerungs- beziehungsweise Verpfändungsrecht des Sicherungsnehmers. Im laufenden Geschäftsjahr erfolgt der Ausweis von Termingeldanlagen mit einer Laufzeit von mehr als drei Monaten im Posten Wertpapiere und Termingeldanlagen, während im Vorjahr ein Ausweis in der Angabe Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen erfolgte.

23. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Guthaben bei Kreditinstituten		
Schecks, Kassenbestand, Wechsel und jederzeit fällige Mittel	28.685	39.363
	487	361
	29.172	39.723

Die Guthaben bei Kreditinstituten bestehen bei verschiedenen Banken in unterschiedlichen Währungen und beinhalten unter anderem auch Termingeldanlagen mit einer Laufzeit von weniger als drei Monaten.

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 Einstellungsbetrag von 107 Mio. € aufgrund der 2006 durchgeführten Kapitalherabsetzung zusammen. Es wurden keine Beträge aus der Kapitalrücklage entnommen.

DIVIDENDEN UND 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 Einstellung von 6.230 Mio. € in die Gewinnrücklagen ein Bilanzgewinn von 12.021 Mio. € ausschüttungsfähig. Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung vor, aus dem Bilanzgewinn eine Dividende in Höhe von insgesamt 4.374 Mio. €, das bedeutet 8,70 € je Stammaktie und 8,76 € je Vorzugsaktie, auszuschütten. Erst mit Beschluss der Hauptversammlung entsteht den Aktionären ein Anspruch. Der verbleibende Bilanzgewinn in Höhe von 7.647 Mio. € wird auf das nächste Geschäftsjahr vorgetragen. Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung vor, hieraus weitere 7.645 Mio. € in die Gewinnrücklagen einzustellen.

Im Geschäftsjahr 2022 wurde zunächst gemäß Beschluss der Hauptversammlung der Volkswagen AG vom 12. Mai 2022 eine Dividende in Höhe von 7,50 € je Stammaktie und 7,56 € je Vorzugsaktie ausgeschüttet. Auf der außerordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG am 16. Dezember 2022 wurde im Zusammenhang mit dem Börsengang der Porsche AG eine Anpassung des regulären Dividendenbeschlusses in Form einer Dividendenerhöhung um 19,06 € je Stamm- und Vorzugsaktie beschlossen (siehe Angabe „Wesentliche Ereignisse“).

Die Dividendenausschüttungen in den Anteilen von Minderheiten in Höhe von 257 Mio. € enthalten auch die Dividenden (225 Mio. €), die sich aus den vertraglichen Verpflichtungen im Zusammenhang mit dem Börsengang der Porsche AG ergeben, die aber erst im Jahr 2023 nach der Hauptversammlung der Porsche AG ausgezahlt werden. Für weitere Erläuterungen im Zusammenhang mit dem Börsengang der Porsche AG siehe Angabe „Wesentliche Ereignisse“.

HYBRIDKAPITAL

Im Februar 2022 hat die Volkswagen AG eine über die Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam/Niederlande, (Emittentin) im Jahr 2015 emittierte Hybridanleihe (Laufzeit: 7 Jahre) mit einem Nominalvolumen in Höhe von 1.100 Mio. € gekündigt. Mit Kündigung der Anleihe war diese nach IAS 32 als Fremdkapital zu klassifizieren und kürzte das Eigenkapital und die Nettoliquidität des Volkswagen Konzerns entsprechend. Die Rückzahlung der Hybridanleihe ist am 21. März 2022 erfolgt.

Die Volkswagen AG verzeichnete aus dem am 28. März 2022 begebenen Hybridkapital einen Zugang von liquiden Mitteln in Höhe von 2.250 Mio. € abzüglich Kapitalbeschaffungskosten in Höhe von 11 Mio. €. Hinzu kamen zahlungsunwirksame Effekte aus der Abgrenzung von Steuern in Höhe von 3 Mio. €. Das Hybridkapital ist als gewährtes Eigenkapital zu klassifizieren.

Im November 2022 hat die Volkswagen AG eine über die Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam/Niederlande, (Emittentin) im Jahr 2017 emittierte Hybridanleihe (Laufzeit: 5,5 Jahre) mit einem Nominalvolumen in Höhe von 1.500 Mio. € gekündigt. Mit Kündigung der Anleihe war diese nach IAS 32 als Fremdkapital zu klassifizieren und kürzte das Eigenkapital und die Nettoliquidität des Volkswagen Konzerns entsprechend. Die Rückzahlung der Hybridanleihe ist am 14. Dezember 2022 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 Kündigung sind diese Hybridanleihen nach IAS 32 als Fremdkapital zu klassifizieren.

ANTEILE VON MINDERHEITEN AM EIGENKAPITAL

Zum 31. Dezember 2022 beträgt der Anteil von Minderheiten 12.950 Mio. € (Vorjahr: 1.705 Mio. €). Die Anteile von Minderheitsgesellschaftern (nicht beherrschende Anteile) am Eigenkapital entfallen im Wesentlichen auf den Porsche AG Konzern (siehe Angabe „Wesentliche Ereignisse“) sowie die TRATON GROUP.

Die folgende Tabelle enthält zusammengefasste finanzielle Informationen des Porsche AG Konzerns inklusive des fortgeführten Geschäfts- oder Firmenwertes und der Zeitwertanpassungen, die zum Erwerbszeitpunkt ermittelt wurden:

Mio. €	2022
Anteil von Minderheiten in % ¹	24,58
Anteile von Minderheiten	11.028
Langfristige Vermögenswerte	60.383
Kurzfristige Vermögenswerte	20.186
Langfristige Schulden	18.254
Kurzfristige Schulden	16.613
Umsatzerlöse	37.630
Ergebnis nach Steuern ²	4.924
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	1.947
Dividendausschüttung an Minderheiten	6
Brutto-Cashflow	8.271
Veränderung Working Capital	-1.156
Cashflow laufendes Geschäft	7.114
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-4.103
Netto-Cashflow	3.011

1 Der Prozentsatz enthält nur die direkten Anteile von Minderheiten.

2 Hier von sind im Rahmen des im Geschäftsjahr 2022 auslaufenden BGAV rund 4 Mrd. € zur Ausschüttung an die Porsche Holding Stuttgart GmbH vorgesehen. Dies wurde im Rahmen des Börsengangs der Porsche AG bereits publiziert.

Die folgende Tabelle enthält zusammengefasste finanzielle Informationen der TRATON GROUP inklusive des fortgeföhrten Geschäfts- oder Firmenwertes und der Zeitwertanpassungen, die zum Erwerbszeitpunkt ermittelt wurden:

Mio. €	2022	2021
Anteil von Minderheiten in % ¹	10,28	10,28
Anteile von Minderheiten	1.442	1.270
Langfristige Vermögenswerte	40.333	40.099
Kurzfristige Vermögenswerte	19.108	16.232
Langfristige Schulden	21.682	22.272
Kurzfristige Schulden	22.636	19.829
Umsatzerlöse	40.335	30.620
Ergebnis nach Steuern	1.136	466
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	10	469
Dividendenausschüttung an Minderheiten	26	23
Brutto-Cashflow	4.042	2.704
Veränderung Working Capital	-4.702	-1.170
Cashflow laufendes Geschäft	-660	1.534
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-1.916	-4.406
Netto-Cashflow	-2.576	-2.873

1 Der Prozentsatz enthält nur die direkten Anteile von Minderheiten.

25. Lang- und kurzfristige Finanzschulden

Mio. €	BUCHWERT			BUCHWERT		
	kurzfristig	langfristig	31.12.2022	kurzfristig	langfristig	31.12.2021
Anleihen	21.284	71.835	93.119	21.722	76.317	98.038
Schuldverschreibungen	17.239	18.034	35.273	16.781	20.796	37.578
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	18.840	23.266	42.105	12.786	25.904	38.691
Einlagengeschäft	24.107	2.642	26.749	24.243	2.588	26.831
Darlehen und übrige Verbindlichkeiten	876	677	1.554	1.944	875	2.819
Leasingverbindlichkeiten	1.102	5.283	6.385	1.108	5.137	6.245
	83.448	121.737	205.185	78.584	131.618	210.202

26. Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten

Mio. €	BUCHWERT			BUCHWERT		
	kurzfristig	langfristig	31.12.2022	kurzfristig	langfristig	31.12.2021
Negative Zeitwerte aus derivativen Finanzinstrumenten	2.281	5.565	7.846	2.375	2.047	4.422
Verbindlichkeiten aus Zinsen	837	215	1.052	638	108	746
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	16.702	2.409	19.111	9.989	2.311	12.300
Gesamt	19.820	8.188	28.008	13.002	4.466	17.468

Von den Übrigen kurzfristigen finanziellen Verbindlichkeiten entfällt ein Betrag in Höhe von 6.750 Mio. € auf die Verpflichtung zur Zahlung einer Sonderdividende an die Anteilseigner der Volkswagen AG im Zusammenhang mit dem Börsengang der Porsche AG (siehe hierzu Angabe „Wesentliche Ereignisse“).

Die negativen Zeitwerte der derivativen Finanzinstrumente setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Geschäfte zur Absicherung gegen		
Währungsrisiken aus Vermögenswerten durch Fair-Value-Hedges	12	75
Währungsrisiken aus Verbindlichkeiten durch Fair-Value-Hedges	14	17
Zinsrisiken durch Fair-Value-Hedges	2.596	244
Zinsrisiken durch Cashflow-Hedges	54	42
Währungs- und Preisrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen (Cashflow-Hedges)	2.801	2.822
Hedge-Geschäfte Gesamt	5.477	3.200
Verbindlichkeiten aus Derivaten ohne Hedgebeziehung	2.369	1.222
Gesamt	7.846	4.422

Im Rahmen des Portfolio-Hedging sind 0 Mio. € (Vorjahr: – Mio. €) negative Zeitwerte aus Geschäften zur Absicherung gegen Zinsrisiken (Fair-Value-Hedges) erfasst.

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	31.12.2022	kurzfristig	langfristig	31.12.2021
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	9.579	6.301	15.880	8.653	5.792	14.445
Verbindlichkeiten						
aus sonstigen Steuern	3.546	159	3.706	2.958	122	3.080
im Rahmen der sozialen Sicherheit	806	149	955	674	126	801
aus der Lohn- und Gehaltsabrechnung	6.503	878	7.381	5.371	815	6.186
Übrige Verbindlichkeiten	2.220	1.534	3.753	2.233	1.576	3.809
	22.655	9.020	31.675	19.890	8.430	28.320

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. €	2022	2021
Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen aus Kundenverträgen Stand am 01.01.	12.762	11.398
Zu- und Abgänge	1.467	975
Änderungen Konsolidierungskreis	-4	14
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	2	-
Währungsänderungen	63	375
Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen aus Kundenverträgen Stand am 31.12.	14.286	12.762

28. Ertragsteuerverpflichtungen

Mio. €	BUCHWERT			BUCHWERT		
	kurzfristig	langfristig	31.12.2022	kurzfristig	langfristig	31.12.2021
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	-	10.734	10.734	-	5.131	5.131
Ertragsteuerrückstellungen	2.586	4.320	6.906	2.863	3.392	6.256
Ertragsteuerverbindlichkeiten	726	-	726	614	-	614
	3.312	15.054	18.366	3.478	8.523	12.001

Von den Latenten Ertragsteuerverpflichtungen entfällt ein Betrag von 767 Mio. € (Vorjahr: 503 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 im Geschäftsjahr 2022 im Volkswagen Konzern auf insgesamt 2.846 Mio. € (Vorjahr: 2.660 Mio. €). Davon wurden in Deutschland für die gesetzliche Rentenversicherung Beiträge in Höhe von 1.854 Mio. € (Vorjahr: 1.825 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 Vorjahres, aus Annahmenänderungen sowie Erträgen oder Aufwendungen aus Planvermögen unter Ausschluss von Beträgen, die in den Nettozinsinserträgen 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 2023 betragen 26 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 2022 wurden 33 Mio. € (Vorjahr: 20 Mio. €) als Aufwand für Krankheitskosten erfasst. Der zugehörige Bilanzwert zum 31. Dezember 2022 beträgt 637 Mio. € (Vorjahr: 800 Mio. €).

Folgende Beträge wurden für leistungsorientierte Zusagen in der Bilanz erfasst:

Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Barwert der extern finanzierten Verpflichtungen	18.082	26.449
Fair Value des Planvermögens	14.880	17.285
Finanzierungsstatus (Saldo)	3.201	9.165
Barwert der nicht über Planvermögen finanzierten Verpflichtungen	24.090	32.105
Aufgrund der Begrenzung von IAS 19 nicht als Vermögenswert bilanzierter Betrag	191	106
Bilanzwerte	27.483	41.376
davon Pensionsrückstellungen	27.553	41.550
davon Sonstige Vermögenswerte	70	175

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 Heuback 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	
	2022	2021	2022	2021
Abzinsungssatz zum 31.12.	3,69	1,21	5,00	2,42
Entgelttrend	3,23	3,25	4,41	3,33
Rententrend	2,19	1,69	2,96	3,03
Fluktuationsrate	1,20	1,18	4,43	3,85
Jährlicher Anstieg der Kosten für Gesundheitsfürsorge	–	–	5,56	6,03

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 Fluktuationsraten basieren auf Vergangenheitserfahrungen sowie auf Zukunftserwartungen.

Im Folgenden wird die Entwicklung der für leistungsorientierte Verpflichtungen erfassten Bilanzwerte dargestellt:

Mio. €	2022	2021
Bilanzwerte am 01.01.	41.376	45.040
Laufender Dienstzeitaufwand	2.086	2.419
Nettozinsaufwand	546	352
Versicherungsmathematische Gewinne (–)/Verluste (+) durch Änderungen demographischer Annahmen	–13	0
Versicherungsmathematische Gewinne (–)/Verluste (+) durch Änderungen finanzieller Annahmen	–19.630	–4.879
Versicherungsmathematische Gewinne (–)/Verluste (+) durch erfahrungsbedingte Anpassungen	1.762	–75
Im Zinsertrag nicht erfasste Erträge (+)/Aufwendungen (–) aus Planvermögen	–3.017	719
Veränderung des aufgrund der Begrenzung von IAS 19 nicht als Vermögenswert bilanzierten Betrags	85	12
Arbeitgeberbeiträge an das Planvermögen	902	1.003
Arbeitnehmerbeiträge an das Planvermögen	–15	–14
Rentenzahlung aus Firmenvermögen	984	933
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand (inklusive Plankürzung)	38	–2
Gewinne (–) oder Verluste (+) aus Planabgeltung	–16	–1
Konsolidierungskreisänderungen	–3	972
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	–	18
Sonstige Veränderungen	104	145
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	2	51
Bilanzwerte am 31.12.	27.482	41.376

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. €	2022	2021
Barwert der Verpflichtungen am 01.01.	58.555	58.301
Laufender Dienstzeitaufwand	2.086	2.419
Aufzinsung der Verpflichtung	820	504
Versicherungsmathematische Gewinne (–)/Verluste (+) durch Änderungen demographischer Annahmen	–13	0
Versicherungsmathematische Gewinne (–)/Verluste (+) durch Änderungen finanzieller Annahmen	–19.630	–4.879
Versicherungsmathematische Gewinne (–)/Verluste (+) durch erfahrungsbedingte Anpassungen	1.762	–75
Arbeitnehmerbeiträge an das Planvermögen	25	22
Rentenzahlungen aus Firmenvermögen	984	933
Rentenzahlungen aus dem Planvermögen	549	370
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand (inklusive Plankürzung)	38	–2
Gewinne (–) oder Verluste (+) aus Planabgeltung	–16	–1
Konsolidierungskreisänderungen	–3	3.078
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	–	32
Sonstige Veränderungen	22	180
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	59	341
Barwert der Verpflichtungen am 31.12.	42.172	58.555

Die versicherungsmathematischen Gewinne durch Änderungen finanzieller Annahmen resultieren im Wesentlichen aus der Änderung des Abzinsungssatzes sowie des Rententrends für Pensionsverpflichtungen im Inland. Während der Anstieg des Abzinsungssatzes von 1,2 % auf 3,7 % zu versicherungsmathematischen Gewinnen in Höhe von 19.588 Mio. € führte, wirkte sich der Anstieg des Rententrends von 1,7 % auf 2,2 % gegenläufig aus und reduzierte die versicherungsmathematischen Gewinne um 2.389 Mio. €.

Veränderungen bei den maßgeblichen versicherungsmathematischen Annahmen hätten folgende Auswirkungen auf die leistungsorientierte Pensionsverpflichtung gehabt:

	31.12.2022		31.12.2021	
	Mio. €	Veränderung in %	Mio. €	Veränderung in %
Barwert der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung falls				
Abzinsungssatz	39.172	–7,11	52.999	–9,49
Um 0,5 Prozentpunkte höher	39.172	–7,11	52.999	–9,49
Um 0,5 Prozentpunkte niedriger	45.599	8,13	64.766	10,61
Rententrend	43.926	4,16	61.402	4,86
Um 0,5 Prozentpunkte höher	43.926	4,16	61.402	4,86
Um 0,5 Prozentpunkte niedriger	40.585	–3,76	55.994	–4,37
Entgelttrend	42.398	0,54	58.969	0,71
Um 0,5 Prozentpunkte höher	42.398	0,54	58.969	0,71
Um 0,5 Prozentpunkte niedriger	41.966	–0,49	57.942	–1,05
Lebenserwartung	43.461	3,05	60.641	3,56
Um ein Jahr länger	43.461	3,05	60.641	3,56

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 16 Jahre (Vorjahr: 20 Jahre).

Der Barwert der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung teilt sich wie folgt auf die Mitglieder des Plans auf:

Mio. €	2022	2021
Aktive Mitglieder mit Pensionsansprüchen	21.054	33.394
Mit unverfallbarem Anspruch aus dem Unternehmen ausgeschiedene Mitglieder	2.270	3.788
Rentner	18.848	21.372
42.172	58.555	

Nachfolgend wird das Fälligkeitsprofil der Zahlungen der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung durch die Aufteilung des Barwerts der Verpflichtung nach Fälligkeit der zugrunde liegenden Zahlungen dargestellt:

Mio. €	2022	2021
Zahlungen fällig innerhalb des nächsten Geschäftsjahres	1.638	1.513
Zahlungen fällig innerhalb von zwei bis fünf Jahren	6.655	6.535
Zahlungen fällig in mehr als fünf Jahren	33.879	50.506
42.172	58.555	

Die Entwicklung des Planvermögens ist aus folgender Tabelle ersichtlich:

Mio. €	2022	2021
Fair Value des Planvermögens am 01.01.	17.285	13.264
Zinserträge aus Planvermögen in Höhe des Rechnungszinses	274	152
Im Zinsertrag nicht erfasste Erträge (+)/Aufwendungen (-) aus Planvermögen	-3.017	808
Arbeitgeberbeiträge an das Planvermögen	902	1.003
Arbeitnehmerbeiträge an das Planvermögen	9	8
Rentenzahlungen aus dem Planvermögen	550	371
Gewinne (+) oder Verluste (-) aus Planabgeltung	-	-
Konsolidierungskreisänderungen	0	2.107
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	-	15
Sonstige Veränderungen	-81	36
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	57	291
Fair Value des Planvermögens am 31.12.	14.880	17.285

Aus der Anlage der Planvermögen zur Deckung der zukünftigen Pensionsverpflichtungen ergaben sich Aufwendungen in Höhe von 2.742 Mio. € (Vorjahr: Erträge in Höhe von 960 Mio. €).

Im nächsten Geschäftsjahr werden sich die Arbeitgeberbeiträge zum Planvermögen voraussichtlich auf 901 Mio. € (Vorjahr: 838 Mio. €) belaufen.

Das Planvermögen ist in folgende Anlagekategorien investiert:

Mio. €	31.12.2022			31.12.2021		
	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	591	–	591	791	–	791
Eigenkapitalinstrumente	278	–	278	279	–	279
Schuldeninstrumente	518	5	523	611	5	615
Direktinvestitionen in Immobilien	0	193	193	–	170	170
Derivate	444	29	473	2	–27	–26
Aktienfonds	4.593	1	4.594	5.547	15	5.563
Rentenfonds	5.522	107	5.628	6.494	168	6.663
Immobilienfonds	617	30	647	510	23	532
Sonstige Fonds	1.011	233	1.244	1.922	183	2.105
Sonstiges	105	604	709	85	507	592

Das Planvermögen enthält 15 Mio. € (Vorjahr: 6 Mio. €) Anlagen in Vermögenswerte und 5 Mio. € (Vorjahr: 5 Mio. €) Anlagen in Schuldeninstrumente des Volkswagen Konzerns.

Folgende Beträge wurden in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst:

Mio. €	2022	2021
Laufender Dienstzeitaufwand	2.086	2.419
Nettozinsen auf die Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	546	352
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand (inklusive Plankürzung)	38	–2
Gewinne (–)/Verluste (+) aus Planabgeltung	–16	–1
Saldo der in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Aufwendungen (+) und Erträge (–)	2.654	2.769

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 01.01.2021	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
Stand am 01.01.2022	26.310	6.837	5.220	10.685	49.052
Währungsänderungen	208	18	83	130	438
Konsolidierungskreisänderungen	–1	12	–3	12	20
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	6	1	1	2	10
Verbrauch	9.009	2.633	2.781	3.261	17.684
Zuführung/Neubildung	11.528	2.830	974	5.622	20.953
Aufzinsungen/Effekte aus der Änderung des Abzinsungsfaktors	–465	–553	–53	–49	–1.119
Auflösung	2.518	194	394	1.791	4.898
Stand am 31.12.2022	26.046	6.314	3.045	11.346	46.751
davon kurzfristig	12.396	3.073	1.181	8.201	24.851
davon langfristig	13.650	3.241	1.864	3.145	21.900

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 Dieselthematik 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 1.761 Mio. € (Vorjahr: 1.527 Mio. €) enthalten.

31. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber		
Dritten	27.974	22.964
nicht konsolidierten Tochterunternehmen	197	233
Gemeinschaftsunternehmen	227	186
assoziierten Unternehmen	342	239
sonstigen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	7	2
28.748	23.624	

Sonstige Erläuterungen

32. IAS 23 (Fremdkapitalkosten)

Die aktivierten Fremdkapitalkosten beliefen sich im Geschäftsjahr auf 178 Mio. € (Vorjahr: 77 Mio. €) und entfielen im Wesentlichen auf die aktivierten Entwicklungskosten. Es wurde im Volkswagen Konzern ein Fremdkapitalkostensatz von durchschnittlich 2,2 % (Vorjahr: 1,3 %) 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 2022

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 01.01.2022	7.962	63	816	8.841
Währungsänderungen	-8	0	-3	-12
Änderungen Konsolidierungskreis	51	-	1	52
Zugänge	1.477	7	174	1.657
Umbuchungen	-32	-	-1	-32
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	7	-	-	7
Abgänge	685	7	75	768
Stand am 31.12.2022	8.758	62	911	9.731
Abschreibungen				
Stand am 01.01.2022	2.332	34	289	2.656
Währungsänderungen	-10	0	-2	-12
Änderungen Konsolidierungskreis	-1	-	0	-1
Zugänge planmäßig	1.000	7	179	1.185
Zugänge außerplanmäßig	6	-	0	6
Umbuchungen	-3	-	0	-3
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	5	-	-	5
Abgänge	362	7	72	440
Zuschreibungen	15	-	-	15
Stand am 31.12.2022	2.942	34	394	3.370
Nettobuchwert am 31.12.2022	5.816	28	517	6.361

**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 31.12.2021¹	2.332	34	289	2.656
Nettobuchwert am 31.12.2021¹	5.630	29	527	6.185

¹ Das Vorjahr wurde angepasst.

Aus der Untervermietung von Nutzungsrechten ergaben sich im Geschäftsjahr Erträge in Höhe von 17 Mio. € (Vorjahr: 19 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 JEWELIGEN BILANZPOSTEN

Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Langfristige Finanzschulden	5.283	5.137
Kurzfristige Finanzschulden	1.102	1.108
Buchwert der Leasingverbindlichkeiten	6.385	6.245

FÄLLIGKEITSANALYSE DER UNDISKONTIERTEN LEASINGVERBINDLICHKEITEN

Mio. €	VERBLEIBENDE VERTRAGLICHE FÄLLIGKEITEN			Gesamt
	bis 1 Jahr	1 - 5 Jahre	über 5 Jahre	
Leasingverbindlichkeiten zum 31.12.2022	1.290	3.544	2.813	7.647
Leasingverbindlichkeiten zum 31.12.2021	1.266	3.312	2.803	7.381

Für Leasingverbindlichkeiten sind im Geschäftsjahr Zinsaufwendungen in Höhe von 168 Mio. € (Vorjahr: 177 Mio. €) angefallen.

Für geringwertige und kurzfristige Leasingverhältnisse werden keine Nutzungsrechte aktiviert. Die Aufwendungen für die Anmietung geringwertiger Leasinggegenstände betrugen im Geschäftsjahr insgesamt 265 Mio. € (Vorjahr: 233 Mio. €). In dieser Zahl sind keine Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse enthalten, die im Geschäftsjahr insgesamt 234 Mio. € (Vorjahr: 276 Mio. €) betragen. Auf variable Leasingaufwendungen, die nicht in die Bewertung der Leasingverbindlichkeiten einbezogen werden, entfallen im Geschäftsjahr 19 Mio. € (Vorjahr: 6 Mio. €).

Insgesamt ergab sich aus Leasingnehmerverhältnissen im Geschäftsjahr ein Zahlungsmittelabfluss von 1.832 Mio. € (Vorjahr: 1.952 Mio. €).

Die folgende Tabelle zeigt eine Übersicht der möglichen zukünftigen Zahlungsmittelabflüsse, die nicht bei der Bewertung der Leasingverbindlichkeiten berücksichtigt wurden:

Mio. €	2022	2021
Mögliche Zahlungsmittelabflüsse aufgrund von		
Variablen Leasingzahlungen	44	0
Verlängerungsoptionen	3.513	3.594
Kündigungsoptionen	3	2
Leasingverhältnissen, die noch nicht begonnen haben (vertragliche Verpflichtung)	249	270
	3.809	3.867

Es werden keine wesentlichen Zahlungsmittelabflüsse aufgrund von 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 59.990 Mio. € (Vorjahr: 60.313 Mio. €). Während 610 Mio. € (Vorjahr: 615 Mio. €) auf Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien entfallen, belaufen sich die in der Bilanz separat als Vermietete Vermögenswerte ausgewiesenen Vermögenswerte auf 59.380 Mio. € (Vorjahr: 59.699 Mio. €). Diese beinhalten im Wesentlichen Fahrzeuge in Höhe von 59.263 Mio. € (Vorjahr: 59.622 Mio. €) sowie Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken in Höhe von 109 Mio. € (Vorjahr: 68 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 31.12.2022

Mio. €	2023	2024	2025	2026	2027	Ab 2028	Gesamt
Leasingzahlungen	8.615	5.851	3.441	1.368	464	262	20.001

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

AUFGLIEDERUNG DER ERTRÄGE AUS OPERATING-LEASING-VERHÄLTNISSEN

Mio. €	2022	2021
Leasingerträge	14.600	13.560
Erträge aus variablen Leasingzahlungen	1	5
Summe	14.600	13.566

2.2 FINANZIERUNGSLEASING-VERHÄLTNISSE

Im Geschäftsjahr ergaben sich Zinserträge aus der Nettoinvestition in die Leasingverhältnisse in Höhe von 2,6 Mrd. € (Vorjahr: 2,3 Mrd. €). Darüber hinaus ergaben sich Veräußerungsgewinne aus Finanzierungsleasing-Verhältnissen in Höhe von 1,2 Mrd. € (Vorjahr: 1,1 Mrd. €).

In der folgenden Tabelle ist die Überleitung der ausstehenden Leasingzahlungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen zum Nettoinvestitions Wert dargestellt:

Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Nicht abgezinste Leasingzahlungen	57.501	54.985
Nicht garantierter Restbuchwert	3.466	3.393
Noch nicht erwirtschaftete Zinserträge	-4.497	-3.710
Risikovorsorge auf Leasingforderungen	-1.611	-1.207
Nettoinvestitions Wert	54.858	53.462

Aus den erwarteten, ausstehenden, nicht abgezinsten Leasingzahlungen aus Finanzierungsleasing-Verhältnissen werden in den nächsten Jahren folgende Zahlungseingänge erwartet:

ANGABE ZUM 31.12.2022

Mio. €	2023	2024	2025	2026	2027	Ab 2028	Gesamt
Leasingzahlungen	21.172	15.055	12.381	7.588	848	457	57.501

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

34. IFRS 7 (Finanzinstrumente)

Nachfolgende Tabelle stellt die Buchwerte der Finanzinstrumente nach Bewertungskategorien dar:

BUCHWERT DER FINANZINSTRUMENTE NACH BEWERTUNGSKATEGORIEN DES IFRS 9

Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	28.185	22.998
Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte (Fremdkapitalinstrumente)	4.224	4.719
Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte (Eigenkapitalinstrumente)	277	687
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	170.857	157.770
davon Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	570	142
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden	2.522	1.737
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Schulden	247.694	240.268
davon Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	132	142

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 2022**

Mio. €	ZUM FAIR VALUE BEWERTET	ZU FORTGEFÜHRten ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET	DERIVATIVE FINANZ- INSTRUMENTE IN SICHERUNGS- BEZIEHUNGEN	KEINER BEWERTUNGS- KATEGORIE ZUGEORDNET	BILANZ- POSTEN ZUM 31.12.2022
	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert
Langfristige Vermögenswerte					
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	–	12.668
Sonstige Beteiligungen	342	–	–	–	3.147
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	178	51.557	50.721	–	35.209
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	4.735	5.626	5.533	3.471	–
Ertragsteuerforderungen	–	–	–	–	394
Kurzfristige Vermögenswerte					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1	18.580	18.580	–	0
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	24	41.644	41.644	–	19.881
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.845	11.051	11.051	1.270	–
Ertragsteuerforderungen	–	10	10	–	1.721
Wertpapiere und Termingeldanlagen	24.560	12.646	12.646	–	–
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	–	29.172	29.172	–	–
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	–	570	570	–	163
Langfristige Schulden					
Finanzschulden	–	116.455	112.101	–	5.283
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.518	2.623	2.502	4.047	–
Kurzfristige Schulden					
Finanzschulden	–	82.346	82.346	–	1.102
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	28.748	28.748	–	–
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.004	17.386	17.386	1.430	–
Ertragsteuerverbindlichkeiten	–	17	17	–	709
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	–	132	132	–	26
					158

**ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE
ZUM 31. DEZEMBER 2021**

	Mio. €	ZUM FAIR VALUE BEWERTET	ZU FORTGEFÜHRten ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET	DERIVATIVE FINANZ- INSTRUMENTE IN SICHERUNGS- BEZIEHUNGEN	KEINER BEWERTUNGSKATEGORIE ZUGEORDNET	BILANZ- POSTEN ZUM 31.12.2021
		Buchwert	Buchwert	Fair Value	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

In der Klasse „Keiner Bewertungskategorie zugeordnet“ werden insbesondere Anteile an At Equity bewerteten Beteiligungen, Anteile an verbundenen nicht konsolidierten Gesellschaften sowie Leasingforderungen erfasst.

Die Leasingforderungen haben einen Buchwert von 55,1 Mrd. € (Vorjahr: 53,8 Mrd. €) und einen Fair Value von 54,1 Mrd. € (Vorjahr: 54,8 Mrd. €).

Aufgrund der vermehrten Anlage in langfristigen Termingeldern (Laufzeit über 3 Monate) werden im laufenden Geschäftsjahr diese Termingelder zusammen mit den Wertpapieren ausgewiesen.

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. €	31.12.2022	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	342	91	0	251
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	178	–	–	178
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	4.735	–	2.571	2.165
Kurzfristige Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1	–	–	1
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	24	–	–	24
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.845	–	2.283	562
Wertpapiere und Termingeldanlagen	24.560	24.487	73	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.518	–	1.439	79
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.004	–	982	23

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

FAIR VALUES DER ZU FORTGEFÜHRten ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETEN FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN NACH STUFEN

Mio. €	31.12.2022	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Fair Values der Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	92.366	–	–	92.366
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	18.580	–	18.580	–
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	16.584	615	5.389	10.580
Ertragsteuerforderungen	10	–	10	–
Wertpapiere und Termingeldanlagen	12.646	84	12.562	–
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	29.172	29.172	–	–
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	570	557	13	–
Fair Values der Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte	169.927	30.428	36.554	102.945
Fair Values der Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Schulden				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	28.748	–	28.748	–
Finanzschulden	194.447	47.343	145.444	1.660
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	19.888	592	18.854	442
Ertragsteuerverbindlichkeiten	17	–	17	–
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	132	132	–	–
Fair Values der Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Schulden	243.231	48.067	193.062	2.102

Mio. €	31.12.2021	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Fair Values der Zu fortgeführten 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 fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte	159.032	40.162	21.385	97.485
Fair Values der Zu fortgeführten 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 fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Schulden	245.177	52.617	190.666	1.893

DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN NACH STUFEN

Mio. €	31.12.2022	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	3.471	—	3.471	—
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.270	—	1.270	—
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	4.047	—	4.047	—
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.430	—	1.430	—

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	—

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 Waretermingeschäfte 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 01.01.2022	2.119	303
Währungsänderungen	53	-6
Änderungen Konsolidierungskreis	0	-
Gesamtergebnis	2.027	-127
erfolgswirksam	1.999	-127
erfolgsneutral	28	-
Zugänge (Zukäufe)	167	-
Realisierungen	-601	-46
Umgliederung in Stufe 1	0	-
Umgliederung in Stufe 2	-584	-22
Stand am 31.12.2022	3.181	102
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	1.999	127
Sonstiges betriebliches Ergebnis	1.962	127
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	1.322	31
Finanzergebnis	36	-
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	12	-
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	-

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.

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 der Stufe 3 zugeordneten Waretermingeschäfte zum 31. Dezember 2022 um 10 % höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 291 Mio. € (Vorjahr: 237 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 2022 um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 8 Mio. € (Vorjahr: 6 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 31. Dezember 2022 um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 8 Mio. € (Vorjahr: 6 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 2022 um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 470 Mio. € (Vorjahr: 416 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 31. Dezember 2022 um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 504 Mio. € (Vorjahr: 468 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn die risikoadjustierten Zinssätze der zum Fair Value bewerteten Forderungen zum 31. Dezember 2022 um 100 Basispunkte höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 7 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. €) niedriger ausgefallen. Wenn die risikoadjustierten Zinssätze zum 31. Dezember 2022 um 100 Basispunkte niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 4 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. €) höher ausgefallen.

Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 31. Dezember 2022 um 10 % höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 6 Mio. € (Vorjahr: 8 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 31. Dezember 2022 um 10 % niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 6 Mio. € (Vorjahr: 8 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen zum 31. Dezember 2022 um 10 % besser gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 8,5 Mio. € (Vorjahr: 6,2 Mio. €) sowie das Ergebnis nach Steuern um 5,0 Mio. € (Vorjahr: 8,7 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen um 10 % schlechter gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 8,5 Mio. € (Vorjahr: 6,2 Mio. €) sowie das Ergebnis nach Steuern um 5,0 Mio. € (Vorjahr: 8,7 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					
	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	Nettobetrag am 31.12.2022
Derivative Finanzinstrumente	11.497	-36	11.461	-4.523	-37	6.901
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	149.090	-597	148.493	-	-81	148.412
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	18.620	-39	18.581	0	-	18.581
Wertpapiere und Termingeldanlagen	37.206	-	37.206	-	-	37.206
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	29.172	-	29.172	-	-	29.172
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	18.018	-127	17.890	0	-	17.890

Mio. €	BETRÄGE, DIE IN DER BILANZ NICHT SALDIERT WERDEN					
	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	Nettobetrag am 31.12.2021
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

In den Sonstigen finanziellen Vermögenswerten sind Forderungen aus Steuerumlagen in Höhe von 10 Mio. € (Vorjahr: 9 Mio. €) enthalten.

	Mio. €	BETRÄGE, DIE IN DER BILANZ NICHT SALDIERT WERDEN				
		Bruttobetrag angesetzter finanzieller Verbindlichkeiten	Vermögenswerte, die in der Bilanz saldiert werden	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Verbindlichkeiten, die in der Bilanz ausgewiesen werden	Finanzinstrumente	Gestellte Sicherheiten
Derivative Finanzinstrumente	8.009	-163	7.846	-4.523	-	3.323
Finanzschulden	205.185	-	205.185	-	-3.225	201.960
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	28.787	-39	28.748	0	-	28.748
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	20.777	-597	20.179	-	-	20.179

	Mio. €	BETRÄGE, DIE IN DER BILANZ NICHT SALDIERT WERDEN				
		Bruttobetrag angesetzter finanzieller Verbindlichkeiten	Vermögenswerte, die in der Bilanz saldiert werden	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Verbindlichkeiten, die in der Bilanz ausgewiesen werden	Finanzinstrumente	Gestellte Sicherheiten
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

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 17 Mio. € (Vorjahr: 27 Mio. €) enthalten.

ASSET-BACKED-SECURITIES-TRANSAKTIONEN

Zur Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts durchgeführte Asset-Backed-Securities-Transaktionen mit finanziellen Vermögenswerten in Höhe von 28,0 Mrd. € (Vorjahr: 33,0 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 34,6 Mrd. € (Vorjahr: 38,2 Mrd. €). Im Rahmen der Asset-Backed-Securities-Transaktionen wurden insgesamt Sicherheiten in Höhe von 53,1 Mrd. € (Vorjahr: 55,8 Mrd. €) gestellt. Dabei werden die erwarteten Zahlungen an strukturierte Unternehmen abgetreten und das Sicherungseigentum an den finanzierten Fahrzeugen übertragen. Diese Asset-Backed-Securities-Transaktionen führen 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 2022 betrug der Fair Value der abgetretenen und weiterhin bilanzierten Forderungen 32,8 Mrd. € (Vorjahr: 38,5 Mrd. €). Der Fair Value der verbundenen Verbindlichkeiten belief sich zu diesem Stichtag auf 27,5 Mrd. € (Vorjahr: 32,6 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. €	2022	2021
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente	3.024	3.097
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	5.771	5.889
Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte (Fremdkapitalinstrumente)	10	1
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Schulden	-4.885	-3.247
	3.919	5.740

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. €	2022	2021
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte und Schulden		
Zinserträge	8.199	7.099
Zinsaufwendungen	4.705	3.540
Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte (Fremdkapitalinstrumente) und Schulden		
Zinserträge	12	5
Zinsaufwendungen	0	0

GEWINNE UND VERLUSTE AUS DEM ABGANG VON ZU FORTGEFÜHRTE ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETEN FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTEN

Mio. €	2022	2021
Gewinne aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten, die Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden	1.189	583
Verluste aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten, die Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden	-1.006	-1.003
	182	-420

Im Geschäftsjahr wurden 2 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €) als Aufwand und 23 Mio. € als Ertrag (Vorjahr: 27 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 Cashflow 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 Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit.

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

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 8.504 Mio. € (Vorjahr: 7.188 Mio. €) und für gezahlte Zinsen in Höhe von 3.274 Mio. € (Vorjahr: 2.471 Mio. €) enthalten. Darüber hinaus sind im Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit Dividenden von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen nach Abzug von Quellensteuer in Höhe von 2.781 Mio. € (Vorjahr: 2.960 Mio. €) enthalten.

An die Aktionäre der Volkswagen AG wurden Dividenden in Höhe von 3.772 Mio. € (Vorjahr: 2.419 Mio. €) gezahlt.

Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Zahlungsmittelbestand laut Bilanz	29.172	39.723
Zahlungsmittel zur Veräußerung gehalten	566	85
Termingeldanlagen ¹	–	–686
Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung	29.738	39.123

¹ Im laufenden Geschäftsjahr erfolgte in der Bilanz der Ausweis von Termingeldanlagen mit einer Laufzeit von mehr als drei Monaten in der Position Wertpapiere und Termingeldanlagen.

Termingeldanlagen mit einer Vertragslaufzeit von mehr als drei Monaten werden nicht als Zahlungsmittel-äquivalente eingestuft. Das maximale Ausfallrisiko entspricht dem Buchwert der Zahlungsmittel.

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

Mio. €	Stand am 01.01.2022	ZAHLUNGSUNWIRKSAME VORGÄNGE						Stand am 31.12.2022
		zahlungswirksame Veränderungen	Währungskurs- änderungen	Konsolidierungs- kreis	Änderungen gehalten klassifiziert	Veräußerung gehalten klassifiziert	Sonstige Änderungen	
Anleihen	98.038	-1.762	-265	-	-	-2.892	93.119	
Sonstiger Kreditstand	105.929	-4.210	174	842	-10	3.082	105.808	
Leasingverbindlichkeiten ¹	6.245	-1.248	14	50	-2	1.325	6.385	
Kreditstand	210.213	-7.220	-78	892	-11	1.516	205.312	
Sonstige finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten	-21	-156	19	0	-	97	-61	
Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten in der Finanzierungstätigkeit	210.192	-7.376	-59	892	-11	1.613	205.250	

1 Die sonstigen Änderungen der Leasingverbindlichkeiten enthalten im Wesentlichen zahlungsunwirksame Zugänge von Leasingverbindlichkeiten.

Mio. €	Stand am 01.01.2021	ZAHLUNGSUNWIRKSAME VORGÄNGE						Stand am 31.12.2021
		zahlungswirksame Veränderungen	Währungskurs- änderungen	Konsolidierungs- kreis	Änderungen gehalten klassifiziert	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.

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 AG, 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 Abschlusstichtag erfolgt durch die Sicherheiten eine Risikoabschwächung in Höhe von 1,1 Mrd. € (Vorjahr: 1,1 Mrd. €). Für die Erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten Vermögensgegenstände liegen Sicherheiten in Höhe von 187 Mio. € (Vorjahr: 203 Mio. €) vor.

Vertragspartner von Geld- und Kapitalanlagen in wesentlichem Umfang sowie derivativen Finanzinstrumenten sind nationale und internationale Banken. Die Kredit- und Ausfallrisiken werden 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 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 2022 6,0 % verglichen mit 6,9 % zum Jahresende 2021. 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 2022 14,0 % verglichen mit 17,0 % zum Jahresende 2021. 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 Wertherichtigungen 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 01.01.2022	115.250	23.918	1.978	19.627	404	161.177
Währungsumrechnungsdifferenzen	454	268	49	38	3	811
Änderungen Konsolidierungskreis	203	4	15	206	–	428
Veränderungen	24.877	-13.174	-634	925	-38	11.956
Modifikationen	2	0	0	0	-1	0
Transfer in						
Stufe 1	3.163	-3.116	-47	–	–	0
Stufe 2	-4.707	4.794	-87	–	–	0
Stufe 3	-532	-264	796	–	–	0
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	-742	-7	-6	-2	–	-757
Buchwert am 31.12.2022	137.968	12.423	2.063	20.794	368	173.615

VERÄNDERUNG DER RISIKOVORSORGE FÜR ZU FORTGEFÜHRten ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Vereinfachter Ansatz	Stufe 4	Gesamt
Buchwert am 01.01.2022	828	675	1.212	492	49	3.257
Währungsumrechnungsdifferenzen	10	17	35	8	2	71
Änderungen Konsolidierungskreis	10	–	–	-17	–	-7
Neu ausgereichte/erworbane finanzielle Vermögenswerte (Zugänge)	557	–	–	226	10	793
Sonstige Veränderungen innerhalb einer Stufe	53	41	90	6	-27	162
Transfer in						
Stufe 1	37	-109	-34	–	–	-106
Stufe 2	-89	296	-51	–	–	156
Stufe 3	-138	-53	458	–	–	267
Während der Periode ausgebuchte Finanzinstrumente (Abgänge)	-230	-131	-205	-152	-5	-723
Inanspruchnahmen	–	–	-373	-47	-11	-431
Änderungen der Modelle oder Risikoparameter	23	11	8	4	9	54
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	-156	-7	-5	0	–	-168
Buchwert am 31.12.2022	905	740	1.134	519	26	3.325

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/erworбene 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 AUSFALLRISIKOPOSITIONEN FÜR FINANZGARANTIEN UND KREDITZUSAGEN

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Stufe 4	Gesamt
Buchwert am 01.01.2022	12.032	3.858	312	228	16.430
Währungsumrechnungsdifferenzen	-54	-54	0	1	-107
Änderungen Konsolidierungskreis	-108	-	-	-	-108
Veränderungen	-1.862	-314	-3	-7	-2.186
Modifikationen	-	-	-	-	-
Transfer in					
Stufe 1	92	-92	0	-	0
Stufe 2	-136	137	-1	-	0
Stufe 3	-5	-6	10	-	-
Buchwert am 31.12.2022	9.960	3.529	318	222	14.029

VERÄNDERUNG DER RISIKOVORSORGE FÜR FINANZGARANTIEN UND KREDITZUSAGEN

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Stufe 4	Gesamt
Buchwert am 01.01.2022	43	20	20	7	90
Währungsumrechnungsdifferenzen	1	0	0	0	1
Änderungen Konsolidierungskreis	0	-	-	-	0
Neu ausgereichte/erworben finanzielle Vermögenswerte (Zugänge)	14	-	-	0	14
Sonstige Veränderungen innerhalb einer Stufe	2	0	0	26	28
Transfer in					
Stufe 1	0	-2	0	-	-1
Stufe 2	-1	1	-	-	1
Stufe 3	0	0	3	-	3
Während der Periode ausgebuchte Finanzinstrumente (Abgänge)	-24	-2	-1	0	-27
Inanspruchnahmen	-	-	0	0	0
Änderungen der Modelle oder Risikoparameter	-1	0	0	-	-1
Buchwert am 31.12.2022	34	19	23	32	108

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 ¹	1.881	1.161	28	42	3.111
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	12.032	3.858	312	228	16.430

1 Das Vorjahr wurde angepasst.

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/erworben 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 BRUTTOBUCHWERTE FÜR LEASINGFORDERUNGEN UND VERTRAGLICHE VERMÖGENSWERTE

Mio. €	VEREINFACHTER ANSATZ	
	2022	2021
Buchwert am 01.01.	55.515	54.817
Währungsumrechnungsdifferenzen	-889	1.170
Änderungen Konsolidierungskreis	294	162
Veränderungen	2.240	-633
Modifikationen	3	-2
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	-149	-
Buchwert am 31.12.	57.015	55.515

VERÄNDERUNG DER RISIKOVORSORGE FÜR LEASINGFORDERUNGEN UND VERTRAGLICHE VERMÖGENSWERTE

Mio. €	VEREINFACHTER ANSATZ	
	2022	2021
Buchwert am 01.01.	1.297	1.516
Währungsumrechnungsdifferenzen	-4	17
Änderungen Konsolidierungskreis	5	-
Neu ausgereichte/erworogene finanzielle Vermögenswerte (Zugänge)	611	386
Sonstige Veränderungen	307	6
Während der Periode ausgebuchte Finanzinstrumente (Abgänge)	-297	-511
Inanspruchnahmen	-71	-105
Änderungen der Modelle oder Risikoparameter	14	-11
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	-149	-
Buchwert am 31.12.	1.713	1.297

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 01.01.2022	2.795	1.931	-	-	-	23.668	28.394
Währungsumrechnungsdifferenzen	18	-	-	-	-	73	91
Änderungen Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-	0	0
Veränderungen	-438	-68	-	-	-	4.715	4.209
Modifikationen	-	-	-	-	-	-	-
Transfer in							
Stufe 1	-	-	-	-	-	-	-
Stufe 2	-905	905	-	-	-	-	-
Stufe 3	-	-	-	-	-	-	-
Buchwert am 31.12.2022	1.470	2.768	-	-	-	28.456	32.694

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

Die Risikovorsorge für die Zum Fair Value bewerteten Vermögenswerte ist im Geschäftsjahr 2022 um 0 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) in Stufe 1 und 1 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) in Stufe 2 angestiegen, so dass sich ein Endbestand in Höhe von 8 Mio. € (Vorjahr: 7 Mio. €) ergibt. Diese teilen sich auf in 4 Mio. € in Stufe 1 (Vorjahr: 4 Mio. €) und 4 Mio. € in Stufe 2 (Vorjahr: 3 Mio. €).

Der vertragsrechtlich ausstehende Betrag für im laufenden Geschäftsjahr abgeschriebene finanzielle Vermögenswerte, die noch einer Vollstreckungsmaßnahme unterliegen, beläuft sich auf 304 Mio. € (Vorjahr: 229 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 548 Mio. € (Vorjahr: 225 Mio. €). In der Berichtsperiode ergaben sich aus den vertraglichen Änderungen insgesamt Nettoerträge/Nettoaufwendungen in Höhe von – 1,8 Mio. € (Vorjahr: 3,0 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 Bilanzstichtag 324 Mio. € (Vorjahr: 31 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. €	31.12.2022	31.12.2021
Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	4.224	4.719
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	170.286	157.628
Finanzgarantien und Kreditzusagen ¹	13.921	16.340
Keiner Bewertungskategorie zugeordnet	55.090	53.787
Gesamt	243.520	232.473

1 Das Vorjahr wurde angepasst.

Im Vorjahr ist eine Anpassung der Kreditzusagen im Finanzdienstleistungsbereich 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 2022

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Vereinfachter Ansatz	Stufe 4
Ausfallrisiko Rating Klasse 1 (nicht ausfallgefährdete Forderungen – Normalkredite)	137.056	10.549	–	74.547	103
Ausfallrisiko Rating Klasse 2 (ausfallgefährdete Forderungen – intensivbetreute Kredite)	2.382	4.642	–	2.150	44
Ausfallrisiko Rating Klasse 3 (ausgefallene Forderungen – Abwicklungskredite)	–	–	2.063	1.112	221
Gesamt	139.438	15.191	2.063	77.809	368

**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

Weiterhin ist nachfolgend die Ausfallrisikoposition für Finanzgarantien und Kreditzusagen dargestellt:

AUSFALLRISIKO FÜR FINANZGARANTIEN UND KREDITZUSAGEN ZUM 31. DEZEMBER 2022

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Stufe 4
Ausfallrisiko Rating Klasse 1 (nicht ausfallgefährdete Forderungen – Normalkredite)	9.850	2.856	–	87
Ausfallrisiko Rating Klasse 2 (ausfallgefährdete Forderungen – intensivbetreute Kredite)	110	673	–	9
Ausfallrisiko Rating Klasse 3 (ausgefallene Forderungen – Abwicklungskredite)	–	–	318	126
Gesamt	9.960	3.529	318	222

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) ¹	11.875	3.032	–	129
Ausfallrisiko Rating Klasse 2 (ausfallgefährdete Forderungen – intensivbetreute Kredite) ¹	157	826	–	14
Ausfallrisiko Rating Klasse 3 (ausgefallene Forderungen – Abwicklungskredite) ¹	–	–	312	86
Gesamt	12.032	3.858	312	228

1 Das Vorjahr wurde angepasst.

Sicherheiten, die im laufenden Geschäftsjahr für finanzielle Vermögenswerte angenommen worden sind, wurden in Höhe von 205 Mio. € (Vorjahr: 120 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, 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 2022 27,3 Mrd. € (Vorjahr: 28,4 Mrd. €), davon sind 1,0 Mrd. € (Vorjahr: 1,6 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			2022	VEBLEIBENDE VERTRAGLICHE FÄLLIGKEITEN			2021
	bis 1 Jahr	1 - 5 Jahre	über 5 Jahre		bis 1 Jahr	1 - 5 Jahre	über 5 Jahre	
Finanzschulden	86.834	108.078	24.942	219.854	81.006	112.095	26.797	219.898
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	28.731	16	0	28.748	23.610	14	–	23.624
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	17.546	2.479	125	20.150	10.651	2.240	170	13.061
Derivate	79.591	87.649	10.916	178.155	74.236	72.283	8.425	154.944
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten ¹	114	25	–	139	145	8	1	154
	212.816	198.247	35.983	447.046	189.648	186.640	35.392	411.681

¹ Das Vorjahr wurde angepasst.

Die Zahlungsmittelabflüsse der Sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten enthalten Verbindlichkeiten aus Steuerumlagen in Höhe von 17 Mio. € (Vorjahr: 27 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 2022 1.185 Mio. € (Vorjahr: 1.391 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 und China.

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. €	31.12.2022	31.12.2021
Absicherung des Zinsrisikos		
Übriges Finanzergebnis	15	–
Sonstiges betriebliches Ergebnis	–18	1
Absicherung des Währungsrisikos		
Übriges Finanzergebnis	–	–
Sonstiges betriebliches Ergebnis	–13	–42
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos		
Übriges Finanzergebnis	–	–
Sonstiges betriebliches Ergebnis	0	0

ANGABEN ZU GEWINNEN UND VERLUSTEN AUS CASHFLOW-HEDGES

Im Zusammenhang mit der Bildung von Cashflow-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 (Cashflow-Hedges) nach Risikoarten:

ANGABEN ZU GEWINNEN UND VERLUSTEN AUS CASHFLOW-HEDGES

Mio. €	2022	2021
Absicherung des Zinsrisikos		
Gewinn oder Verlust aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften innerhalb des Hedge Accounting		
Im Eigenkapital erfasst	287	94
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst	-2	3
Reklassifizierungen aus der Cashflow-Hedge Rücklage in die Gewinn- und Verlustrechnung		
Aufgrund vorzeitiger Beendigung der Sicherungsbeziehungen	-	-
Aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	-8	4
Absicherung des Währungsrisikos		
Gewinn oder Verlust aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften innerhalb des Hedge Accounting		
Im Eigenkapital erfasst	-187	-2.365
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst	-2	-3
Reklassifizierungen aus der Cashflow-Hedge Rücklage in die Gewinn- und Verlustrechnung		
Aufgrund vorzeitiger Beendigung der Sicherungsbeziehungen	-130	-5
Aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	1.472	692
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos		
Gewinn oder Verlust aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften innerhalb des Hedge Accounting		
Im Eigenkapital erfasst	20	-39
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst	1	5
Reklassifizierungen aus der Cashflow-Hedge Rücklage in die Gewinn- und Verlustrechnung		
Aufgrund vorzeitiger Beendigung der Sicherungsbeziehungen	-	-
Aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	-40	39
Absicherung des Rohstoffpreisrisikos		
Gewinn oder Verlust aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften innerhalb des Hedge Accounting		
Im Eigenkapital erfasst	-	0
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst	-	-
Reklassifizierungen aus der Cashflow-Hedge Rücklage in die Gewinn- und Verlustrechnung		
Aufgrund vorzeitiger Beendigung der Sicherungsbeziehungen	-	-
Aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	-	0

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 Cashflow-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 Risikomesung 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 ergebenen Cashflows 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 2022

Mio. €	Nominalvolumen	Sonstige Vermögenswerte	Sonstige Verbindlichkeiten	Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten
Absicherung des Zinsrisikos				
Zinsswaps	58.170	868	2.596	-2.305
Absicherung des Währungsrisikos				
Devisentermin- und Optionskontrakte, Währungswaps	4.384	87	26	40
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos				
Zins-/Währungswaps	140	0	-	0

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, Währungswaps	5.536	67	92	-112
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos				
Zins-/Währungswaps	-	-	-	-

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 Cashflow-Hedges abgebildet werden, aufgeführt:

ANGABEN ZU SICHERUNGSGESCHÄFTEN IM RAHMEN VON CASHFLOW-HEDGES 2022

Mio. €	Nominalvolumen	Sonstige Vermögenswerte	Sonstige Verbindlichkeiten	Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten
Absicherung des Zinsrisikos				
Zinsswaps	15.371	509	30	419
Absicherung des Währungsrisikos				
Devisenterminkontrakte/Währungswaps	119.499	3.087	2.540	2.204
Devisenoptionskontrakte	27.342	166	268	-77
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos				
Zins-/Währungswaps	1.437	23	17	1

ANGABEN ZU SICHERUNGSGESCHÄFTEN IM RAHMEN VON CASHFLOW-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/Währungswaps	107.677	1.277	2.609	-925
Devisenoptionskontrakte	23.852	109	183	-31
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos				
Zins-/Währungswaps	1.289	4	34	-28

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 2022

Mio. €	Buchwert	Kumulierte Hedge Adjustments	Hedge Adjustments laufende Periode/Geschäftsjahr	Kumulierte Hedge Adjustments aus beendeten Sicherungsbeziehungen
Absicherung des Zinsrisikos				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	14.764	-156	-156	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	-	-	-	-
Finanzschulden	34.622	-2.890	-3.061	-
Absicherung des Währungsrisikos				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-	-	-	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	795	-5	-1	-
Finanzschulden	1.132	-7	-23	-
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-	-	-	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	-	-	-	-
Finanzschulden	181	39	39	-

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 CASHFLOW-HEDGES 2022

Mio. €	Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten	RÜCKLAGE FÜR	
		Aktive Cashflow-Hedges	Beendete Cashflow-Hedges
Absicherung des Zinsrisikos			
Designierte Komponenten	424	420	0
Nicht-designierte Komponenten	–	–	–
Latente Steuern	–	–114	0
Summe Absicherung Zinsrisiko	424	306	0
Absicherung des Währungsrisikos			
Designierte Komponenten	2.130	1.998	–8
Nicht-designierte Komponenten	–	–1.800	–11
Latente Steuern	–	–61	6
Summe Absicherung Währungsrisiko	2.130	137	–13
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos			
Designierte Komponenten	1	–29	–
Nicht-designierte Komponenten	–	–	–
Latente Steuern	–	9	–
Summe Absicherung Zins- und Währungsrisiko	1	–20	–
Absicherung des Rohstoffpreisrisikos			
Designierte Komponenten	–	–	–
Nicht-designierte Komponenten	–	–	–
Latente Steuern	–	–	–
Summe Absicherung Rohstoffpreisrisiko	–	–	–

ANGABEN ZU GRUNDGESCHÄFTEN IM RAHMEN VON CASHFLOW-HEDGES 2021

Mio. €	Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten	RÜCKLAGE FÜR	
		Aktive Cashflow-Hedges	Beendete Cashflow-Hedges
Absicherung des Zinsrisikos			
Designierte Komponenten	49	47	–1
Nicht-designierte Komponenten	–	–	–
Latente Steuern	–	–18	0
Summe Absicherung Zinsrisiko	49	29	–1
Absicherung des Währungsrisikos			
Designierte Komponenten	–998	–969	8
Nicht-designierte Komponenten	–	–500	–6
Latente Steuern	–	436	0
Summe Absicherung Währungsrisiko	–998	–1.033	1
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos			
Designierte Komponenten	–29	–1	–
Nicht-designierte Komponenten	–	–	–
Latente Steuern	–	0	–
Summe Absicherung Zins- und Währungsrisiko	–29	–1	–
Absicherung des Rohstoffpreisrisikos			
Designierte Komponenten	–	–	–
Nicht-designierte Komponenten	–	–	–
Latente Steuern	–	–	–
Summe Absicherung Rohstoffpreisrisiko	–	–	–

ENTWICKLUNG DER RÜCKLAGE

Im Rahmen der Bilanzierung von Cashflow-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 CASHFLOW-HEDGES (OCI I)

Mio. €	Zinsrisiko	Währungsrisiko	Zins- Währungsrisiko	Rohstoffpreisrisiko	Gesamt
Stand am 01.01.2022	28	-665	-1	-	-637
Gewinne oder Verluste aus effektiven Sicherungsbeziehungen	287	1.244	20	-	1.551
Reklassifizierungen aufgrund geänderter Erwartungen hinsichtlich des Eintritts des Grundgeschäfts	-	-133	-	-	-133
Reklassifizierungen aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	-8	952	-40	-	904
Stand am 31.12.2022	307	1.397	-20	-	1.684

ENTWICKLUNG DER RÜCKLAGE FÜR CASHFLOW-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

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 Cashflow-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

	WÄHRUNGSRISIKO	
	2022	2021
Mio. €		
Stand am 01.01.	-80	59
Gewinne und Verluste aus nicht designierten Zeitwerten von Optionen		
Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts	82	-171
Reklassifizierung aufgrund geänderter Erwartungen hinsichtlich des Eintritts des Grundgeschäfts	1	0
Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts	-91	32
Reklassifizierung aufgrund Realisierung des Grundgeschäfts	-87	-80
Stand am 31.12.	-87	-80

ENTWICKLUNG DER RÜCKLAGE FÜR DIE KOSTEN DER SICHERUNG – NICHT DESIGNIERTE TERMIN-KOMPONENTE UND CROSS CURRENCY BASIS SPREAD (CCBS)

	WÄHRUNGSRISIKO	
	2022	2021
Mio. €		
Stand am 01.01.	-287	-766
Gewinne und Verluste aus nicht designierten Terminkomponenten und CCBS		
Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts	-1.514	-263
Reklassifizierung aufgrund geänderter Erwartungen hinsichtlich des Eintritts des Grundgeschäfts	2	0
Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts	611	742
Reklassifizierung aufgrund Realisierung des Grundgeschäfts	-1.187	-287
Stand am 31.12.	-1.187	-287

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, Währungsswaps sowie kombinierte Zins-/Währungsswaps 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 2022, 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, 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 2022 im Bestand befindlichen wesentlichen Währungen:

Mio. €	31.12.2022		31.12.2021	
	+10%	-10%	+10%	-10%
Währungsrelation				
EUR / CNY				
Sicherungsrücklage	1.299	-1.310	1.029	-1.128
Ergebnis nach Ertragsteuern	-342	342	-157	157
EUR / GBP				
Sicherungsrücklage	1.309	-1.317	1.737	-1.745
Ergebnis nach Ertragsteuern	-120	121	-78	80
EUR / USD				
Sicherungsrücklage	497	-534	233	-224
Ergebnis nach Ertragsteuern	-731	717	-672	666
EUR / CHF				
Sicherungsrücklage	796	-823	574	-592
Ergebnis nach Ertragsteuern	-1	1	17	-19
EUR / CAD				
Sicherungsrücklage	280	-279	209	-211
Ergebnis nach Ertragsteuern	-20	20	-24	24
EUR / AUD				
Sicherungsrücklage	262	-262	284	-283
Ergebnis nach Ertragsteuern	-31	31	-13	13
EUR / SEK				
Sicherungsrücklage	171	-169	311	-312
Ergebnis nach Ertragsteuern	-67	67	-82	81
EUR / JPY				
Sicherungsrücklage	160	-157	200	-193
Ergebnis nach Ertragsteuern	-36	36	-27	27
EUR / TWD				
Sicherungsrücklage	183	-183	136	-136
Ergebnis nach Ertragsteuern	-10	10	-6	6
EUR / KRW				
Sicherungsrücklage	133	-133	124	-124
Ergebnis nach Ertragsteuern	-46	45	-18	18
EUR / PLN				
Sicherungsrücklage	-72	72	-93	93
Ergebnis nach Ertragsteuern	-37	37	-49	49
EUR / BRL				
Sicherungsrücklage	41	-41	9	-9
Ergebnis nach Ertragsteuern	-66	66	-96	96
EUR / CZK				
Sicherungsrücklage	-24	24	89	-89
Ergebnis nach Ertragsteuern	-65	65	-39	40
EUR / INR				
Sicherungsrücklage	-65	65	-37	37
Ergebnis nach Ertragsteuern	-13	13	-3	3
GBP / USD				
Sicherungsrücklage	75	-75	43	-43
Ergebnis nach Ertragsteuern	3	-3	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 Cashflow-Hedges und in Abhängigkeit der Marktlage Zinsswaps sowie kombinierte Zins-/Währungsswaps abgeschlossen. Die Refinanzierung konzerninterner Finanzierungen erfolgt überwiegend fristenkongruent. Abweichungen vom Konzernstandard erfolgen auf Basis zentraler Limitvorgaben und unterliegen einer laufenden Überwachung.

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

Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2022 um 100 bps höher gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 20 Mio. € (Vorjahr angepasst: 0 Mio. €) niedriger ausgefallen. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2022 um 100 bps niedriger gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 22 Mio. € (Vorjahr angepasst: 1 Mio. €) höher ausgefallen.

Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2022 um 100 bps höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 143 Mio. € (Vorjahr angepasst: 331 Mio. €) niedriger ausgefallen. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2022 um 100 bps niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 149 Mio. € (Vorjahr angepasst: 353 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 Waretermingeschäfte 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 Risikovariable Rohstoffpreise auf das Ergebnis nach Ertragsteuern.

Wenn die Rohstoffpreise der gesicherten Nichteisenmetalle sowie der Kohle- und Kautschuk-Sicherungen zum 31. Dezember 2022 um 10 % höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 954 Mio. € (Vorjahr: 679 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 2022 die Aktienkurse um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Steuern um 107 Mio. € (Vorjahr: 228 Mio. €) und das Eigenkapital um 4 Mio. € (Vorjahr: 5 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn zum 31. Dezember 2022 die Aktienkurse um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Steuern um 65 Mio. € (Vorjahr: 246 Mio. €) und das Eigenkapital um 4 Mio. € (Vorjahr: 5 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 2022 betrug der Value-at-Risk für das Zinsrisiko 792 Mio. € (Vorjahr: 233 Mio. €) und für das Währungsrisiko 76 Mio. € (Vorjahr: 164 Mio. €).

Der gesamte Value-at-Risk für Zins- und Währungsrisiken des Teilkonzerns Volkswagen Finanzdienstleistungen betrug 720 Mio. € (Vorjahr: 172 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 Zinswährungsswaps ist der Volkswagen Konzern durch die IBOR-Reform Unsicherheiten ausgesetzt, die den Zeitpunkt, die Höhe der IBOR-basierten Cashflows oder das gesicherte Risiko des Grundgeschäfts beziehungsweise des Sicherungsinstruments betreffen. Der Volkswagen Konzern nimmt die diesbezüglich geschaffenen Erleichterungen des IFRS 9 in Anspruch.

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 Cashflow-Hedges, bei denen Risiken aus der Veränderung künftiger Zahlungsströme abgesichert werden, bezieht sich die Unsicherheit auf die hochwahrscheinliche Erwartung von gesicherten zukünftigen variablen Cashflows. Die voraussichtlichen Auswirkungen aus der IBOR-Reform werden fortlaufend beurteilt. Erforderliche Umstellungsmaßnahmen sind für die betroffenen Referenzzinssätze bereits umgesetzt worden.

NOMINALVOLUMEN DER DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTE

Die Nominalbeträge von Sicherungsinstrumenten, die den oben beschriebenen Unsicherheiten aus der IBOR-Reform ausgesetzt sind, betragen im Geschäftsjahr insgesamt 12.481 Mio. € (Vorjahr: 18.436 Mio. €). Davon entfallen auf den USD LIBOR 10.118 Mio. € (Vorjahr: 13.876 Mio. €) und auf den CAD CDOR 2.363 Mio. € (Vorjahr: 4.560 Mio. €).

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 2022

Mio. €	RESTLAUFZEIT			NOMINAL- VOLUMEN GESAMT 31.12.2022
	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Nominalvolumen der Sicherungsinstrumente im Hedge Accounting				
Absicherung des Zinsrisikos				
Zinsswaps	13.674	52.876	6.991	73.541
Absicherung des Währungsrisikos				
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps				
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps CNY	7.654	12.682	120	20.456
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps GBP	12.106	9.679	–	21.785
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps USD	12.210	22.833	2.314	37.357
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps übrige Währungen	18.904	25.381	–	44.284
Devisenoptionskontrakte				
Devisenoptionskontrakte USD	3.484	2.772	–	6.256
Devisenoptionskontrakte CNY	7.005	8.689	–	15.694
Devisenoptionskontrakte übrige Währungen	1.736	3.656	–	5.392
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos				
Zins-/Währungsswaps	773	804	–	1.577
Nominalvolumen Sonstige Derivate				
Absicherung des Zinsrisikos				
Zinsswaps	17.835	36.775	16.380	70.991
Absicherung des Währungsrisikos				
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps				
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps USD	9.060	7.431	165	16.656
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps übrige Währungen	16.430	2.511	0	18.941
Devisenoptionskontrakte				
Devisenoptionskontrakte USD	3.549	644	–	4.193
Devisenoptionskontrakte übrige Währungen	280	212	–	492
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos				
Zins-/Währungsswaps	5.231	8.717	3.945	17.892
Absicherung des Rohstoffpreisrisikos				
Warenerterminkontrakte Aluminium	979	2.390	–	3.369
Warenerterminkontrakte Kupfer	416	651	–	1.067
Warenerterminkontrakte Nickel	840	2.048	165	3.052
Warenerterminkontrakte übrige	380	153	–	533

NOMINALVOLUMEN DER DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTE 2021

Mio. €		RESTLAUFZEIT			NOMINAL- VOLUMEN GESAMT
		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
Absicherung des Währungsrisikos					
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps	Devisenterminkontrakte/Währungsswaps CNY	9.337	4.594	123	14.054
	Devisenterminkontrakte/Währungsswaps GBP	12.776	15.163	–	27.939
	Devisenterminkontrakte/Währungsswaps USD	9.895	17.175	3.147	30.218
	Devisenterminkontrakte/Währungsswaps übrige Währungen	20.048	20.900	55	41.003
Devisenoptionskontrakte	Devisenoptionskontrakte USD	3.701	3.825	–	7.527
	Devisenoptionskontrakte CNY	6.122	4.174	–	10.296
	Devisenoptionskontrakte übrige Währungen	2.212	3.817	–	6.029
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos					
Zins-/Währungsswaps		628	661	–	1.289
Nominalvolumen Sonstige Derivate					
Absicherung des Zinsrisikos	Zinsswaps	25.689	45.653	20.892	92.233
Absicherung des Währungsrisikos					
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps	Devisenterminkontrakte/Währungsswaps USD	6.154	4.916	390	11.461
	Devisenterminkontrakte/Währungsswaps übrige Währungen	13.123	1.468	0	14.591
Devisenoptionskontrakte	Devisenoptionskontrakte USD	532	636	–	1.168
	Devisenoptionskontrakte übrige Währungen	3	–	–	3
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos					
Zins-/Währungsswaps		4.450	9.111	3.363	16.925
Absicherung des Rohstoffpreisrisikos					
Warenterminkontrakte Aluminium		934	1.535	–	2.470
Warenterminkontrakte Kupfer		300	370	–	670
Warenterminkontrakte Nickel		457	2.146	390	2.992
Warenterminkontrakte übrige		110	8	–	117

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 17,9 Mrd. € (Vorjahr: 16,8 Mrd. €). Das Nominalvolumen mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr belief sich auf 4,2 Mrd. € (Vorjahr: 1,8 Mrd. €) und betrifft im Wesentlichen Optionen im Zusammenhang mit dem Erwerb von Europcar.

Ebenfalls im Rahmen von Fondsinvestitionen bestanden Kreditausfallsicherungen mit einem Nominalvolumen in Höhe von 17,5 Mrd. € (Vorjahr: 21,4 Mrd. €).

Aufgrund einer Verringerung von Planzahlen wurden bestehende Cashflow-Hedge Beziehungen mit einem Nominalvolumen von 2,0 Mrd. € (Vorjahr: 0,6 Mrd. €) aufgelöst. Darüber hinaus waren aufgrund interner Risikovorgaben Sicherungsbeziehungen aufzulösen.

Die Realisierung der Grundgeschäfte der Cashflow-Hedges wird korrespondierend zu den in der Tabelle ausgewiesenen Laufzeitbändern der Sicherungsgeschäfte erwartet. Im Rahmen von Cashflow-Hedges hat der Volkswagen Konzern zur Absicherung des Zinsrisikos den durchschnittlichen Sicherungszins von 1,35 % erzielt. Darüber hinaus haben sich zur Absicherung des Währungsrisikos für die wesentlichen Währungspaare folgende Sicherungskurse ergeben: 1,18 EUR/USD; 0,88 EUR/GBP; 7,46 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	2,7317	3,5266	4,8926	1,2200	2,4115	7,3492	4,0800	0,0088	3,1440	4,7940
Zins für ein Jahr	3,0270	3,9000	4,9396	1,5100	2,4629	7,3476	4,4600	0,1025	3,3307	4,8870
Zins für fünf Jahre	3,1855	4,2475	3,7430	1,8150	3,0600	5,1950	4,0820	0,6000	3,2725	3,7270
Zins für zehn Jahre	3,1510	4,5450	3,7590	2,0400	4,0700	4,7650	3,7520	0,9075	3,1250	3,5340

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. Strategisch ist 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 12,0 % erzielt, die über dem Mindestverzinsungsanspruch von 9,0 % liegt. Beim aktuellen Kapitalkostensatz von 8,3 % ergibt sich damit ein postiver Wertbeitrag von 4.376 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. €	2022	2021
Konzernbereich Automobile¹		
Operatives Ergebnis nach Steuern	14.078	11.740
Investiertes Vermögen (Durchschnitt)	117.412	113.386
Kapitalrendite (RoI) in %	12,0	10,4
Kapitalkostensatz in %	8,3	6,2
Kapitalkosten des investierten Vermögens	9.702	6.984
Wertbeitrag²	4.376	4.756
Konzernbereich Finanzdienstleistungen		
Ergebnis vor Steuern	5.581	5.981
Durchschnittliches Eigenkapital	39.761	34.591
Eigenkapitalrendite vor Steuern in %	14,0	17,3
Eigenkapitalquote in %	16,1	14,5

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. €	31.12.2022	31.12.2021
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	521	504
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	73	71
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	11	15
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	10.000	9.111
	10.604	9.700

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 4,2 Mrd. € (Vorjahr: 4,3 Mrd. €), wobei 3,6 Mrd. € (Vorjahr: 3,6 Mrd. €) auf Anlegerklagen in Deutschland 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 0,6 Mrd. € mögliche Belastungen aus Risiken enthalten, die aus Steuerverfahren der brasilianischen Finanzverwaltung gegen Volkswagen Truck & Bus (vormals: MAN Latin America) resultieren.

Die US-Verkehrssicherheitsbehörde NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration) hat seit 2016 weitere Ausweitungen 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 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 (KBA). 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.

Eine vergleichbare Herausforderung ergibt sich aus dem Spannungsverhältnis zwischen divergierenden nationalen beziehungsweise internationalen gesetzlichen oder regulatorischen Vorgaben hinsichtlich der Verpflichtung zur Übermittlung von Informationen oder Dokumenten auf der einen und nationalen beziehungsweise internationalen datenschutzrechtlichen Vorgaben auf der anderen Seite. Um Rechtsverstöße trotz der teils unklaren Rechtslage bestmöglich auszuschließen, wird Volkswagen von externen Kanzleien zu diesen Fragestellungen beraten.

Ferner können Rechtsverfahren aus Forderungen nach umfangreicher Klimaschutzleistungen oder im Zusammenhang mit angeblich unvollständigen Angaben zu den Auswirkungen des Klimawandels resultieren. Der Volkswagen Konzern begegnet dem Risiko unter anderem durch Zertifizierung seiner selbst gesetzten Dekarbonisierungsziele mittels unabhängiger und international anerkannter Organisationen und durch konsequente Ausrichtung seiner nichtfinanziellen Berichterstattung an gesetzlichen Anforderungen und denen des Kapitalmarkts.

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 offen gelegt 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 (CARB) – 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 und die AUDI AG trägt die Entwicklungsverantwortung für die Sechs- und Achtzylinder-Dieselmotoren.

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 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. Für die wenigen noch ausstehenden Software-Updates wird eine Freigabe vom KBA noch erwartet.

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 das entsprechende Ordnungswidrigkeitenverfahren betreffend die Volkswagen AG endgültig ein. Zwischenzeitlich hat die Staatsanwaltschaft Braunschweig beim Landgericht Braunschweig beantragt, das Verfahren gegen den ehemaligen Vorsitzenden des Vorstandes wieder aufzunehmen. Über diesen Antrag ist noch nicht abschließend entschieden.

Im September 2020 ließ das Landgericht Braunschweig die Anklage gegen denselben ehemaligen Vorsitzenden 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 Vorsitzenden der Volkswagen AG wurde zwischenzeitlich abgetrennt. Die Verhandlung gegen die weiteren Angeklagten hat im September 2021 begonnen.

Die Staatsanwaltschaft Braunschweig führt weiterhin 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. Das von der Staatsanwaltschaft Stuttgart bezüglich der Dieselthematik auch gegen ein Vorstandsmitglied der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG geführte strafrechtliche Ermittlungsverfahren wegen des Verdachts des Betrugs und der unzulässigen Werbung wurde unter anderem bezüglich des Vorstandsmitglieds zwischenzeitlich gegen Zahlung einer Geldauflage Ende April 2022 eingestellt.

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.

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat mit Urteilen aus Juli und November 2022 entschieden, dass ein sogenanntes Thermofenster (eine temperaturabhängige Abgasrückführung) im Bereich zwischen 15°C und 33°C Außentemperatur eine Abschalteinrichtung darstellt. In diesem Zusammenhang hat der EuGH ein neues, ungeschriebenes Kriterium entwickelt, wonach ein Thermofenster, selbst wenn es dazu dient, plötzliche und außergewöhnliche Schäden zu verhindern, dann unzulässig ist, soweit es den „überwiegenden Teil eines Jahres unter den im Unionsgebiet herrschenden tatsächlichen Fahrbedingungen“ aktiv ist. Der Volkswagen Konzern bewertet die Auswirkungen dieses neuen verkehrstechnischen Kriteriums. Das KBA hat in Bezug auf bestimmte Motoren des Typs EA 896 der ersten Generation, die in bestimmten älteren Fahrzeugmodellen eingesetzt wurden, formelle Verwaltungsverfahren eingeleitet. Der Volkswagen Konzern befindet sich hierzu im Austausch mit der Behörde.

Das Verwaltungsgericht Schleswig hat Ende Februar 2023 einer Klage der Deutschen Umwelthilfe gegen das KBA erstinstanzlich stattgegeben und das KBA dazu verurteilt, den Freigabebescheid für ein Softwareupdate für bestimmte ältere Modelle des Golf Plus aufzuheben, soweit der Freigabebescheid sich auf das Thermofenster bezieht. Volkswagen wird das Urteil nach Vorliegen der schriftlichen Entscheidungsgründe prüfen und über weitere Maßnahmen entscheiden.

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 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. Im ersten Sammelklageverfahren, das sich auf rund 17 Tsd. Amarok-Fahrzeuge bezieht, erging im Mai 2019 ein Berufungsurteil, mit dem die Schadensersatzverpflichtung von Volkswagen do Brasil deutlich auf zunächst rund 172 Mio. BRL reduziert wurde. Im August 2022 wurde die Revision von Volkswagen do Brasil gegen dieses Urteil durch den Superior Court of Justice teilweise zurückgewiesen. Volkswagen do Brasil hat dagegen ein Rechtsmittel eingelegt. Das Urteil ist damit weiterhin nicht rechtskräftig. Die Klägerin hat in der zweiten Sammelklage, die rund 67 Tsd. Amarok-Fahrzeuge einer späteren Generation betrifft, gegen das klageabweisende erstinstanzliche Urteil aus Oktober 2021 Berufung eingelegt.

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 33 Tsd. Ansprüche streitgegenständlich. Einige Verfahren befinden sich zwischenzeitlich in der Berufungs- beziehungsweise Revisionsinstanz. In Deutschland befand der Bundesgerichtshof (BGH) in einem Urteil aus Juni 2022, in dem es um Schadensersatzforderungen von Schweizer Fahrzeugerwerbern ging, die Abtretung von Forderungen an die financialright GmbH für wirksam. Der BGH setzte sich mit der inhaltlichen Begründetheit der Ansprüche nicht auseinander.

In England und Wales wurden die rund 91 Tsd. Ansprüche der Group Litigation gegen den Volkswagen Konzern im Mai 2022 durch einen außergerichtlichen Vergleich in Höhe von 193 Mio. GBP sowie einen gesonderten Beitrag zu den Anwaltskosten und sonstigen Gebühren der Kläger beigelegt.

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 wurde 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, bekannt gegeben. 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 stattgegebendes 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 (DEJF) mit Opt-Out-Mechanismus für niederländische Verbraucher anhängig, die unter anderem Fahrzeuge des Motortyps EA 189 betrifft. Im März 2022 hat das Gericht in erster Instanz ein Zwischenurteil erlassen und darin festgestellt, dass das neue Sammelklageregime, wonach nicht nur die Feststellung von Ansprüchen, sondern auch die Zahlung von Schadensersatz geltend gemacht werden kann, auf dieses Verfahren nicht anwendbar sei. Zudem sei das Gericht in Amsterdam für Klagen von Verbrauchern außerhalb der Niederlande nicht zuständig. Die DEJF hat gegen das Urteil Berufung eingelegt. Das Gericht hat daraufhin das Verfahren in erster Instanz bis zu einer Entscheidung des Berufsgerichts ausgesetzt.

In Portugal ist eine Sammelklage mit Opt-Out-Mechanismus durch eine portugiesische Verbraucherorganisation anhängig. Es sind potenziell bis zu circa 70 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 rund 80 Tsd. Fahrzeuge, unter anderem des Motortyps EA 189 betrifft.

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 40 Tsd. meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung gerichtete Einzelklagen im Zusammenhang mit verschiedenen Dieselmotortypen gegen die Volkswagen AG oder andere Konzerngesellschaften anhängig.

Der 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 Käufer eines vor Bekanntwerden der Dieselthematik erworbenen Fahrzeugs gegen Anrechnung des gezogenen Nutzungsvorteils und Fahrzeugrückgabe an die Volkswagen AG Erstattung des gezahlten Kaufpreises verlangen können. 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 temperaturabhängigen Abgasrückführung (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 Restschadensersatzanspruch gegen die Volkswagen AG zusteht, nachdem er zuvor einen solchen Anspruch für Gebrauchtwagenkäufer verneint hatte. Der BGH entschied, dass sich Käufer die gezogenen Nutzungsvorteile anrechnen lassen müssen und eine Zahlung nur gegen Rückgabe der Fahrzeuge und Abzug der Händlermarge verlangen können. In einem weiteren Grundsatzurteil aus Juli 2022 entschied der BGH betreffend Fahrzeugen mit Motoren des Typs EA 189, dass Käufern von Neufahrzeugen anderer Konzernmarken kein Anspruch auf Restschadensersatz gegen die Volkswagen AG zustehe.

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 einigen Fällen noch nicht beifern. 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 gegen die Volkswagen AG in Deutschland anhängigen Anlegerklagen 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 Zeugenernehmung 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 in weiteren Terminen fortgesetzt. Das Gericht hat für Frühjahr 2023 einen Termin zur Verkündung einer Entscheidung anberaumt.

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 Anspruchsankündigungen 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 sowie verschiedenen Behörden in Kanada und den USA gegen die Volkswagen AG und weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns gerichtet sind.

Im Januar 2017 hatte Volkswagen ein drittes Partial Consent Decree mit dem U.S. Department of Justice (DOJ) und der EPA geschlossen, welches das Bundesgericht in der „Multidistrict Litigation“ im April 2017 genehmigt hatte. Das dritte Partial Consent Decree legte zivilrechtliche Ansprüche und Unterlassungsansprüche gemäß dem Clean Air Act in Bezug auf die 2,0 l und 3,0 l TDI-Fahrzeuge bei und umfasste eine zivilrechtliche Strafe sowie Überwachungs-, Prüf- und Compliance-Verpflichtungen. Des Weiteren hatte das Gericht im Juli 2017 das Third California Partial Consent Decree genehmigt, in welchem Volkswagen sich mit dem Attorney General des Bundesstaates Kalifornien und der CARB geeinigt hatte, zivilrechtliche Strafen zu zahlen und Kosten zu erstatten. Zuletzt hat Volkswagen mit Zustimmung der beteiligten U.S.- und kalifornischen Behörden beantragt, die beiden Consent Decrees zu beenden, weil alle Forderungen daraus erfüllt worden sind. Im September 2022 hat das Gericht die Beendigung genehmigt.

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 Januar 2022 legte Volkswagen umweltrechtliche Klagen des Bundesstaates Ohio 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 unter anderem 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. Zur Zeit läuft die vorprozessuale Beweisaufnahme („pre-trial discovery“).

In einer privaten zivilrechtlichen auf Strafschadensersatz gerichteten umweltrechtlichen Sammelklage im Namen der Einwohner der Provinz Quebec hat das Superior Court of Quebec den zur Beilegung des Rechtsstreits geschlossenen Vergleich im Juni 2022 genehmigt. Das auf die Regelung bezüglich der Anwaltskosten beschränkte Rechtsmittel wurde zwischenzeitlich zurückgewiesen, sodass der Vergleich nun vollzogen wird.

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 ordnete das Oberlandesgericht Celle auf Antrag dreier US-Fonds die Einsetzung eines Sonderprüfers bei der Volkswagen AG an. Der Sonderprüfer sollte 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. Die Volkswagen AG hatte gegen diese ursprünglich formal rechtskräftige Entscheidung Verfassungsbeschwerde vor dem Bundesverfassungsgericht erhoben. Auch gegen die weitere, ursprünglich ebenfalls formal rechtskräftige Entscheidung des Oberlandesgerichts Celle, einen anderen als den zunächst bestellten Sonderprüfer zu bestellen, hatte die Volkswagen AG Verfassungsbeschwerde erhoben. Mit im November 2022 bekanntgegebenen Beschlüssen hat das Bundesverfassungsgericht den beiden Verfassungsbeschwerden stattgegeben und festgestellt, dass die Entscheidungen des Oberlandesgerichts Celle die Volkswagen AG mehrfach in ihren verfassungsmäßig garantierten Rechten verletzen. Die Entscheidungen des Oberlandesgerichts wurden aufgehoben und die Verfahren an dieses zurückverwiesen. Daneben hatte die Volkswagen AG beim Landgericht Braunschweig eine Unterlassungsklage gegen den Sonderprüfer mit dem Antrag erhoben, dass die Sonderprüfung nicht durchgeführt wird, solange der Sonderprüfer seine Unabhängigkeit nicht hinreichend nachgewiesen hat. Das Landgericht Braunschweig wies die Unterlassungsklage im Sommer 2022 ab, die Volkswagen AG hat daraufhin Berufung beim Oberlandesgericht Braunschweig eingelegt.

Beim Landgericht Hannover wurde 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 ruhte bis zur Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts im ersten Sonderprüfungsverfahren. Eine Entscheidung über eine etwaige Wiederaufnahme des Verfahrens ist noch nicht ergangen.

6. 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 2022 auf Basis des gegenwärtigen Kenntnisstands und aktueller Einschätzungen einen Betrag von rund 1,4 Mrd. € (Vorjahr: 2,1 Mrd. €). Soweit bereits hinreichend bewertbar, wurden im Zusammenhang mit der Dieselthematik insgesamt Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 4,2 Mrd. € (Vorjahr: 4,3 Mrd. €) im Anhang angegeben, auf die Anlegerverfahren in Deutschland entfallen davon rund 3,6 Mrd. € (Vorjahr: 3,6 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. Ende September 2022 hat der 1. Kartellsenat des Oberlandesgerichts Celle in einem Musterverfahrens-

entscheid sämtliche von den Klägern beantragten Feststellungsziele zurückgewiesen oder für gegenstandslos erklärt. Damit wurde den Musterbeklagten vollumfänglich Recht gegeben. Die Volkswagen AG haftet nach der Entscheidung des Gerichts unter anderem deshalb nicht, weil die Kläger eine Kenntnis des Vorstands der Volkswagen AG von den angeblich unrichtigen oder veröffentlichtsbedürftigen Kapitalmarktinformationen nicht ausreichend dargelegt haben. Ferner könne ein behauptetes Wissen von Aufsichtsratsmitgliedern dem Vorstand selbst dann nicht zugerechnet werden, wenn es unterstellt würde. Gegen den Musterverfahrensentscheid sind zwei Rechtsbeschwerden eingegangen, von denen sich eine auch gegen die Volkswagen AG richtet.

In Brasilien leitete die brasilianische Finanzverwaltung ein Steuerverfahren gegen Volkswagen Truck & Bus (vormals: MAN Latin America) ein, in dem es um die Bewertung steuerlicher Auswirkungen der in 2009 gewählten Erwerbsstruktur für Volkswagen Truck & Bus geht. Im Dezember 2017 ist im sogenannten Administrative Court Verfahren ein zweitinstanzliches, für Volkswagen Truck & Bus negatives Urteil ergangen. Gegen dieses Urteil hat Volkswagen Truck & Bus 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 Volkswagen Truck & Bus positiven Ausgang gerechnet. Für den gegenteiligen Fall könnte sich ein Risiko von rund 3,5 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. €. Das Gericht der Europäischen Union (Gericht erster Instanz) hat die von Scania in diesem Zusammenhang eingelegten Rechtsmittel in einem Urteil im Februar 2022 vollinhaltlich abgelehnt. Gegen dieses Urteil legte Scania im April 2022 beim Europäischen Gerichtshof Rechtsmittel ein. 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 Kartellschadensersatz zahlen müsste, aktuell eher unwahrscheinlich.

Im Juli 2021 hatte die Europäische Kommission gegen die Volkswagen AG, die AUDI AG und die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG im Rahmen einer Settlement-Entscheidung ein Gesamtbußgeld in Höhe von rund 502 Mio. € verhängt. Volkswagen verzichtete auf die Einlegung von Rechtsmitteln, sodass die Entscheidung 2021 rechtskräftig geworden 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.

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 haben darauf erwidert. Im Februar 2023 hat die KFTC eine Pressemitteilung veröffentlicht, wonach eine Bußgeldentscheidung im SCR-Kontext gegen vier Automobilhersteller erlassen werden soll. Danach soll kein Bußgeld gegen die Volkswagen AG verhängt werden und die Porsche AG soll

nicht von der Entscheidung betroffen sein. Gegen die AUDI AG hingegen soll danach eine Bußgeldentscheidung im SCR-Kontext erlassen werden. Die Zustellung der finalen Entscheidung der Behörde zusammen mit den Entscheidungsgründen steht noch aus und wird in der ersten Jahreshälfte 2023 erwartet. 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.

In der zunächst vom US District Court des Northern District von Kalifornien abschließend abgelehnten überarbeiteten kartellrechtlichen Sammelklage, in der behauptet wurde, 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, lehnte das US-Bundesberufungsgericht für den 9. Gerichtsbezirk (Ninth Circuit) den Ende 2021 gestellten klägerischen Antrag auf erneute Verhandlung über den Beschluss, mit dem das Gericht die Entscheidung des US District Court bestätigt hatte, im Januar 2022 im Rechtsmittelverfahren ab. Im Februar 2022 wies ferner der District Court den Antrag zurück, mit dem die Kläger die Einreichung einer neuen Klageschrift unter Aufhebung des bisherigen Urteils angestrebt hatten. Im Juni 2022 lehnte der US Supreme Court den klägerischen Antrag auf Überprüfung dieser Entscheidung ab.

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.

Die EU-Kommission und die englische Kartellbehörde Competition and Markets Authority (CMA) haben im März 2022 verschiedene Automobilhersteller und Verbände der Automobilbranche durchsucht beziehungsweise förmliche Auskunftsverlangen zugestellt. Im Volkswagen Konzern sind die Volkswagen Group UK, die von der CMA durchsucht wurde, sowie die Volkswagen AG, die ein konzernweites Auskunftsersuchen der EU-Kommission erhalten hat, betroffen. Überprüft wird der Verdacht, dass europäische, japanische und koreanische Hersteller sowie die in den Ländern agierenden nationalen Verbände und der europäische Verband European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) sich seit 2001 beziehungsweise 2002 und bis zur Eröffnung der Verfahren dazu verständigt haben sollen, für Dienstleistungen von Recycling-Unternehmen, die „End-of-Life Vehicles“ (ELV) (konkret Pkw und Vans bis zu 3,75 Tonnen) entsorgen, nicht zu bezahlen. Zusätzlich soll eine Abstimmung dazu erfolgt sein, dass ELV-Themen nicht wettbewerblich genutzt werden sollen, also keine Veröffentlichungen zu Wettbewerbszwecken zu relevanten Recycling-Daten („recycles, recyclability, recovery“) erfolgen. Die untersuchte Zu widerhandlung soll sich insbesondere in der ACEA Working Group Recycling sowie zugehöriger Unterarbeitsgruppen ereignet haben. Die Volkswagen AG beantwortet die Auskunftsersuchen der Europäischen Kommission. Volkswagen Group UK kooperiert mit der CMA. Zudem hat die CMA in dieser Angelegenheit Auskunftsverlangen an die Volkswagen AG gerichtet. Die Volkswagen AG hat gegen die Auskunftsersuchen der CMA im Juli 2022 Klage („judical review“) eingereicht, weil die CMA nach Auffassung der Volkswagen AG mit den Auskunftsersuchen insbesondere ihre Kompetenzen überschreitet. Dieser Klage hat das Gericht im Februar 2023 stattgegeben. Gegen diese Entscheidung kann die CMA Rechtsmittel einlegen. Parallel prüft die Volkswagen AG unverändert Möglichkeiten einer verhältnismäßigen Kooperation.

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 Dieselskandal 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 November 2022 hat der US District Court des Northern District von Kalifornien endgültig den Vergleich in Höhe von 80 Mio. USD zur Beilegung der Forderungen in einer Sammelklage gegen die Volkswagen AG, Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und Porsche Cars North America, Inc. genehmigt, in der es um Behauptungen ging, bei bestimmten Benzinfahrzeugen der Marke Porsche sei angeblich eine Software und/oder Hardware eingesetzt worden, die dazu geführt habe, dass der tatsächliche Schadstoffausstoß und/oder Kraftstoffverbrauch die im Zulassungsverfahren festgestellten Vergleichswerte überschreite.

Die im Dezember 2021 von Navistar geschlossene endgültige Vereinbarung zur Beilegung von Auseinandersetzungen über die Höhe von Gewinnbeteiligungen im Rahmen von betrieblichen Versorgungszusagen von Navistar („Profit Sharing Settlement Agreement“) wurde vom zuständigen Gericht im Juni 2022 endgültig genehmigt. Navistar hat im Berichtszeitraum die noch ausstehenden Zahlungen zur Erfüllung der Vereinbarung von rund 0,4 Mrd. € vollständig geleistet.

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. Das Landgericht Braunschweig hat die Klage im Februar 2023 als unbegründet abgewiesen. Eine weitere Klage gegen die Volkswagen AG mit ähnlichen Klageanträgen und einer weitgehend deckungsgleichen Begründung wurde zudem von einem Biolandwirt, unterstützt durch Greenpeace, beim Landgericht Detmold erhoben. Das Landgericht Detmold hat diese Klage im Februar 2022 ebenfalls als unbegründet abgewiesen.

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.

Im September 2022 hat die GT Gettaxi Ltd. die Klage gegen die Volkswagen AG und einen weiteren Beklagten, in der insbesondere hohe angebliche Schadensersatzforderungen geltend gemacht wurden, fallengelassen. Die Klage war im August 2021 erstinstanzlich wegen Unzuständigkeit der zypriotschen Gerichte abgewiesen worden, wogegen die GT Gettaxi Ltd. Rechtsmittel beim Obersten Gerichtshof (Supreme Court), der letzten zypriotschen Berufungsinstanz, eingelegt hatte.

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	FÄLLIG	FÄLLIG	GESAMT
	2023	2024 - 2027	ab 2028	31.12.2022
Bestellobligo für				
Sachanlagen	8.024	2.167	1	10.191
Immaterielle Vermögenswerte	2.405	240	–	2.645
Investment Property	16	–	–	16
Verpflichtungen aus zugesagten Darlehensvergaben und unwiderruflichen Kreditzusagen				
	12.329	98	14	12.441
Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen	350	278	135	762
Übrige finanzielle Verpflichtungen	4.302	3.407	1.609	9.318
	27.426	6.190	1.758	35.375

Mio. €	FÄLLIG	FÄLLIG	FÄLLIG	GESAMT
	2022	2023 - 2026	ab 2027	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

Die Übrigen finanziellen Verpflichtungen enthalten mit 0,5 Mrd. € (Vorjahr: 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.

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. €	2022	2021
Abschlussprüfungsleistungen	26	22
Andere Bestätigungsleistungen	6	3
Steuerberatungsleistungen	0	7
Sonstige Leistungen	2	4
	34	36

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 Vorjahr 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.

42. Personalaufwand

Mio. €	2022	2021
Löhne und Gehälter	37.529	34.644
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	9.473	9.033
	47.002	43.677

43. Im Jahresdurchschnitt beschäftigte Mitarbeiter

	2022	2021
Leistungslöhner	263.053	263.193
Indirekter Bereich	318.016	313.010
	581.069	576.203
davon Mitarbeiter in passiver Phase der Altersteilzeit	12.144	12.171
Auszubildende	15.622	16.404
	596.691	592.607
Mitarbeiter der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen	72.585	75.040
	669.275	667.647

44. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Nach dem 31. Dezember 2022 hat es keine Vorgänge von besonderer Bedeutung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage gegeben.

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 28. April 2022 (in Kraft getreten am 27. Juni 2022). 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. 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 UND TOP-MANAGEMENT-KREIS

		31.12.2022	31.12.2021
Gesamtaufwand der Periode	Mio. €	136	152
Gesamtbuchwert der Verpflichtung	Mio. €	181	189
Innerer Wert der Schulden	Mio. €	69	127
Beizulegender Zeitwert im Gewährungszeitpunkt	Mio. €	101	110
Anzahl der gewährten Performance Shares	Stück	2.006.851	2.064.335
davon in der Berichtsperiode gewährt	Stück	684.317	769.496

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 688 Mio. € (Vorjahr: 665 Mio. €) zugeteilt. Zum 31. Dezember 2022 betrug der Gesamtbuchwert der Verpflichtung, der dem inneren Wert der Schulden entsprach, 841 Mio. € (Vorjahr: 836 Mio. €). In der Berichtsperiode wurde für diese Zuteilung ein Gesamtaufwand in Höhe von 886 Mio. € (Vorjahr: 857 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 Entsendungsrechten 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.

Das Land Niedersachsen und die Hannoversche Beteiligungsgesellschaft Niedersachsen mbH, Hannover, verfügen gemäß Mitteilung vom 9. Januar 2023 am 31. Dezember 2022 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).

Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE

Die Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG am 1. August 2012 wirkt sich wie folgt auf die bereits vor Einbringung bestehenden, im Zuge der Grundlagenvereinbarung und der hiermit im Zusammenhang stehenden Durchführungsverträge, geschlossenen Vereinbarungen zwischen der Porsche SE, der Volkswagen AG und Gesellschaften des Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzerns aus:

- > 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 GmbH, 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 GmbH, 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 GmbH 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 GmbH 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 GmbH, 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 GmbH 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 GmbH 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 im Rahmen der Betriebseinbringung eingebrachten Tochterunternehmen sowie die Porsche Holding Stuttgart GmbH und die Porsche AG und 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 GmbH, 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-Optionen auf die bei der Porsche SE bis zur Einbringung verbliebenen Anteile an der Porsche Holding Stuttgart GmbH nicht angefallen wären. Entsprechend stellt die Volkswagen AG die Porsche SE hälftig von derartigen, bei der Gesellschaft anfallenden Steuern frei.
- Es wurde darüber hinaus die verursachungsgerechte Allokation etwaiger nachträglicher Umsatzsteuerforderungen beziehungsweise -verbindlichkeiten aus Vorgängen bis zum 31. Dezember 2009 zwischen der Porsche SE und der Porsche AG vereinbart.
- Im Einbringungsvertrag wurden zwischen der Porsche SE und dem Volkswagen Konzern verschiedene Informations-, Verhaltens- und Mitwirkungspflichten vereinbart.

Im Zuge des Börsengangs der Porsche AG und des Stammaktienverkaufs an die Porsche SE haben die Porsche SE und die Volkswagen AG neben dem Aktienkaufvertrag und der Gesellschaftervereinbarung, auch eine „Ablauf- und Anpassungsvereinbarung sowie Vereinbarung zur Anpassung der Grundlagenvereinbarung“ abgeschlossen. Diese führte unter anderem zur Anpassung der in der Grundlagenvereinbarung enthaltenen Regelungen zur Organbesetzung der Porsche AG.

Börsengang der Porsche AG

Am 28. September 2022 hat Volkswagen 25 % der Vorzugsaktien (inklusive Mehrzuteilungen) ihrer Tochtergesellschaft Porsche AG zu einem Platzierungspreis von 82,50 € je Vorzugsaktie bei Investoren platziert. Diese Vorzugsaktien werden seit dem Folgetag an der Börse gehandelt. Grundlage für den Börsengang war eine umfassende Einigung über den Abschluss mehrerer Verträge zwischen Volkswagen und der Porsche SE. In diesem Zusammenhang haben beide Parteien auch vereinbart, dass die Porsche SE 25 % der Stammaktien an der Porsche AG zuzüglich einer Stammaktie von Volkswagen erwirbt. Der Preis je Stammaktie entspricht dem Platzierungspreis pro Vorzugsaktie zuzüglich einer Prämie von 7,5 %. Die übrigen Anteile am Vorzugs- und Stammaktienkapital der Porsche AG halten weiterhin Unternehmen des Volkswagen Konzerns. Im Rahmen des Kaufvertrags übernimmt die Volkswagen AG als Garantiegeberin mehrere Garantien gegenüber der Porsche SE, die die Porsche SE im Wesentlichen so stellen wie die Erwerber der Vorzugsaktien im Rahmen des Börsengangs. Darüber hinaus übernimmt die Volkswagen AG wenige weitere marktübliche und überwiegend auf die positive Kenntnis der Volkswagen AG begrenzte Garantien.

Der Erwerb der Stammaktien durch die Porsche SE erfolgte in zwei Tranchen zu 79.712.501 Aktien beziehungsweise 34.162.500 Aktien, wobei die mit den 113.875.001 Stammaktien verbundenen Stimmrechte bereits mit der Übertragung der ersten Tranche auf die Porsche SE übergegangen sind. Der Vollzug der ersten Tranche war aufschiebend bedingt auf die vollständige Platzierung der Vorzugsaktien im Rahmen des Börsengangs innerhalb der Preisspanne sowie die buchmäßige Lieferung der Platzierungsaktien gegen Zahlung des Platzierungspreises und erfolgte am 4. Oktober 2022, gleichzeitig mit der Begleichung der Kaufpreisverbindlichkeit für die erste Tranche in Höhe von 7,1 Mrd. €. Der Vollzug der zweiten Tranche an Stammaktien war aufschiebend bedingt auf den Vollzug der ersten Tranche und die Auszahlung der Sonderdividende in Höhe von 49 % der Bruttogesamterlöse aus der Platzierung der Vorzugsaktien (einschließlich etwaiger Mehrzuteilungen) und dem Verkauf der Stammaktien. Die Porsche SE hatte das Recht, einseitig auf diese zweite Vollzugsbedingung zu verzichten und somit jederzeit eine vorzeitige Übertragung der zweiten Tranche gegen Kaufpreiszahlung herbeizuführen. Darüber hinaus hatte die Porsche SE das Recht, eine Übertragung der zweiten Tranche zum 30. Dezember 2022 ohne Änderungen der Kaufpreisfälligkeit zum Auszahlungszeitpunkt der Sonderdividende zu bewirken. Dazu war die Bestellung eines Pfandrechts an den Stammaktien der zweiten Tranche zur Sicherung der Kaufpreisforderung von Volkswagen vorgesehen. Hiervon hat die Porsche SE Gebrauch gemacht, sodass die dingliche Übertragung der zweiten Tranche am 30. Dezember 2022 vollzogen wurde. Aus der Transaktion resultierte ein Anspruch gegenüber der Porsche SE in Höhe von 3,0 Mrd. €. Aufgrund des Beschlusses auf der außerordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG am 16. Dezember 2022 bestand die Verpflichtung zur Zahlung der um 19,06 € je Stamm- und Vorzugsaktie erhöhten Dividende („Sonderdividende“), was zu einer Gesamtverpflichtung gegenüber den Anteilseignern der Volkswagen AG in Höhe von 9,6 Mrd. € führte.

Der Mittelabfluss war für den 9. Januar 2023 terminiert und ist auch entsprechend erfolgt. Auf die Porsche SE entfielen hiervon 3,1 Mrd. €.

Die Volkswagen AG und die Porsche SE haben sich auf eine Aufrechnung der Verpflichtung gegenüber der Porsche SE auf Zahlung der Sonderdividende mit dem Anspruch der Volkswagen AG auf die Zahlung des noch ausstehenden Kaufpreises für die zweite Tranche der Stammaktien geeinigt. Die Kaufpreisforderung und die Dividendenverbindlichkeit wurden daher im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2022 saldiert ausgewiesen. Mit der Zahlung der Sonderdividende am 9. Januar 2023 wurde die Aufrechnung vollzogen.

Im Zusammenhang mit dem Börsengang der Porsche AG ist die Volkswagen AG außerdem Verpflichtungen im Hinblick auf Dividendenzahlungen der Porsche AG eingegangen, die aber erst im Jahr 2023 nach der Hauptversammlung der Porsche AG ausgezahlt werden. Die Verpflichtung entfällt in Höhe von 114 Mio. € auf die Porsche SE.

Die Volkswagen AG und die Porsche SE haben sich im Zusammenhang mit dem Börsengang und dem Stammaktienverkauf an die Porsche SE auf eine maßgebliche Teilhabe von Vertretern der Porsche SE im Auf-

sichtsrat der Porsche AG geeinigt. Letztentscheidungsrechte der von Volkswagen bestimmten Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat im Hinblick auf die Lenkung der maßgeblichen Tätigkeiten im Sinne des IFRS 10 bei der Porsche AG stellen eine Beherrschung durch die Volkswagen AG weiterhin sicher.

Weitere Angaben über die Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen nach IAS 24

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

Mio. €	ERBRACHTE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN		EMPFANGENE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN	
	2022	2021	2022	2021
Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	4	6	0	4
Aufsichtsräte	2	2	1	1
Vorstandmitglieder	0	0	0	0
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	1.123	992 ¹	1.707	1.380
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	16.284	17.474	897	815
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	326	349	2.582	1.539
Versorgungspläne	1	1	4	4
Sonstige nahestehende Personen oder Unternehmen	0	0	1	1
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	15	11	5	7

¹ Das Vorjahr wurde angepasst.

Mio. €	FORDERUNGEN GEGEN		VERBINDLICHKEITEN (EINSCHLIESSLICH VERPFLICHTUNGEN) GEGENÜBER	
	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021
Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	1	2	136	1
Aufsichtsräte	0	0	276	252
Vorstandmitglieder	0	0	54	90
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	1.346	1.442	1.866	1.715
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	14.046	12.303	2.740	2.029
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	625	533	1.096	965
Versorgungspläne	1	1	0	–
Sonstige nahestehende Personen oder Unternehmen	0	0	52	49
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	255	240 ¹	1.127	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 2.781 Mio. € (Vorjahr: 2.960 Mio. €) und an die Porsche SE gezahlte beziehungsweise verrechnete Dividenden in Höhe von 4.231 Mio. € (Vorjahr: 756 Mio. €) nicht enthalten.

Die Entwicklung der erbrachten Lieferungen und Leistungen an Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen betrifft im Wesentlichen die Zulieferungen an die chinesischen Joint Venture-Gesellschaften. Die Entwicklung der empfangenen Lieferungen und Leistungen von assoziierten Unterneh-

men und deren Mehrheitsbeteiligungen resultiert im Wesentlichen aus der im Geschäftsjahr erstmalig erfolgten Einbeziehung der Brose Sitech als assoziiertes Unternehmen. Weitere Erläuterungen zur Brose Sitech Transaktion finden sich unter der Angabe „IFRS 5 – Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“.

Die Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen entfallen im Wesentlichen auf gewährte Darlehen in Höhe von 10.350 Mio. € (Vorjahr: 8.756 Mio. €) sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 3.491 Mio. € (Vorjahr: 3.289 Mio. €). Die Forderungen gegen nicht konsolidierte Tochtergesellschaften resultieren ebenfalls im Wesentlichen aus gewährten Darlehen in Höhe von 727 Mio. € (Vorjahr: 737 Mio. €) sowie aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 222 Mio. € (Vorjahr: 344 Mio. €).

In den Verbindlichkeiten gegenüber der Porsche SE sind zum 31. Dezember 2022 die Sonderdividende der Volkswagen AG nach Saldierung mit der Kaufpreisforderung für die zweite Tranche der Stammaktien in Höhe von 22 Mio. € (Vorjahr: – Mio. €) sowie die Verpflichtung aus der Dividende der Porsche AG in Höhe von 114 Mio. € (Vorjahr: – Mio. €) enthalten. In den Verbindlichkeiten gegenüber dem Land Niedersachsen ist zum 31. Dezember 2022 die Sonderdividende der Volkswagen AG in Höhe von 1.125 Mio. € (Vorjahr: – Mio. €) enthalten.

In den ausstehenden Forderungen gegen nahestehende Personen und Unternehmen sind zweifelhafte Forderungen enthalten, welche in Höhe von 49 Mio. € (Vorjahr: 17 Mio. €) wertberichtigt wurden. Im Geschäftsjahr fielen hierfür Aufwendungen in Höhe von 40 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €) an. Die Entwicklung betrifft im Wesentlichen ein gewährtes Darlehen an ein Gemeinschaftsunternehmen.

Des Weiteren bürgt der Volkswagen Konzern für nahestehende Personen und Unternehmen gegenüber externen Banken in Höhe von 296 Mio. € (Vorjahr: 391 Mio. €).

Der Volkswagen Konzern hat im Geschäftsjahr Kapitaleinlagen bei nahestehenden Unternehmen in Höhe von 2.854 Mio. € (Vorjahr: 1.323 Mio. €) getätigt. Der Anstieg steht im Wesentlichen im Zusammenhang mit dem Erwerb von Europcar durch die GMH (siehe hierzu Angabe „Wesentliche Ereignisse“).

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 50,0 Mio. € (Vorjahr: 81,2 Mio. €).

Über die oben genannten Werte hinaus sind für Vorstand und Aufsichtsrat des Volkswagen Konzerns folgende Aufwendungen für die im Rahmen ihrer Organitätigkeit gewährten Leistungen und Vergütungen erfasst worden:

€	2022	2021
Kurzfristig fällige Leistungen		
Leistungen auf Basis von Performance Shares und virtuellen Aktien	44.535.627	40.369.641
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (nur Dienstzeitaufwand)	16.482.035	24.108.076
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	9.475.563	9.772.143
	36.802.931	1.655.497
	107.296.157	75.905.357

Den angestellten Arbeitnehmervertretern im Aufsichtsrat steht weiterhin ein reguläres Gehalt im Rahmen ihres Arbeitsvertrags zu. Dies gilt entsprechend für den Vertreter der leitenden Angestellten im Aufsichtsrat.

Die Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses betreffen Zuführungen zu Pensionsrückstellungen für aktive Vorstandsmitglieder. Die Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses betreffen die Zusagen an Herrn Dr. Diess, der am 31. August 2022 aus dem Vorstand ausgeschieden ist (Vorjahr: Ausscheiden von Herrn Witter).

47. Mitteilungen und Veröffentlichungen von Veränderungen des Stimmrechtsanteils an der Volkswagen AG nach Wertpapierhandelgesetz

PORSCHE

1) Die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass der Stimmrechtsanteil der Porsche Automobil Holding SE an der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg, Deutschland, am 5. Januar 2009 die Schwelle von 50 % überschritten hat und zu diesem Tag 50,76 % (149.696.680 Stimmrechte) beträgt.

2) Folgende Personen haben uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass der Stimmrechtsanteil des jeweiligen Mitteilenden an der Volkswagen Aktiengesellschaft am 5. Januar 2009 die Schwelle von 50 % überschritten hat und zu diesem Tag 50,76% (149.696.680 Stimmrechte) beträgt. Sämtliche vorgenannten 149.696.680 Stimmrechte sind dem jeweiligen Mitteilenden nach § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Die den Mitteilenden zugerechneten Stimmrechte werden über Tochterunternehmen im Sinne von § 22 Abs. 3 WpHG gehalten, deren zugerechneter Stimmrechtsanteil 3% oder mehr beträgt und die in den Klammern angegeben sind:

Mag. Josef Ahorner, Österreich

(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Mag. Louise Kiesling, Österreich

(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Prof. Ferdinand Alexander Porsche, Österreich

(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Dr. Oliver Porsche, Österreich

(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Kai Alexander Porsche, Österreich

(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Mark Philipp Porsche, Österreich

(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Gerhard Anton Porsche, Österreich

(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Ing. Hans-Peter Porsche, Österreich

(Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Peter Daniell Porsche, Österreich

(Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Dr. Wolfgang Porsche, Deutschland

(Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Wolfgang Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich

(Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich
(Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich
(Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich
(Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich
(Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland),

Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich
(Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich
(Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland
(Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland
(Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland
(Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich
(Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland
(Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Wolfgang Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland
(Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Dr. Hans Michel Piëch, Österreich
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Hans Michel Piech GmbH, Grünwald/Deutschland;
Dr. Hans Michel Piëch GmbH, Salzburg/Österreich),

Dr. Hans Michel Piëch GmbH, Salzburg/Österreich
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Hans Michel Piech GmbH, Grünwald/Deutschland),

Hans Michel Piech GmbH, Grünwald/Deutschland
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch, Österreich
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Ferdinand Piech GmbH, Grünwald/Deutschland;
Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung, Wien/Österreich),

Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung, Wien/Österreich
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Ferdinand Piech GmbH, Grünwald/Deutschland;
Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch GmbH, Salzburg/Österreich),

Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch GmbH, Salzburg/Österreich
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Ferdinand Piech GmbH, Grünwald/Deutschland),

Ferdinand Piech GmbH, Grünwald/Deutschland
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland).

3) Die Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg/Österreich, und die Porsche GmbH, Salzburg/Österreich, haben uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Volkswagen Aktiengesellschaft am 5. Januar 2009 jeweils die Schwelle von 50 % überschritten hat und zu diesem Tag jeweils 53,13 % (156.702.015 Stimmrechte) beträgt.

Sämtliche vorgenannten 156.702.015 Stimmrechte sind der Porsche Holding Gesellschaft m.b.H. nach § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Die Unternehmen, über die die Stimmrechte gehalten werden und deren zugerechneter Stimmrechtsanteil 3 % oder mehr beträgt, sind:

- Porsche GmbH, Salzburg/Österreich;
- Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland;
- Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland.

Von den vorgenannten 156.702.015 Stimmrechten sind der Porsche GmbH, Salzburg/Österreich, 50,76 % der Stimmrechte (149.696.753 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Die Unternehmen, über die die Stimmrechte gehalten werden und deren zugerechneter Stimmrechtsanteil 3 % oder mehr beträgt, sind:

- Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland;
- Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland.

4) Die Porsche Wolfgang 1. Beteiligungs GmbH & Co. KG, Stuttgart, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr (indirekter) Stimmrechtsanteil an der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg, Deutschland, am 29. September 2010 die Schwellen von 3%, 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 30% und 50% der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag 50,74 % der Stimmrechte (149.696.680 Stimmrechte) betragen hat.

Davon sind der Porsche Wolfgang 1. Beteiligungs GmbH & Co. KG 50,74 % der Stimmrechte (149.696.680 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die der Porsche Wolfgang 1. Beteiligungs GmbH & Co. KG zugerechneten Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der Volkswagen Aktiengesellschaft jeweils 3 % oder mehr beträgt, gehalten: Wolfgang Porsche GmbH, Grünwald, Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

Die Stimmrechte wurden nicht durch Ausübung eines durch Finanzinstrumente nach § 25 Abs. 1 Satz 1 WpHG verliehenen Erwerbsrechts erlangt.

5) Die LK Holding GmbH, Salzburg, Österreich, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 12.08.2013 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 10.08.2013 die Schwellen von 3%, 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 30% und 50% der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat.

Davon sind der LK Holding GmbH 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die der LK Holding GmbH zugerechneten Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3 % oder mehr beträgt, gehalten: Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart; Familien Porsche-Kiesling Beteiligung GmbH, Grünwald; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald.

6) Die Ahorner Alpha Beteiligungs GmbH, Grünwald, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 11.09.2013 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 11.09.2013 die Schwellen von 3%, 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 30% und 50% der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag 50,73% der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat. Davon sind der Ahorner Alpha Beteiligungs GmbH 50,73% der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die der Ahorner Alpha Beteiligungs GmbH zugerechneten Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3 % oder mehr beträgt, gehalten: Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

7) Die Ahorner Beta Beteiligungs GmbH, Grünwald, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 11.09.2013 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 11.09.2013 die Schwellen von 3%, 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 30% und 50% der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag 50,73% der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat. Davon sind der Ahorner Beta Beteiligungs GmbH 50,73% der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die der Ahorner Beta Beteiligungs GmbH zugerechneten Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3 % oder mehr beträgt, gehalten: Ahorner Alpha Beteiligungs GmbH, Grünwald; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

8) Die Louise Daxer-Piech GmbH, Salzburg, Österreich, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 11.09.2013 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 11.09.2013 die Schwellen von 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % und 50 % der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat. Davon sind der Louise Daxer-Piech GmbH 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die der Louise Daxer-Piech GmbH zugerechneten Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3 % oder mehr beträgt, gehalten: Ahorner Beta Beteiligungs GmbH, Grünwald; Ahorner Alpha Beteiligungs GmbH, Grünwald; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

9) Die Ahorner Holding GmbH, Salzburg, Österreich, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 11.09.2013 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 11.09.2013 die Schwellen von 3%, 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 30% und 50% der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag 50,73% der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat. Davon sind der Ahorner Holding GmbH 50,73% der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die der Ahorner Holding GmbH zugerechneten Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3 % oder mehr beträgt, gehalten: Louise Daxer-Piech GmbH, Salzburg, Österreich; Ahorner Beta Beteiligungs GmbH, Grünwald; Ahorner Alpha Beteiligungs GmbH, Grünwald; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

10) Die Porsche Wolfgang 1. Beteiligungsverwaltungs GmbH, Stuttgart, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 16. Dezember 2014 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 15. Dezember 2014 die Schwellen von 50%, 30%, 25%, 20%, 15%, 10%, 5% und 3% der Stimmrechte unterschritten und zu diesem Tag 0 % der Stimmrechte (0 Stimmrechte) betragen hat.

11) Die Dr. Wolfgang Porsche Holding GmbH, Salzburg, Österreich, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 17. Dezember 2014 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 15. Dezember 2014 die Schwellen von 3%, 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 30% und 50% der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag 50,73% der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat. Davon sind der Dr. Wolfgang Porsche Holding GmbH 50,73% der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die der Dr. Wolfgang Porsche Holding GmbH zugerechneten Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3% oder mehr beträgt, gehalten: Wolfgang Porsche GmbH, Grünwald; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

12) Folgende Personen haben uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 15.07.2015 jeweils mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 14.07.2015 die Schwellen von 3%, 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 30% und 50% der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag jeweils 50,73% der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat:

- Dipl.-Design. Stephanie Porsche-Schröder, Österreich,
- Dr. Dr. Christian Porsche, Österreich,
- Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche, Österreich.

Davon sind jedem der vorgenannten Mitteilenden jeweils 50,73% der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Die ihnen zugerechneten Stimmrechte werden dabei jeweils über folgende von ihnen kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3% oder mehr beträgt, gehalten:

Dr. Wolfgang Porsche Holding GmbH, Salzburg; Wolfgang Porsche GmbH, Grünwald; Ferdinand Porsche Familien-Privatstiftung, Salzburg; Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald; LK Holding GmbH, Salzburg; Louise Kiesling GmbH, Grünwald; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

13) Die Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg, Österreich, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 15.07.2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 14.07.2015 die Schwellen von 50%, 30%, 25%, 20%, 15%, 10%, 5% und 3% der Stimmrechte unterschritten und zu diesem Tage 0% der Stimmrechte (0 Stimmrechte) betragen hat.

14) Die Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg, Österreich, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 15.07.2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 14.07.2015 die Schwellen von 50%, 30%, 25%, 20%, 15%, 10%, 5% und 3% der Stimmrechte unterschritten und zu diesem Tag 0% der Stimmrechte (0 Stimmrechte) betragen hat.

15) Die Ferdinand Porsche Familien-Privatstiftung, Salzburg, Österreich, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 15.07.2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 14.07.2015 die Schwellen von 3%, 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 30% und 50% der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag 50,73% der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat. Davon sind der Ferdinand Porsche Familien-Privatstiftung 50,73% der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die der Ferdinand Porsche Familien-Privatstiftung zugerechneten Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3% oder mehr beträgt, gehalten:

Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald; LK Holding GmbH, Salzburg; Louise Kiesling GmbH, Grünwald; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

16) Folgende Personen haben uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 20.07.2015 jeweils mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 14.07.2015 die Schwellen von 3%, 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 30% und 50% der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag jeweils 50,73% der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat:

- Dr. Geraldine Porsche, Österreich,
- Diana Porsche, Österreich,
- Felix Alexander Porsche, Deutschland.

Davon sind jedem der vorgenannten Mitteilenden jeweils 50,73% der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Die ihnen zugerechneten Stimmrechte werden dabei jeweils über folgende von ihnen kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3% oder mehr beträgt, gehalten:

Ferdinand Porsche Familien-Privatstiftung, Salzburg; Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald; LK Holding GmbH, Salzburg; Louise Kiesling GmbH, Grünwald; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

17) Die Ferdinand Porsche Familien- Holding GmbH, Salzburg, Österreich, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 4. August 2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 31. Juli 2015 die Schwellen von 3%, 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 30% und 50% der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag 50,73% der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat. Davon sind der Ferdinand Porsche Familien- Holding GmbH 50,73% der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die der Ferdinand Porsche Familien-Holding GmbH zugerechneten Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3% oder mehr beträgt, gehalten:

Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald; Louise Kiesling GmbH, Grünwald; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

18) Veröffentlichung gemäß § 26 Abs. 1 WpHG vom 03.06.2016

1. Angaben zum Emittenten

VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg, Deutschland

2. Grund der Mitteilung

- Erwerb/Veräußerung von Aktien mit Stimmrechten
- Erwerb/Veräußerung von Instrumenten
- Änderung der Gesamtzahl der Stimmrechte
- Sonstiger Grund:

3. Angaben zum Mitteilungspflichtigen

Name:

Registrierter Sitz und Staat:

Dr. Dr. Christian Porsche, Dipl.- Design. Stephanie Porsche-Schröder, Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche, Felix Alexander Porsche

4. Namen der Aktionäre mit 3% oder mehr Stimmrechten, wenn abweichend von 3.

Porsche Automobil Holding SE

5. Datum der Schwellenberührung

01.06.2016

6. Gesamtstimmrechtsanteile

	Anteil Stimmrechte (Summe 7.a.)	Anteil Instrumente (Summe 7.b.1. + 7.b.2.)	Summe Anteile (Summe 7.a. + 7.b.)	Gesamtzahl der Stimmrechte des Emittenten
neu	52,22%	52,22%	52,22%	295089818
letzte Mitteilung	50,73%	n/a%	0,00%	

7. Einzelheiten zu den Stimmrechtsbeständen**a. Stimmrechte (§§ 21, 22 WpHG)**

ISIN	absolut		in %	
	direkt (§ 21 WpHG)	zugerechnet (§ 22 WpHG)	direkt (§ 21 WpHG)	zugerechnet (§ 22 WpHG)
DE0007664005	0	154093681	0%	52,22%
Summe	154093681		52,22%	

b.1. Instrumente i.S.d. § 25 Abs. 1 Nr. 1 WpHG

Art des Instruments	Fälligkeit/ Verfall	Ausübungszeit- raum/ Laufzeit	Stimmrechte absolut	Stimm- rechte in %
				%
		Summe		%

b.2. Instrumente i.S.d. § 25 Abs. 1 Nr. 2 WpHG

Art des Instruments	Fälligkeit/ Verfall	Ausübungszeit- raum/ Laufzeit	Barausgleich oder physische Abwicklung	Stimm- rechte ab- solut	Stimm- rechte in %
Ein- bringungs- vertrag	n/a	n/a	physisch	154093681	52,22%
			Summe	154093681	52,22%

8. Informationen in Bezug auf den Mitteilungspflichtigen

Mitteilungspflichtiger (3.) wird weder beherrscht noch beherrscht Mitteilungspflichtiger andere Unternehmen mit melderelevanten Stimmrechten des Emittenten (1.).

Vollständige Kette der Tochterunternehmen beginnend mit der obersten beherrschenden Person oder dem obersten beherrschenden Unternehmen:

Unternehmen	Stimmrechte in %, wenn 3% oder hö- her	Instrumente in %, wenn 5% oder höher	Summe in %, wenn 5% oder höher
Dr. Dr. Christian Porsche, Dipl.-Design. Stephanie Porsche-Schröder, Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche, Felix Alexander Porsche	%	%	%
Familie WP Holding GmbH	%	52,22%	52,22%
Dr. Dr. Christian Porsche, Dipl.-Design. Stephanie Porsche-Schröder, Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche, Felix Alexander Porsche	%	%	%
Dr. Wolfgang Porsche Holding GmbH	%	%	%
Ferdinand Alexander Porsche GmbH	%	%	%
Familie Porsche Beteiligung GmbH	%	%	%
Porsche Automobil Holding SE	52,22%	%	52,22%
Dr. Dr. Christian Porsche, Dipl.-Design. Stephanie Porsche-Schröder, Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche, Felix Alexander Porsche	%	%	%
Ferdinand Porsche Familien-Privatstif- tung	%	%	%
Ferdinand Porsche Familien- Holding GmbH	%	%	%
Ferdinand Alexander Porsche GmbH	%	%	%
Familie Porsche Beteiligung GmbH	%	%	%
Porsche Automobil Holding SE	52,22%	%	52,22%

9. Bei Vollmacht gemäß § 22 Abs. 3 WpHG

(nur möglich bei einer Zurechnung nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG)

Datum der Hauptversammlung:

Gesamtstimmrechtsanteil nach der Hauptversammlung: % (entspricht Stimmrechten)

19) Veröffentlichung gemäß § 26 Abs. 1 WpHG vom 03.06.2016

1. Angaben zum Emittenten

VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg, Deutschland

2. Grund der Mitteilung

- Erwerb/Veräußerung von Aktien mit Stimmrechten
 Erwerb/Veräußerung von Instrumenten
 Änderung der Gesamtzahl der Stimmrechte
 Sonstiger Grund:

3. Angaben zum Mitteilungspflichtigen

Name:

Registrierter Sitz und Staat:

Herr Dr. Wolfgang Porsche

4. Namen der Aktionäre mit 3% oder mehr Stimmrechten, wenn abweichend von 3.

Porsche Automobil Holding SE

5. Datum der Schwellenberührungen

01.06.2016

6. Gesamtstimmrechtsanteile

	Anteil Stimmrechte (Summe 7.a.)	Anteil Instrumente (Summe 7.b.1. + 7.b.2.)	Summe Anteile (Summe 7.a. + 7.b.)	Gesamtzahl der Stimm- rechte des
neu	52,22%	52,22%	52,22%	295089818
letzte Mittei- lung	50,76%	n/a%	0,00%	

7. Einzelheiten zu den Stimmrechtsbeständen**a. Stimmrechte (§§ 21, 22 WpHG)**

ISIN	absolut		in %	
	direkt (§ 21 WpHG)	zugerechnet (§ 22 WpHG)	direkt (§ 21 WpHG)	zugerechnet (§ 22 WpHG)
DE0007664005	0	154093681	0%	52,22%
Summe	154093681		52,22%	

b.1. Instrumente i.S.d. § 25 Abs. 1 Nr. 1 WpHG

Art des Instruments	Fälligkeit/Verfall	Ausübungszeitraum/ Laufzeit	Stimmrechte absolut	Stimmrechte in %
				%
		Summe		%

b.2. Instrumente i.S.d. § 25 Abs. 1 Nr. 2 WpHG

Art des Instruments	Fälligkeit/ Verfall	Ausübungszeitraum/Laufzeit	Barausgleich oder physische Abwicklung	Stimmrechte absolut	Stimmrechte in %
Einbringungsvertrag	n/a	n/a	physisch	154093681	52,22%
			Summe	154093681	52,22%

8. Informationen in Bezug auf den Mitteilungspflichtigen

Mitteilungspflichtiger (3.) wird weder beherrscht noch beherrscht Mitteilungspflichtiger andere Unternehmen mit melderelevanten Stimmrechten des Emittenten (1.).

Vollständige Kette der Tochterunternehmen beginnend mit der obersten beherrschenden Person oder dem obersten beherrschenden Unternehmen:

Unternehmen	Stimmrechte in %, wenn 3% oder höher	Instrumente in %, wenn 5% oder höher	Summe in %, wenn 5% oder höher
Dr. Wolfgang Porsche	%	%	%
Familie WP Holding GmbH	%	52,22%	52,22%
Dr. Wolfgang Porsche	%	%	%
Dr. Wolfgang Porsche Holding GmbH	%	%	%
Ferdinand Alexander Porsche GmbH	%	%	%
Familie Porsche Beteiligung GmbH	%	%	%
Porsche Automobil Holding SE	52,22%	%	52,22%
Dr. Wolfgang Porsche	%	%	%
Ferdinand Porsche Familien-Privatstif- tung	%	%	%
Ferdinand Porsche Familien- Holding GmbH	%	%	%
Ferdinand Alexander Porsche GmbH	%	%	%
Familie Porsche Beteiligung GmbH	%	%	%
Porsche Automobil Holding SE	52,22%	%	52,22%

9. Bei Vollmacht gemäß § 22 Abs. 3 WpHG

(nur möglich bei einer Zurechnung nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG)

Datum der Hauptversammlung:

Gesamtstimmrechtsanteil nach der Hauptversammlung: % (entspricht Stimmrechten)

20) Veröffentlichung gemäß § 26 Abs. 1 WpHG vom 17.06.2016

1. Angaben zum Emittenten

VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg, Deutschland

2. Grund der Mitteilung

- Erwerb/Veräußerung von Aktien mit Stimmrechten
 Erwerb/Veräußerung von Instrumenten
 Änderung der Gesamtzahl der Stimmrechte
 Sonstiger Grund: Konzernmitteilung aufgrund konzerninterner Umstrukturierung

3. Angaben zum Mitteilungspflichtigen

Name:

Registrierter Sitz und Staat:

Dr. Wolfgang Porsche, Dr. Dr. Christian Porsche, Dipl.-Designer.

Stephanie Porsche-Schröder, Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche, Felix Alexander Porsche

4. Namen der Aktionäre mit 3% oder mehr Stimmrechten, wenn abweichend von 3.

Porsche Automobil Holding SE

5. Datum der Schwellenberührungs

15.06.2016

6. Gesamtstimmrechtsanteile

	Anteil Stimmrechte (Summe 7.a.)	Anteil Instrumente (Summe 7.b.1. + 7.b.2.)	Summe Anteile (Summe 7.a. + 7.b.)	Gesamtzahl der Stimmrechte des Emittenten
neu	52,22%	0,00%	52,22%	295089818
Letzte Mitteilung	52,22%	52,22%	52,22%	

7. Einzelheiten zu den Stimmrechtsbeständen**a. Stimmrechte (§§ 21, 22 WpHG)**

ISIN	absolut		in %	
	direkt (§ 21 WpHG)	zugerechnet (§ 22 WpHG)	Direkt (§ 21 WpHG)	zugerechnet (§ 22 WpHG)
DE0007664005	0	154093681	0%	52,22%
Summe	154093681		52,22%	

b.1. Instrumente i.S.d. § 25 Abs. 1 Nr. 1 WpHG

Art des Instruments	Fälligkeit/Verfall	Ausübungszeitraum/ Laufzeit	Stimmrechte absolut	Stimmrechte in %
				%
		Summe		%

b.2. Instrumente i.S.d. § 25 Abs. 1 Nr. 2 WpHG

Art des Instruments	Fälligkeit/ Verfall	Ausübungs- zeit- raum/Lauf- zeit	Barausgleich oder physi- sche Abwicklung	Stimm- rechte ab- solut	Stimmrechte in %
					%
			Summe		%

8. Informationen in Bezug auf den Mitteilungspflichtigen

Mitteilungspflichtiger (3.) wird weder beherrscht noch beherrscht Mitteilungspflichtiger andere Unternehmen mit melderelevanten Stimmrechten des Emittenten (1.).

Vollständige Kette der Tochterunternehmen beginnend mit der obersten beherrschenden Person oder dem obersten beherrschenden Unternehmen:

Unternehmen	Stimmrechte in %, wenn 3% oder höher	Instrumente in %, wenn 5% oder höher	Summe in %, wenn 5% oder höher
Dr. Wolfgang Porsche, Dr. Dr. Christian Porsche, Dipl.-Design. Stephanie Porsche-Schröder, Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche, Felix Alexander Porsche	%	%	%
Familie WP Holding GmbH	%	%	%
Dr. Wolfgang Porsche Holding GmbH	%	%	%
Ferdinand Alexander Porsche GmbH	%	%	%
Familie Porsche Beteiligung GmbH	%	%	%
Porsche Automobil Holding SE	52,22%	%	52,22%
Dr. Wolfgang Porsche, Dr. Dr. Christian Porsche, Dipl.-Design. Stephanie Porsche-Schröder, Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche, Felix Alexander Porsche	%	%	%
Ferdinand Porsche Familien-Privatstiftung	%	%	%
Ferdinand Porsche Familien- Holding- GmbH	%	%	%
Ferdinand Alexander Porsche GmbH	%	%	%
Familie Porsche Beteiligung GmbH	%	%	%
Porsche Automobil Holding SE	52,22%	%	52,22%

9. Bei Vollmacht gemäß § 22 Abs. 3 WpHG

(nur möglich bei einer Zurechnung nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG)

Datum der Hauptversammlung:

Gesamtstimmrechtsanteil nach der Hauptversammlung: % (entspricht Stimmrechten)

21) Veröffentlichung gemäß § 26 Abs. 1 WpHG vom 10.11.2017

1. Angaben zum Emittenten

VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg, Deutschland

2. Grund der Mitteilung

- Erwerb/Veräußerung von Aktien mit Stimmrechten
- Erwerb/Veräußerung von Instrumenten
- Änderung der Gesamtzahl der Stimmrechte
- Sonstiger Grund: Veräußerung eines Tochterunternehmens

3. Angaben zum Mitteilungspflichtigen

Name:

Registrierter Sitz und Staat:

Herr Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Dipl.-Ing. ETH Ferdinand

Karl Piëch, Geburtsdatum: 17.04.1937

4. Namen der Aktionäre mit 3% oder mehr Stimmrechten, wenn abweichend von 3.**5. Datum der Schwellenberührungen**

08.11.2017

6. Gesamtstimmrechtsanteile

	Anteil Stimmrechte (Summe 7.a.)	Anteil Instrumente (Summe 7.b.1. + 7.b.2.)	Summe Anteile (Summe 7.a. + 7.b.)	Gesamtzahl der Stimmrechte des Emittenten
neu	0,00%	0,00%	0,00%	295089818
letzte Mitteilung	50,76%	n/a%	n/a%	

7. Einzelheiten zu den Stimmrechtsbeständen**a. Stimmrechte (§§ 21, 22 WpHG)**

ISIN	absolut		in %	
	direkt (§ 21 WpHG)	zugerechnet (§ 22 WpHG)	direkt (§ 21 WpHG)	zugerechnet (§ 22 WpHG)
DE0007664005	0	0	0,00%	0,00%
Summe	0		0,00 %	

b.1. Instrumente i.S.d. § 25 Abs. 1 Nr. 1 WpHG

Art des Instruments	Fälligkeit/Verfall	Ausübungszeitraum/Laufzeit	Stimmrechte absolut	Stimmrechte in %
				%
		Summe		%

b.2. Instrumente i.S.d. § 25 Abs. 1 Nr. 2 WpHG

Art des Instruments	Fälligkeit/Verfall	Ausübungszeitraum/Laufzeit	Barausgleich oder physische Abwicklung	Stimmrechte absolut	Stimmrechte in %
					%
			Summe		%

8. Informationen in Bezug auf den Mitteilungspflichtigen

Mitteilungspflichtiger (3.) wird weder beherrscht noch beherrscht Mitteilungspflichtiger andere Unternehmen mit melderelevanten Stimmrechten des Emittenten (1.).

Vollständige Kette der Tochterunternehmen beginnend mit der obersten beherrschenden Person oder dem obersten beherrschenden Unternehmen:

Unternehmen	Stimmrechte in %, wenn 3% oder höher	Instrumente in %, wenn 5% oder höher	Summe in %, wenn 5% oder höher

9. Bei Vollmacht gemäß § 22 Abs. 3 WpHG

(nur möglich bei einer Zurechnung nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG)

Datum der Hauptversammlung:

Gesamtstimmrechtsanteil nach der Hauptversammlung: % (entspricht Stimmrechten)

10. Sonstige Erläuterungen

Diese Stimmrechtsmitteilung erfolgt gleichzeitig mit befreiender Wirkung für die Dipl.Ing. Dr. h.c. Ferdinand K. Piech GmbH, Salzburg, und die Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung, Salzburg. Auf Grund der Veräußerung der Beteiligung an der Auto 2015 Beteiligungs GmbH durch die Dipl.Ing. Dr. h.c. Ferdinand K. Piech GmbH, Salzburg, werden auch der Dipl.Ing. Dr. h.c. Ferdinand K. Piech GmbH, Salzburg, und der Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung, Salzburg, keine Stimmrechte an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT mehr zugerechnet.

QATAR

Wir haben folgende Mitteilung erhalten:

(1) Pursuant to article 21, section 1 of the WpHG we hereby notify for and on behalf of the State of Qatar, acting by and through the Qatar Investment Authority, Doha, Qatar, that its indirect voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft

(a) exceeded the threshold of 10 % on December 17, 2009 and amounted to 13.71 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (40,440,274 voting rights) as per this date

(i) 6.93 % (20,429,274 voting rights) of which have been obtained by the exercise by Qatar Holding LLC of financial instruments within the meaning of article 25, section 1, sentence 1 of the WpHG on that date granting the right to acquire shares in Volkswagen Aktiengesellschaft, and

(ii) all of which are attributed to the State of Qatar pursuant to article 22, section 1, sentence 1 no. 1 of the WpHG.

(b) exceeded the threshold of 15 % on December 18, 2009 and amounted to 17.00 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (50,149,012 voting rights) as per this date

(i) 3.29 % (9,708,738 voting rights) of which have been obtained by the exercise by Qatar Holding LLC of financial instruments within the meaning of article 25, section 1, sentence 1 of the WpHG on that date granting the right to acquire shares in Volkswagen Aktiengesellschaft, and

(ii) all of which are attributed to the State of Qatar pursuant to article 22, section 1, sentence 1 no. 1 of the WpHG.

Voting rights that are attributed to the State of Qatar pursuant to lit. (a) and (b) above are held via the following entities which are controlled by it and whose attributed proportion of voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft amount to 3 % each or more:

- (aa) Qatar Investment Authority, Doha, Qatar;
- (bb) Qatar Holding LLC, Doha, Qatar;
- (cc) Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l., Luxembourg, Luxembourg;
- (dd) Qatar Holding Netherlands B.V., Amsterdam, The Netherlands.

(2) Pursuant to article 21, section 1 of the WpHG we hereby notify for and on behalf of the Qatar Investment Authority, Doha, Qatar, that its indirect voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft

(a) exceeded the threshold of 10 % on December 17, 2009 and amounted to 13.71 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (40,440,274 voting rights) as per this date

(i) 6.93 % (20,429,274 voting rights) of which have been obtained by the exercise by Qatar Holding LLC of financial instruments within the meaning of article 25, section 1, sentence 1 of the WpHG on that date granting the right to acquire shares in Volkswagen Aktiengesellschaft, and

(ii) all of which are attributed to the Qatar Investment Authority pursuant to article 22, section 1, sentence 1 no. 1 of the WpHG.

(b) exceeded the threshold of 15 % on December 18, 2009 and amounted to 17.00 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (50,149,012 voting rights) as per this date

(i) 3.29 % (9,708,738 voting rights) of which have been obtained by the exercise by Qatar Holding LLC of financial instruments within the meaning of article 25, section 1, sentence 1 of the WpHG on that date granting the right to acquire shares in Volkswagen Aktiengesellschaft, and

(ii) all of which are attributed to the Qatar Investment Authority pursuant to article 22, section 1, sentence 1 no. 1 of the WpHG.

Voting rights that are attributed to the Qatar Investment Authority pursuant to lit. (a) and (b) above are held via the entities as set forth in (1) (bb) through (dd) which are controlled by it and whose attributed proportion of voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft amount to 3 % each or more.

(3) Pursuant to article 21, section 1 of the WpHG we hereby notify for and behalf of Qatar Holding LLC, Doha, Qatar, that its direct and indirect voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft

(a) exceeded the threshold of 10 % on December 17, 2009 and amounted to 13.71 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (40,440,274 voting rights) as per this date

(i) 6.93 % (20,429,274 voting rights) of which have been obtained by the exercise of financial instruments within the meaning of article 25, section 1, sentence 1 of the WpHG on that date granting the right to acquire shares in Volkswagen Aktiengesellschaft, and

(ii) 6.78 % (20,011,000 voting rights) of which are attributed to Qatar Holding LLC pursuant to article 22, section 1, sentence 1 no. 1 of the WpHG.

(b) exceeded the threshold of 15 % on December 18, 2009 and amounted to 17.00 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (50,149,012 voting rights) as per this date

(i) 3.29 % (9,708,738 voting rights) of which have been obtained by the exercise of financial instruments within the meaning of article 25, section 1, sentence 1 of the WpHG on that date granting the right to acquire shares in Volkswagen Aktiengesellschaft, and

(ii) 6.78 % (20,011,000 voting rights) of which are attributed to Qatar Holding LLC pursuant to article 22, section 1, sentence 1 no. 1 of the WpHG.

Voting rights that are attributed to Qatar Holding LLC pursuant to lit. (a) and (b) above are held via the entities as set forth in (1) (cc) through (dd) which are controlled by it and whose attributed proportion of voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft amount to 3 % each or more.

Wir haben folgende Mitteilung erhalten:

(1) Pursuant to article 21, section 1 of the WpHG we hereby notify for and on behalf of Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l., Luxembourg, Luxembourg, that its indirect voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft exceeded the thresholds of 10 % and 15 % on December 18, 2009 and amounted to 17.00 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (50,149,012 voting rights) as per this date, all of which are attributed to Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l. pursuant to article 22, section 1, sentence 1 no.1 of the WpHG.

Voting rights that are attributed to Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l. are held via the following entities which are controlled by it and whose attributed proportion of voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft amount to 3 % each or more:

- (a) Qatar Holding Netherlands B.V., Amsterdam, The Netherlands;
- (b) Qatar Holding Germany GmbH, Frankfurt am Main, Germany.

(2) Pursuant to article 21, section 1 of the WpHG we hereby notify for and on behalf of Qatar Holding Netherlands B.V., Amsterdam, The Netherlands, that its indirect voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft exceeded the thresholds of 10 % and 15 % on December 18, 2009 and amounted to 17.00 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (50,149,012 voting rights) as per this date, all of which are attributed to Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l. pursuant to article 22, section 1, sentence 1 no. 1 of the WpHG.

Voting rights that are attributed to Qatar Holding Netherlands B.V. are held via the entity as set forth in (1) (b) which is controlled by it and whose attributed proportion of voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft amounts to 3 % or more.

(3) Pursuant to article 21, section 1 of the WpHG we hereby notify for and on behalf of Qatar Holding Germany GmbH, Frankfurt am Main, Germany, that its direct voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft exceeded the thresholds of 3 %, 5 %, 10 % and 15 % on December 18, 2009 and amounted to 17.00 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (50,149,012 voting rights) as per this date.

LAND NIEDERSACHSEN

Das Land Niedersachsen hat unter dem 9. Januar 2023 mitgeteilt, dass das Land Niedersachsen zum 31. Dezember 2022 insgesamt 59.022.390 Stammaktien der Volkswagen AG hält. Hiervon werden 520 VW-Stammaktien direkt und 59.021.870 Stammaktien indirekt über die landeseigene Hannoversche Beteiligungsgesellschaft Niedersachsen mbH (HanBG) gehalten.

48. Deutscher Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG haben am 11. November 2022 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 2022 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.

Vorstand und Aufsichtsrat der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG haben im Dezember 2022 ebenfalls ihre Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben und den Aktionären auf der Homepage <https://investorrelations.porsche.com/de/corporate-governance> dauerhaft zugänglich gemacht.

49. Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat

Die den Mitgliedern des Vorstands gewährten Gesamtbezüge belaufen sich auf 58,5 Mio. € (Vorjahr: 51,5 Mio. €).

Im Rahmen des Performance-Share-Plans wurden den aktiven Mitgliedern des Vorstands für das Geschäftsjahr 2022 insgesamt 133.775 Performance Shares zugeteilt (Vorjahr: 110.165), deren Wert sich im Zuteilungszeitpunkt auf 19,2 Mio. € (Vorjahr: 16,3 Mio. €) belief.

Im Geschäftsjahr 2022 wurden den Mitgliedern des Vorstands im Rahmen des Performance-Share-Plans keine Vorschüsse mehr gewährt. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr Vorschüsse in Höhe von 1,4 Mio. € mit der Auszahlung aus dem Performance Share Plan verrechnet (Vorjahr: 5,1 Mio. €).

Die den Mitgliedern des Aufsichtsrats gewährten Gesamtbezüge belaufen sich auf 5,3 Mio. € (Vorjahr: 5,2 Mio. €).

PENSIONSANSPRÜCHE UND LEISTUNGEN AN AUSGESCHIEDENE MITGLIEDER DES VORSTANDS

Den früheren Mitgliedern des Vorstands und deren Hinterbliebenen wurden 53,5 Mio. € (Vorjahr: 17,5 Mio. €) gewährt. Für diesen Personenkreis bestanden Rückstellungen für Pensionen von 273,3 Mio. € (Vorjahr: 371,9 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, 21. Februar 2023

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, 21. Februar 2023

Volkswagen Aktiengesellschaft
Der Vorstand



Oliver Blume



Arno Antlitz



Ralf Brandstätter



Manfred Döss



Markus Duesmann



Gunnar Kilian



Thomas Schäfer



Thomas Schmall-von Westerholt



Hauke Stars

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 2022, der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2022, der Konzern-Eigenkapitalentwicklung und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 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 2022 geprüft. Die in der Anlage 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 2022 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 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. Wir geben kein Prüfungsurteil zu den in der Anlage genannten Bestandteilen des Konzernlageberichts ab.

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 Prüfungsnachweise 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 2022 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 Prüfungssachverhalt

Aufgrund von Hinweisen auf Unregelmäßigkeiten bei Abgasemissionen von Dieselmotoren in bestimmten Fahrzeugen des Volkswagen-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 Volkswagen-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 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 2022 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 Volkswagen-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 Volkswagen-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.

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 den weiterhin bestehenden, jedoch regional unterschiedlichen, Auswirkungen der COVID-19-Pandemie, haben sich im Geschäftsjahr 2022 insbesondere Produktionsunterbrechungen aufgrund der Versorgungsengpässe bei Halbleitern und die unmittelbaren sowie mittelbaren Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts auf die Zahlungsmittelzuflüsse des Volkswagen-Konzerns sowie seiner verschiedenen Markengesellschaften ausgewirkt, die auch die weitere Entwicklung der Zahlungsmittelzuflüsse beeinflussen können. Weiterhin haben sich die für die Ermittlung der Diskontierungszinssätze relevanten Kapitalmarktzinsen 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. 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 Goodwills und der erworbenen Markennamen in Relation zur Bilanzsumme, 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 Volkswagen-Konzerns beurteilt, ob für die erworbenen Markennamen die Marken die niedrigste Ebene innerhalb des Volkswagen-Konzerns darstellen, die unabhängig voneinander Zahlungsmittelzuflüsse generieren, und ob die Goodwills für interne Managementzwecke auf Ebene der Marken überwacht werden.

Den im Volkswagen Konzern eingerichteten Planungsprozess sowie den Prozess zur Durchführung des Wertminderungstests haben wir analysiert und die in den jeweiligen Prozessen 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 Volkswagen-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 des Russland-Ukraine-Konflikts, der regional unterschiedlichen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf bedeutsame Absatzgebiete und der Versorgungsengpässe 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 und Herstellungskosten von batterie-elektrischen Fahrzeugen 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 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 Volkswagen-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 den weiterhin bestehenden, jedoch regional unterschiedlichen, Auswirkungen der COVID-19-Pandemie, haben sich im Geschäftsjahr 2022 insbesondere Produktionsunterbrechungen aufgrund der Versorgungsengpässe bei Halbleitern und die unmittelbaren sowie mittelbaren Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts auf die Zahlungsmittelzuflüsse des Volkswagen-Konzerns sowie seiner verschiedenen Markengesellschaften ausgewirkt, die auch die weitere Entwicklung der Zahlungsmittelzuflüsse beeinflussen können. Weiterhin haben sich die für die Ermittlung der Diskontierungszinssätze relevanten Kapitalmarktzinsen 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. 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 Bilanzierung 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 Projektmittelsetzbarkeit 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 Entwicklungsleistungen 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 Volkswagen-Konzern eingerichteten Planungsprozess sowie den Prozess zur Durchführung des Wertminderungstests haben wir analysiert und die in den jeweiligen Prozessen 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 Volkswagen-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 Markterwartungen vorgenommen, die den erwarteten Zahlungsmittelzuflüssen zugrunde liegen.

Die Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts, der regional unterschiedlichen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf bedeutsame Absatzgebiete und der Versorgungsgengäste 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 und Herstellungskosten von batterieelektrischen Fahrzeugen 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 Schadensverlaufes 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

Im Bilanzposten vermietete Vermögenswerte werden Fahrzeuge aus Operating-Leasingverträgen ausgewiesen. Die Werthaltigkeit der vermieteten Vermögenswerte hängt insbesondere vom erwarteten Restwert der vermieteten Fahrzeuge nach Ablauf der Vertragslaufzeit ab. Die erwarteten Restwerte werden vierteljährlich von der Gesellschaft überprüft. Dabei werden in Abhängigkeit von lokalen Besonderheiten und Erfahrungswerten aus der Gebrauchtwagenvermarktung fortlaufend aktualisierte interne und externe Informationen über Restwertentwicklungen in die Restwertprognosen einbezogen. Im Rahmen dessen sind insbesondere Annahmen bezüglich des zukünftigen Fahrzeugangebots und der Fahrzeognachfrage sowie der Entwicklung der Fahrzeugpreise zu treffen.

Als Folge der nicht abschließend beurteilbaren direkten und indirekten Auswirkungen der weiterhin gestörten Lieferketten und resultierenden weltweiten Lieferengpässe, der Energiekrise bzw. steigenden Energiepreise infolge des Russland-Ukraine-Krieges sowie der Inflation bestanden im Geschäftsjahr weiterhin erhöhte Schätzunsicherheiten bei der Ermittlung der erwarteten Restwerte. Geringe Veränderungen in den der Bewertung zugrundeliegenden Parametern können zu deutlich voneinander abweichenden Bewertungen führen. Vor diesem Hintergrund war die Ermittlung der erwarteten Restwerte von im Rahmen von Operating-Leasingverträgen vermieteten Vermögenswerten im Rahmen des Werthaltigkeitstests ein besonders wichtiger Prüfungssachverhalt im Rahmen unserer Prüfung.

Prüferisches Vorgehen

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir den von der Gesellschaft 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 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 beurteilt, 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 von im Zusammenhang mit Operating-Leasingverträgen vermieteten Vermögenswerten 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“.

6. Bilanzielle Auswirkungen des Börsengangs der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, Stuttgart, auf den Konzernabschluss

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Am 28. September 2022 hat die VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, über die Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart, 25 % der Vorzugsaktien (inklusive Mehrzuteilungsaktien) der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, Stuttgart, bei Investoren platziert. Diese Vorzugsaktien werden seit dem Folgetag an der Börse gehandelt. Im Zusammenhang mit dem Börsengang wurden mehrere Verträge zwischen der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, der Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart, der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, Stuttgart, und der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, abgeschlossen. Unter anderem haben die VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, die Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart, und die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, den Verkauf von 25 % der Stammaktien plus einer Aktie an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, Stuttgart, an die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, vereinbart. Die übrigen Anteile am Vorzugs- und Stammaktienkapital der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, Stuttgart, halten nach dem Vollzug des Börsengangs und des Verkaufs der Stammaktien weiterhin Unternehmen des Volkswagen-Konzerns.

Der Verkauf der Stammaktien erfolgte in zwei Tranchen, wobei die mit den Stammaktien verbundenen Stimmrechte der zweiten Tranche bereits mit der Übertragung der Stammaktien der ersten Tranche zum Zeitpunkt des Börsengangs auf die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, übergegangen sind. Der Vollzug der Übertragung der zweiten Tranche der Stammaktien war aufschiebend bedingt hinsichtlich des Vollzugs der Übertragung der Stammaktien der ersten Tranche, der Auszahlung einer Sonderdividende in Höhe von 49 % der Bruttogesamterlöse aus der Platzierung der Vorzugsaktien (einschließlich etwaiger Mehrzuteilungsaktien) und dem Verkauf der Stammaktien. Zum 30. Dezember 2022 erfolgte die Übertragung der zweiten Tranche, entsprechend hat die VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, eine Forderung für den Kaufpreis aus der Übertragung der Stammaktien der zweiten Tranche gegenüber der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, in Höhe von EUR 3,0 Mrd. bilanziert. Die zuvor von der Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart, übertragene Forderung wurde in Folge einer zum 30. Dezember 2022 geschlossenen Aufrechnungsvereinbarung zwischen der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, und der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, mit der Verbindlichkeit zur Zahlung der Sonderdividende verrechnet.

Die VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, und die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, haben sich auf eine maßgebliche Teilhabe von Vertretern der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, im Aufsichtsrat der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, Stuttgart, geeinigt. Letztentscheidungsrechte der von der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, bestimmten Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat im Hinblick auf die Lenkung der maßgeblichen Tätigkeiten im Sinne des IFRS 10 bei der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, Stuttgart, stellen nach Einschätzung der gesetzlichen Vertreter eine Beherrschung durch die VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, weiterhin sicher.

Im Rahmen des Börsengangs und des Verkaufs der Stammaktien erfolgte im Konzernabschluss der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, weiterhin die Erfassung von Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter im Eigenkapital in Höhe von EUR 10,8 Mrd. Darüber hinaus wurden Kosten des Börsengangs teilweise direkt im Eigenkapital sowie teilweise aufwandswirksam erfasst. Insgesamt erhöhte sich das Eigenkapital infolge der Transaktion nach Berücksichtigung von direkt mit dem Eigenkapital verrechneten Kosten zum Zeitpunkt des Börsengangs um EUR 19,1 Mrd. In der Konzern-Kapitalflussrechnung des Volkswagen-Konzerns erfolgte die Erfassung von Zahlungsmittelzuflüssen aus dem Börsengang in Höhe von EUR 16,1 Mrd.

In einer außerordentlichen Hauptversammlung der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, am 16. Dezember 2022 wurde beschlossen, eine Sonderdividende in Höhe von 49 % der Bruttogesamterlöse aus der Platzierung der Vorzugsaktien (einschließlich etwaiger Mehrzuteilungsaktien) und dem Verkauf der Stammaktien an die Aktionäre auszuschütten. Im Konzernabschluss der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, zum 31. Dezember 2022 ist eine entsprechende Verbindlichkeit in Höhe von EUR 9,6 Mrd. bilanziert.

Nach Verrechnung mit der gegen die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, bilanzierten Forderung auf die Zahlung des Kaufpreises für die zweite Tranche der Stammaktien, beträgt die bilanzierte Verbindlichkeit zum 31. Dezember 2022 EUR 6,5 Mrd.

Aufgrund der betragsmäßigen Bedeutung der Auswirkungen des Börsengangs auf den Konzernabschluss der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, der Komplexität der Ermittlung der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter und der Beurteilung der Auswirkungen der im Rahmen der Transaktion geschlossenen Verträge in Bezug auf die Beherrschung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, Stuttgart, und den Übergang des wirtschaftlichen Eigentums der Stammaktien der zweiten Tranche sowie der gemäß IAS 24 notwendigen Angaben zu Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen war dieser Sachverhalt im Rahmen unserer Prüfung einer der bedeutsamsten Sachverhalte.

Prüferisches Vorgehen

Zunächst haben wir die im Rahmen des Börsengangs geschlossenen Verträge gewürdigt und ein Verständnis über die einzelnen Transaktionen sowie die bilanzielle Abbildung des Börsengangs erlangt. Im Rahmen unserer Prüfung haben wir die bilanziellen und erfolgswirksamen Effekte aus dem Börsengang nachvollzogen. Insbesondere haben wir die inhaltliche und rechnerische Ermittlung der zum Zeitpunkt des Börsengangs erfassten Anteile nicht beherrschender Gesellschafter unter Berücksichtigung der Inanspruchnahme von Mehrzuteilungsaktien vor dem Hintergrund der abgeschlossenen vertraglichen Regelungen nachvollzogen. Vom Eintritt der Zahlungsmittelzuflüsse aus der Platzierung der Vorzugsaktien (inklusive der Mehrzuteilungsaktien) sowie dem Verkauf der Stammaktien haben wir uns durch die Einsichtnahme in Bankunterlagen überzeugt. In Bezug auf die Kosten des Börsengangs haben wir uns in Stichproben von der ordnungsgemäßen erfolgsneutralen bzw. erfolgswirksamen Erfassung der Kosten überzeugt.

Auf Grundlage der zwischen der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, der Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart, und der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, abgeschlossenen Verträge, der Satzung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, Stuttgart, und weiterer Unterlagen, haben wir das Vorliegen der Beherrschung entsprechend der Regelungen des IFRS 10, der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, Stuttgart, durch die VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, unter Einbezug interner Experten beurteilt.

In Bezug auf die Forderung aus dem Verkauf der zweiten Tranche der Stammaktien an die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, haben wir den Übergang des Eigentums der Anteile zum Bilanzstichtag durch die Einsichtnahme in die zu Grunde liegenden Verträge gewürdigt. Ebenso haben wir die zutreffende Bilanzierung der am 16. Dezember 2022 durch die Hauptversammlung der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, beschlossenen Sonderdividende im Konzernabschluss durch die Einsichtnahme in Beschlussunterlagen gewürdigt.

Schließlich haben wir beurteilt, ob die Angaben im Konzernanhang zum Börsengang der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, Stuttgart, einschließlich der Darstellung der zugrunde liegenden vertraglichen Vereinbarungen mit nahestehenden Personen und Unternehmen im Konzernanhang der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, den Anforderungen der IFRS entsprechen. Insbesondere haben wir Arbeitsergebnisse und Stellungnahmen von Experten, die durch die gesetzlichen Vertreter des Volkswagen-Konzerns beauftragt wurden, gewürdigt.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich keine Einwendungen hinsichtlich der Erfassung der Auswirkungen des Börsengangs der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, Stuttgart, auf den Konzernabschluss ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben

Die dargestellten Informationen und abgegebenen Erklärungen im Zusammenhang mit dem Börsengang der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, Stuttgart, sind in den Abschnitten „Wesentliche Ereignisse“, „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ und „Erläuterungen zur Bilanz“ Textziffer 46 „Angaben über die Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen nach IAS 24“ des Konzernanhangs und im Konzernlagebericht im Kapitel „Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage“, Abschnitt „Börsengang der Porsche AG“ enthalten.

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 unbestimmte 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 Konzernerklärung 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 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 falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern 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 falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern 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 dolosen Handlungen oder Irrtümern 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 falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen 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 aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten könne;
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsysten 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;
- holten 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 Kontrollsysteem, 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 Datei VWAG_JFB_Konzern_2022-12-31.zip 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 2022 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 (06.2022)) 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 Prüfungsnachweise, 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 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 12. Mai 2022 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 13. Dezember 2022 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 in das Unternehmensregister einzustellenden 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**

Folgende Bestandteile des Konzernlageberichts haben wir nicht inhaltlich geprüft:

- die auf der im Konzernlagebericht angegebenen Internetseite veröffentlichte Konzernerklärung zur Unternehmensführung, die Bestandteil des Konzernlageberichts ist.
- die in Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ im Absatz „Überwachung der Wirksamkeit des Risikomanagementsystems und des internen Kontrollsystens“ enthaltenen Lageberichtsfremden Angaben.

Lageberichtsfremde Angaben im Konzernlagebericht sind Angaben, die weder nach §§ 315, 315a bzw. nach §§ 315b bis 315d HGB vorgeschrieben, noch nach DRS 20 gefordert sind.

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 Konzernlageberichtsangaben 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, 3. März 2023

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Meyer	Matischiok
Wirtschaftsprüfer	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 2022 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 Kontrollsyst em, 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 Kontrollsyst ems 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 2022 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, 3. März 2023

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Matischiok
Wirtschaftsprüfer

Hantke
Wirtschaftsprüfer

6

WEITERE INFORMATIONEN

- 485** Fünf-Jahres-Übersicht
- 486** Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
- 487** Glossar
- 490** Termine

Fünf-Jahres-Übersicht

	2022	2021	2020	2019	2018
Mengendaten (in Tsd.)					
Absatz (Automobile)	8.481	8.576	9.157	10.956	10.900
im Inland	1.005	973	1.108	1.347	1.236
im Ausland	7.476	7.603	8.049	9.609	9.664
Produktion (Automobile)	8.717	8.283	8.900	10.823	11.018
im Inland	1.648	1.483	1.633	2.112	2.303
im Ausland	7.069	6.800	7.267	8.712	8.715
Belegschaft (im Jahresdurchschnitt)	669	668	668	668	656
im Inland	289	294	294	295	291
im Ausland	380	373	373	373	365
Finanzdaten (in Mio. €)					
Gewinn- und Verlustrechnung					
Umsatzerlöse	279.232	250.200	222.884	252.632	235.849
Kosten der Umsatzerlöse	−227.005	−202.959	−183.937	−203.490	−189.500
Bruttoergebnis	52.228	47.241	38.947	49.142	46.350
Vertriebskosten	−19.840	−19.228	−18.407	−20.978	−20.510
Verwaltungskosten	−11.689	−10.420	−9.399	−9.767	−8.819
Sonstiges betriebliches Ergebnis	1.426	1.682	−1.466	−1.437	−3.100
Operatives Ergebnis	22.124	19.275	9.675	16.960	13.920
Finanzergebnis	−81	851	1.991	1.396	1.723
Ergebnis vor Steuern	22.044	20.126	11.667	18.356	15.643
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	−6.208	−4.698	−2.843	−4.326	−3.489
Ergebnis nach Steuern	15.836	15.428	8.824	14.029	12.153
Personalaufwand	47.002	43.677	40.516	42.913	41.158
Bilanzstruktur (Stand 31.12.)					
Langfristige Vermögenswerte	340.464	328.261	302.170	300.608	274.620
Kurzfristige Vermögenswerte	224.309	200.347	194.944	187.463	183.536
Gesamtvermögen	564.772	528.609	497.114	488.071	458.156
Eigenkapital	178.327	146.154	128.783	123.651	117.342
davon Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	12.950	1.705	1.734	1.870	225
Langfristige Schulden	203.453	218.062	202.921	196.497	172.846
Kurzfristige Schulden	182.992	164.393	165.410	167.924	167.968
Gesamtkapital	564.772	528.609	497.114	488.071	458.156
Cashflow laufendes Geschäft	28.496	38.633	24.901	17.983	7.272
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	25.454	24.181	18.372	20.076	19.386
Finanzierungstätigkeit	−4.225	−7.754	7.637	−865	24.566

1 Angepasst

Finanzwirtschaftliche Kennzahlen

%	2022	2021	2020	2019	2018
Volkswagen Konzern					
Bruttomarge	18,7	18,9	17,5	19,5	19,7
Personalaufwandsquote	16,8	17,5	18,2	17,0	17,5
Operative Umsatzrendite	7,9	7,7	4,3	6,7	5,9
Umsatzrendite vor Steuern	7,9	8,0	5,2	7,3	6,6
Umsatzrendite nach Steuern	5,7	6,2	4,0	5,6	5,2
Eigenkapitalquote	31,6	27,6	25,9	25,3	25,6
Konzernbereich Automobile²					
Absatzveränderung zum Vorjahr ³	- 1,1	- 6,3	- 16,4	+ 0,5	+ 1,1
Umsatzveränderung zum Vorjahr	+ 12,7	+ 13,3	- 14,3	+ 5,7	+ 2,7
Forschungs- und Entwicklungskosten in % der Umsatzerlöse	8,1	7,6	7,6	6,7	6,8
Operative Umsatzrendite	7,1	6,4	3,7	6,5	5,5
EBITDA (in Mio. €) ⁴	37.323	31.609	24.462	29.706	26.707
Kapitalrendite (RoI) ⁵	12,0	10,4	6,5	11,2	11,0
Cashflow laufendes Geschäft in % der Umsatzerlöse	12,9	15,7	13,6	14,5	9,2
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft in % der Umsatzerlöse	10,8	11,5	10,1	9,4	9,4
Sachinvestitionen in % der Umsatzerlöse	5,5	5,1	6,1	6,6	6,6
Nettoliquidität in % der Umsatzerlöse des Konzerns	15,4	10,7	12,0	8,4	8,2
Eigenkapitalquote	45,1	40,1	38,1	37,6	37,9
Konzernbereich Finanzdienstleistungen					
Wachstum Bilanzsumme	2,6	5,6	0,7	7,9	11,2
Eigenkapitalrendite vor Steuern ⁶	14,0	17,3	8,8	10,8	9,9
Eigenkapitalquote	16,1	14,5	13,2	12,8	12,7

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 Saldos 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 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 Kompensation 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, Lagersysteme 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)	Rating	Testverfahren
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.	Systematische Bewertung von Unternehmen im Hinblick auf ihre Bonität. Das Rating wird durch Bewertungsstufen ausgedrückt, die die verschiedenen Rating-Agenturen unterschiedlich definieren.	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 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, CO ₂ -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.
Modularer Querbaukasten (MQB)	Scalable Systems Platform (SSP)	Vehicle-Lifetime-Value
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.	Die Scalable Systems Platform (SSP) ist eine zukunftsorientierte und wettbewerbsüberlegene Mechatronikplattform für elektrisch angetriebene und volldigitalisierte Fahrzeuge auf Basis einer einheitlichen Software-Architektur. Innovative Technologien und Skalierbarkeit ermöglichen hohe Synergien vom Kleinstwagen bis zur Oberklasse mit der erforderlichen Produktdifferenzierung zwischen den Markengruppen Volumen, Premium sowie Sport & Luxury bei gleichzeitig verringertem Investitionsbedarf.	Der Wert, den ein Fahrzeug für den Volkswagen Konzern inklusive der Handelsorganisation über seinen gesamten Lebenszyklus erwirtschaftet, das heißt beginnend mit den Erträgen aus dem Verkauf, über Erträge während der gesamten Betriebszeit, bis hin zum Recycling am Ende des Fahrzeug-Lebenszyklus.
Null-Emissions-Fahrzeuge (ZEV)	Premium Plattform Elektrik (PPE)	
Fahrzeuge, die beim Betrieb keine schädlichen Emissionen aus Verbrennungsgasen aufweisen. Zu den Null-Emissions-Fahrzeugen zählen beispielsweise reine Elektroautos (BEV) oder Brennstoffzellenfahrzeuge.	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.	
Plug-in-Hybrid		
Leistungsstufe von Hybridfahrzeugen. 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.		

Aktivierungsquote

Die Aktivierungsquote ist als Relation aus den aktvierten 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 Berichtsjahres 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 2023

→ 14. MÄRZ

Jahrespressekonferenz und
Investorenkonferenz der Volkswagen AG

→ 4. MAI

Zwischenbericht Januar – März 2023

→ 10. MAI

Hauptversammlung der Volkswagen AG

→ 27. JULI

Halbjahresfinanzbericht 2023

→ 26. OKTOBER

Zwischenbericht Januar – September 2023

HERAUSGEBER

Volkswagen AG
Konzernfinanzpublizität
Brieffach 1849
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.volksagenag.com

INVESTOR RELATIONS

Investor Relations
Brieffach 1849
38436 Wolfsburg, Deutschland
E-Mail: investor.relations@volkswagen.de
Internet: www.volksagenag.com

KONZEPT, DESIGN UND REALISATION

nexxar GmbH, Wien

FOTOGRAFIE

Volkswagen AG

Dieser Geschäftsbericht ist inhouse erstellt mit firesys (exklusive Konzernabschluss).

358.809.615.00