

17. August 2018

Erster Jahresbericht

des Independent Compliance Auditor für die VW
Defendants

Larry D. Thompson, LLC

ERSTER JAHRESBERICHT: INHALTSVERZEICHNIS

	<u>Seite</u>
A. EINLEITUNG	1
B. U.S. CONSENT DECREE	1
C. CALIFORNIA CONSENT DECREE	2
D. AUFTRAG DES MONITORS UND BERICHTERSTATTUNG IM RAHMEN DER VERGLEICHSVereinbarung	3
E. REVISIONSPLANUNG UND METHODIK	4
1. Revisionsplan	4
2. Umfang der Revision	4
a) Beklagte bei VW	4
b) Zeitraum	5
3. Vorgehensweise	5
4. Einschränkungen	5
F. MELDUNG VON VERSTÖßEN DURCH DIE VW DEFENDANTS	6
1. Leitfäden für Führungskräfte für die MA-Befragung bei VW GOA	6
2. Mitteilung an das CARB über den Beginn der PEMS-Tests	7
3. Halbjahresberichte über Verstöße	7
G. ALLGEMEINE VERPFLICHTUNGEN IM RAHMEN DER CONSENT DECREES	8
1. Kooperation der VW Defendants mit dem ICA (U.S. CD 28(b); Cal. CD ¶ 28(a))	8
2. Environmental Compliance Officer (U.S. CD 28(b))	8
3. Jahresbericht der VW Defendants (U.S. CD 28(c); Cal. CD ¶ 28(b))	9
H. EMPFOHLENE MAßNAHMEN ZUR ERREICHUNG VON COMPLIANCE	9
1. Verfahren zur Bewertung der Einhaltung der Consent Decrees	9
2. Analyse der Umsetzung der Goldenen Regeln	9

ERSTER JAHRESBERICHT: INHALTSVERZEICHNIS

(Fortsetzung)

	<u>Seite</u>
3. Auswirkungen der Goldenen Regeln auf Ergebnisse von internen Revisionen	9
4. Statistik zu Verhaltenskodexschulungen neuer Mitarbeiter	9
5. Case-Tracking-Bericht Hinweisgeber	10
6. Dokumentation kalifornischer Gesetze und Vorschriften	10
7. Unterscheidung zwischen VW GOA und GOA Chattanooga.....	10
I. UNTERLASSUNGSANORDNUNG IN BEZUG AUF DEN PRODUKTENTWICKLUNGSPROZESS	11
1. Funktionstrennung zwischen Produktentwicklung und Zertifizierungsprüfung (U.S. CD ¶ 13; Cal. CD ¶ 12)	11
a) Beschreibung der Pflichten	11
b) Organisatorische Trennung der Produktentwicklung von der Zertifizierungsprüfung und -überwachung	12
c) Bildung der Certification Group	12
d) Zuständigkeiten der Certification Group	13
2. Konzernsteuerkreise (U.S. CD 14; Cal. CD 13)	15
a) Beschreibung der Pflichten	15
b) Einrichtung der Konzernsteuerkreise.....	15
c) Geschäftsordnungen der KSK	16
3. Prüfung mit mobilen Abgasmessgeräten (U.S. CD 15; Cal. CD ¶ 14)	17
a) Beschreibung der Pflichten	17
b) Unabhängiger externer Abgasprüfer.....	18
c) Prüfplan	19
d) Prüfung	20
e) Zusammenfassung des PEMS-Tests.....	20
f) Verstoß	20
g) Handlungsempfehlungen zur Sicherstellung von Compliance	20
4. Definition der Verantwortlichkeiten von Management-Positionen (U.S. CD 17; Cal. CD ¶ 16)	21
a) Beschreibung der Pflichten	21
b) Definition der Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten für	

ERSTER JAHRESBERICHT: INHALTSVERZEICHNIS

(Fortsetzung)

	<u>Seite</u>
Management-Positionen	21
5. Umsetzung der „Goldenen Regeln“ (U.S.-CD 16; Cal. CD ¶ 15)	21
a) Beschreibung der Pflichten	21
b) Die Goldenen Regeln	21
c) Umsetzung	22
d) Mitarbeiterschulung.....	24
e) Überwachung der Umsetzung der Goldenen Regeln unter Verwendung des GRC- Prozesses.....	25
f) Definition von Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten für Geschäftsbereiche, Ausschüsse und Vorstände	25
J. HINWEISGEBERSYSTEM (U.S.-CD 20 & 21; Cal. CD ¶¶ 19 & 20)	26
a) Beschreibung der Pflichten	26
b) Bemühungen der VW Defendants	26
K. ZUSÄTZE ZUR MITARBEITERBEFRAGUNG (U.S. CD 22; CAL. CD ¶ 21)	28
1. Beschreibung der Pflichten	28
2. Maßnahmen der VW Defendants.....	29
a) Mitarbeiterbefragung und Integritätsfrage.....	29
b) Zentralisierter Prozess zur Überwachung und Bearbeitung der Antworten aus der Mitarbeiterbefragung.....	29
c) <i>StiBa</i> -Leitfäden für Führungskräfte	29
d) Jahresbericht der VW Defendants	30
3. Verstoß.....	30
4. Handlungsempfehlungen zur Sicherstellung der Compliance	30
L. ZUSÄTZE ZUM CODE OF CONDUCT (VERHALTENSKODEX) (U.S. CD 23; CAL. CD ¶ 22)	30
1. Beschreibung der Pflichten	30
2. Überarbeitung des Code of Conduct (Verhaltenskodex) zur Einbeziehung des Umweltschutzes und der Verantwortung für die Compliance.....	30
3. Verpflichtende Teilnahme aller neuen Mitarbeiter an Schulungen über	

ERSTER JAHRESBERICHT: INHALTSVERZEICHNIS

(Fortsetzung)

	<u>Seite</u>
den Code of Conduct (Verhaltenskodex).....	31
4. Aufnahme eines Überblicks über die Schulungen über den Code of Conduct (Verhaltenskodex) in den Jahresbericht durch die VW Defendants.....	32
M. EXTERNE AUDITS UND INTERNE REVISIONEN	32
1. Audits des Umweltmanagementsystems (U.S. CD 24; Cal. CD ¶ 23).....	32
a) Beschreibung der Pflichten	32
b) Auswahl des unabhängigen Auditors	33
c) Aufbau des EMS.....	33
d) Auswahl des „in der Industrie anerkannten Standards“	33
e) Auditierung des Produktentwicklungsprozesses.....	34
f) Relevante Fahrzeuge.....	35
g) Beurteilung von „Prozessen zur Einhaltung der US-Umweltgesetze und -bestimmungen“	36
h) Empfehlungen des EMS-Prüfers hinsichtlich Korrekturmaßnahmen.....	36
2. EMS-Prüfberichte (US Consent Decree 25, California Consent Decree 24)	38
a) Beschreibung der Pflichten	38
b) Verteilung und Veröffentlichung des EMS-Prüfberichts.....	39
3. Revisionsprüfung der Implementierung der Goldenen Regeln (US Consent Decree 18, Cal. CD ¶ 17)	39
a) Beschreibung der Pflichten	39
b) Interne Revision.....	39
c) Verfolgung der „Implementierung der internen Prozesse“	41
d) Bewertung der Wirksamkeit.....	41
e) Korrekturmaßnahmen	43
N. NÄCHSTE SCHRITTE.....	44

Anhang – Tabelle der durch das Consent Decree auferlegten Pflichten

Independent Compliance Auditor für die VW Defendants

Erster Jahresbericht

A. EINLEITUNG

Grundlagen dieses Berichts von Larry D. Thompson, LLC sind (1) das seit 13. April 2017 rechtskräftige Third Partial Consent Decree in dem Rechtsstreit zwischen den Vereinigten Staaten und sechs Volkswagen-Konzerngesellschaften (nachstehend „U.S. Consent Decree“ oder „U.S. CD“ genannt) und (2) das seit dem 21. Juli 2017 rechtskräftige Third California Partial Consent Decree zwischen dem Bundesstaat Kalifornien und denselben Volkswagen-Konzerngesellschaften (nachstehend „California Consent Decree“ oder „Cal. CD“ genannt). Das U.S. Consent Decree und das California Consent Decree werden zusammen „Consent Decrees“ genannt. Die Consent Decrees wurden vom US-Bezirksgericht in San Francisco in dem Fall *In re: Volkswagen “Clean Diesel” Marketing, Sales Practices, and Product Liability Litigation* unter der Nr. 3:15-md-02672-CRB (N.D. Cal.) eingetragen.

Dies ist der erste Jahresbericht („erster Jahresbericht“), den Herr Thompson im Rahmen seiner dreijährigen Tätigkeit als Independent Compliance Auditor („ICA“) gemäß den Consent Decrees vorlegt.

B. U.S. CONSENT DECREE

Das U.S. Consent Decree erlegte zwei Gruppen von Volkswagen-Konzerngesellschaften Verpflichtungen auf: (1) der Volkswagen AG, der AUDI AG, der Volkswagen Group of America, Inc. und der Volkswagen Group of America Chattanooga Operations, LLC (die „VW Defendants“) und (2) der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und der Porsche Cars North America (die „Porsche Defendants“). Der Vergleich regelt die zivilrechtlichen Ansprüche der USA gegen die VW Defendants und die Porsche Defendants auf Zahlung zivilrechtlicher Geldstrafen sowie Unterlassungsansprüche wegen Abgasbetruges und Verstößen gegen den Clean Air Act (Luftreinhaltungsgesetz).

Neben der Festsetzung einer Geldstrafe in Höhe von 1,45 Mrd. USD beinhaltet das U.S. Consent Decree bezüglich beider Gruppen von Beklagten verschiedene Verpflichtungen. Die gegen die VW Defendants gerichteten Verpflichtungen bestehen aus einer Reihe zwingender Änderungen der internen Strukturen und Prozesse der VW Defendants, insbesondere interner Strukturen und Prozesse, die in den Abgasbetrug und die Verstöße gegen den Clean Air Act durch die VW Defendants verwickelt sind. Ferner beinhaltet die Verpflichtungen Berichtspflichten der VW Defendants gegenüber der US-Bundesregierung und der Öffentlichkeit. Das U.S. Consent Decree enthält gesonderte Verpflichtungen für die Porsche Defendants.

Für die meisten der den VW Defendants auferlegten Pflichten war im U.S. Consent Decree eine Frist für die Erfüllung festgesetzt. Als Stichtag für den Beginn der Fristen wurde der 13. April 2017 festgesetzt, der Tag, an dem das U.S. Consent Decree durch Eintragung rechtskräftig geworden ist.

Im U.S. Consent Decree haben sich VW Defendants zur Beauftragung eines ICA verpflichtet; dieser beaufsichtigt die Erfüllung der den VW Defendants auferlegten Pflichten.

Als Zeitraum, in dem der ICA dieser Tätigkeit nachgehen sollte, wurden drei Jahre ab dem Stichtag festgesetzt. Das U.S. Consent Decree verlangte lediglich die Beaufsichtigung der VW Defendants durch den ICA; dieser erhielt nicht den Auftrag, die Porsche Defendants und die Porsche auferlegten separaten Pflichten zu beaufsichtigen.

Das U.S. Consent Decree sieht vor, dass der ICA dem Justizministerium der Vereinigten Staaten („US-Justizministerium“) und den VW Defendants während seiner Amtszeit drei Jahresberichte über die Erfüllung der in der Unterlassungsanordnung enthaltenen Pflichten der VW Defendants vorlegen wird. Das Fälligkeitsdatum der Jahresberichte sowie andere Fälligkeiten wurden von den Parteien des Consent Decree geändert und am 1. Juni 2018 bei Gericht eingereicht. Eine im Wesentlichen ähnliche Vereinbarung wurde hinsichtlich des California Consent Decree getroffen.

Diesem ersten Jahresbericht werden zwei weitere Jahresberichte folgen. Das U.S. Consent Decree verlangt, dass die Endfassung jedes der drei Jahresberichte des ICA von den VW Defendants auf der öffentlichen Webseite veröffentlicht wird. Das U.S. Consent Decree sah die Möglichkeit vor, bestimmte „vertrauliche Geschäftsinformationen“ und personenbezogener Informationen in den öffentlich gemachten Berichten zu schwärzen. Alle Schwärzungen dieses Berichts wurden von den VW Defendants gemäß dieser Bestimmung vorgenommen.

Am 16. Juni 2017 haben die VW Defendants mit Zustimmung des US-Justizministeriums Herrn Larry D. Thompson, LLC als ICA beauftragt.

C. CALIFORNIA CONSENT DECREE

Am 21. Juli 2017 hat das US-Bezirksgericht das California Consent Decree eingetragen. Das California Consent Decree regelt zivilrechtliche Ansprüche des Bundesstaates Kalifornien gegen die Volkswagen-Konzerngesellschaften auf Zahlung zivilrechtlicher Geldstrafen sowie Unterlassungsansprüche wegen Abgasbetruges und Verstößen gegen bundesstaatliche Gesetze.

Ebenso wie das U.S. Consent Decree sieht das California Consent Decree für die sechs Konzerngesellschaften, aus denen sich die VW Defendants und die Porsche Defendants zusammensetzen, Strafzahlungen sowie verschiedene Verpflichtungen vor. (Das California Consent Decree verwendete für die vier im U.S. Consent Decree „VW Defendants“ genannten Konzerngesellschaften die Bezeichnung „Volkswagen-Parteien“; der leichten Lesbarkeit und der Einheitlichkeit halber wird in diesem Bericht nur „VW-Beklagte“ verwendet.)

Die den VW Defendants durch das California Consent Decree auferlegten Pflichten gleichen im Wesentlichen den im U.S. Consent Decree vorgesehenen Pflichten, verweisen dabei aber auch auf Anforderungen in Verbindung mit kalifornischen Umweltschutzgesetzen. Dies geschieht durch Hinzufügen des Satzteils „einschließlich Kalifornien“ im California Consent Decree, während im U.S. Consent Decree von Gesetzen, Vorschriften und Anforderungen der „USA“ die Rede ist. Soweit nichts anderes angegeben ist, schließen in diesem Bericht Verweise auf in den Consent Decrees genannte Pflichten, die Gesetze, Vorschriften und Anforderungen der „USA“ betreffen, kalifornische Gesetze, Vorschriften und Anforderungen ein.

In das California Consent Decree wurden ferner speziell auf Kalifornien bezogene Pflichten hinsichtlich der erforderlichen Abgastests aufgenommen.

Dem California Consent Decree zufolge ist der ICA dafür verantwortlich, die Befolgung des California Consent Decree sowie des U.S. Consent Decree durch die VW Defendants zu bewerten. Wie das U.S. Consent Decree, so sah auch das California Consent Decree eine Frist von drei Jahren für den ICA vor und verlangte von diesem das Erstellen von Jahresberichten. Das California Consent Decree hat dem ICA erlaubt, sowohl dem US-Justizministerium als auch den Vertretern Kaliforniens, nämlich dem kalifornischen Attorney General und dem California Air Resources Board („CARB“) (zusammen „kalifornische Behörden“ genannt) statt gesonderter Jahresberichte einen gemeinsamen Jahresbericht vorzulegen.

D. AUFTRAG DES MONITORS UND BERICHTERSTATTUNG IM RAHMEN DER VERGLEICHSVEREINBARUNG

Neben seiner Tätigkeit als ICA ist Larry D. Thompson, LLC unabhängiger Compliance Monitor („Monitor“) des im Strafverfahren *United States v. Volkswagen AG*, Nr. 16-cr-20394-SFC (E.D. Mich.) geschlossenen Plea Agreement („Vergleichsvereinbarung“). Das U.S. Consent Decree sah diese doppelte Aufgabe für den ICA ausdrücklich vor.

Die Vergleichsvereinbarung verlangte, dass der Monitor die Erfüllung der Vergleichsbedingungen durch die Volkswagen AG bewertet, beaufsichtigt und überwacht und die „Einführung und Durchsetzung des Compliance- und Ethikprogramms [der Gesellschaft] zwecks Vermeidung zukünftiger betrügerischer Handlungen und Umweltverstöße durch die Gesellschaft und ihre verbundenen Unternehmen“ beurteilt . . .“ Der Auftrag des Monitors im Rahmen der Vergleichsvereinbarung beinhaltete auch eine „Bewertung des Bekenntnisses des Vorstands und des oberen Managements zum Compliance- und Ethikprogramm der Gesellschaft und zu seiner wirksamen Umsetzung“. Darüber hinaus sah die Vergleichsvereinbarung vor, dass der Monitor nach Ablauf der Dreijahresfrist bescheinigen solle, ob dieses Ethik- und Compliance-Programm „hinreichend geeignet ist und angemessen umgesetzt wird, um Verstöße gegen die Betrugsbekämpfungs- und Umweltgesetze zu verhindern und aufzudecken.“

Der Vergleichsvereinbarung zufolge sollte der Monitor einen vertraulichen schriftlichen Bericht über seine anfängliche Bewertung vorlegen; dieser Bericht sollte „die Bewertung des Monitors sowie bei Bedarf Empfehlungen enthalten, die geeignet sind, die Wirksamkeit des Programms der Gesellschaft bei der Einhaltung von Betrugsbekämpfungs- und Umweltgesetzen zu verbessern.“ Auch sah die Vergleichsvereinbarung zusätzliche regelmäßige, vertrauliche Berichte des Monitors an das US-Justizministerium und die Volkswagen AG vor. Der Monitor legte seinen ersten Bericht im Rahmen der Vergleichsvereinbarung am 30. März 2018 vor.

Wegen der erheblichen Unterschiede zwischen den Verantwortlichkeiten – einschließlich der Berichtspflichten – des Monitors im Rahmen der Vergleichsvereinbarung und denen des ICA im Rahmen der Consent Decrees sind die im Rahmen der Vergleichsvereinbarung zu erstellenden Berichte des Monitors und die Jahresberichte des ICA nicht vergleichbar. In seinen gemäß den Consent Decrees erstellten Jahresberichten informiert der ICA die Regierung und die Öffentlichkeit darüber, wie er im Rahmen seiner laufenden Prüfung der Einhaltung der Consent Decrees durch die VW Defendants die Maßnahmen bewertet, die die VW Defendants ergriffen haben, um die in den Consent Decrees konkret aufgeführten Pflichten und Aufgaben zu erfüllen.

Die im Rahmen der Vergleichsvereinbarung zu erstellenden Berichte beinhalten eine breitere Beurteilung der „Wirksamkeit“ des allgemeinen Compliance-Programms der Volkswagen AG sowie ihrer Tochtergesellschaften und verbundenen Unternehmen.

Die Unterscheidung zwischen den Jahresberichten im Rahmen der Consent Decrees und den im Rahmen der Vergleichsvereinbarung zu erstellenden Berichten schlägt sich auch darin nieder, was in den Dokumenten unter „Erkenntnissen“ und „Empfehlungen“ der Berichte verstanden wird. Den Consent Decrees zufolge müssen die Jahresberichte „Erkenntnisse über die Nichteinhaltung der Anforderungen in Section V (Injunctive Relief for the Volkswagen Parties [Pflichten der Volkswagen-Parteien]) durch die Volkswagen-Parteien“ enthalten sowie „entsprechende Maßnahmen empfehlen, die von den Volkswagen-Parteien zwecks Einhaltung zu ergreifen sind“. Auf der anderen Seite sah die Vergleichsvereinbarung „Empfehlungen“ in den im Rahmen des Vergleichs zu erstellenden Berichten des Monitors vor, die „geeignet sind, die Wirksamkeit des Programms [von Volkswagen] bei der Einhaltung von Betrugsbekämpfungs- und Umweltgesetzen zu verbessern“. Der Schwerpunkt der Consent Decree-Berichte liegt auf der Kontrolle der Befolgung der Consent Decrees, während der Schwerpunkt der im Rahmen der Vergleichsvereinbarung zu erstellenden Berichte darauf liegt, die Gestaltung, Umsetzung und Wirksamkeit des Compliance-Programms als Ganzes sowie das Engagement des oberen Managements für das Programm zu bewerten, besonders im Hinblick auf die künftige Einhaltung der Gesamtheit der Betrugsbekämpfungs- und Umweltgesetze.

E. REVISIONSPLANUNG UND METHODIK

1. Revisionsplan

Das U.S. Consent Decree verlangte, dass der ICA 30 Tage nach seiner Beauftragung den Entwurf eines Revisionsplans („Revisionsplan“) vorlegt; dieser Plan sollte eine Checkliste einschlägiger Compliance-Anforderungen, Verfahren für den Austausch notwendiger Unterlagen und Informationen sowie andere Bedingungen enthalten, die der ICA für notwendig hält. Der ICA hat dem US-Justizministerium diesen Revisionsplan am 17. Juli 2017 vorgelegt und am 22. Dezember 2017 einen ergänzenden Anhang eingereicht.

Um die im Revisionsplan aufgeführten Tätigkeiten erfolgreich durchzuführen, hat der ICA während des ersten Prüfungszeitraums erhebliche Anstrengungen unternommen, um sich mit den komplexen Organisationsstrukturen und Betriebsabläufen der VW Defendants sowie deren Bemühungen zur Befolgung der in den Consent Decrees verhängten Unterlassungsanordnung vertraut zu machen. Der ICA setzt die Planung und Durchführung von Revisionsverfahren während des gesamten dreijährigen Revisionszeitraums fort.

2. Umfang der Revision

a) Beklagte bei VW

Wie bereits erläutert, hat der ICA die Aufgabe, die Bemühungen der vier VW Defendants im Rahmen der Unterlassungsanordnung zu beaufsichtigen. Die Aufgaben des ICA – und dieser erste Jahresbericht – beziehen sich nur auf diese Konzerngesellschaften und schließen die aus den Consent Decrees erwachsenden Pflichten der Porsche Defendants aus. Die vier VW Defendants haben unterschiedliche Verantwortungsbereiche. Zur Volkswagen AG („VW AG“) gehören sowohl Funktionen der Muttergesellschaft, „Konzernfunktionen“ genannt, sowie Funktionen für VW Pkw, eine der „Marken“ von Volkswagen. AUDI AG („AUDI“) ist eine eigene Marke. Zur Volkswagen Group of America, Inc. („VW GOA“) gehören die US- Geschäfte der VW AG, einschließlich der Tochtergesellschaft der VW GOA, nämlich der Volkswagen Group of America Chattanooga Operations, LLC („GOA Chattanooga“), einer Fertigungsstätte in Chattanooga, Tennessee.

Die VW AG und AUDI AG verwenden ein System aus Kürzeln für die Bezeichnungen einzelner Abteilungen und Unternehmenseinheiten innerhalb ihrer Organisationsstruktur. Beispielsweise werden Abteilungen innerhalb der Konzernfunktion bei der VW AG mit dem Buchstaben „K-“ gefolgt von zusätzlichen Bezeichnungen kenntlich gemacht. Die Abteilungsnamen bei AUDI AG beginnen mit „I/“ oder „N/“, entsprechend den deutschen AUDI-Standorten Ingolstadt und Neckarsulm. Soweit zweckmäßig werden in diesem Bericht die jeweiligen Bezeichnungen in Klammern angegeben.

b) Zeitraum

Dieser erste Jahresbericht deckt den Zeitraum 14. April 2017 bis 13. April 2018 ab. Wie in den Änderungen der Consent Decrees vorgesehen, kann der ICA jedoch nach eigenem Ermessen über Ereignisse berichten, die außerhalb der für jeden Jahresbericht angegebenen Zeiträume liegen. Der ICA wird zwei zusätzliche Berichte vorlegen, in denen die Aktivitäten der VW Defendants in Bezug auf die durch die Consent Decrees erlassene Unterlassungsanordnung beschrieben werden. Die Tätigkeit des ICA hat mit seiner Beauftragung am 16. Juni 2017 begonnen und dauert drei Jahre.

3. Vorgehensweise

Der ICA beaufsichtigt die Befolgung der Consent Decrees seitens der VW Defendants durch vielfältige Aktivitäten. Dazu gehört insbesondere Folgendes: Überprüfung von Dokumenten, einschließlich Besprechungsprotokollen, Organisationsplänen, Richtlinien, Verfahren, statistischen Daten, Schulungsunterlagen und Arbeitspapieren; Prüfung bewährter branchenspezifischer Methoden und Verfahren; Besprechungen mit wichtigen Mitarbeitern von Volkswagen, die an der Ausübung und Beachtung der Pflichten der VW Defendants beteiligt sind; Überwachung von Revisionen und Aktivitäten; Beachtung von Besprechungen und Betriebsabläufen; unabhängige Analyse und Überprüfung sachdienlicher Daten; Prüfung US-amerikanischer, kalifornischer und internationaler Umweltschutzgesetze und -vorschriften. Bei Bedarf betreffen diese Aktivitäten sowohl die VW Defendants als auch Dritte wie die externen Abgasprüfer und den EMS-Auditor, die nach den Consent Decrees erforderlich sind. Der ICA führt von Dritten durchgeführte Arbeiten nicht erneut durch.

Bei seiner Arbeit berücksichtigt der ICA Leitlinien für die Aufrechterhaltung wirksamer interner Kontrollen, darunter das Rahmenwerk „Interne Kontrolle“ des Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission („COSO“). Darüber hinaus berücksichtigt der ICA während der gesamten Planung und Durchführung seiner Arbeit die Leitlinien des Public Company Accounting Oversight Board, des American Institute of Certified Public Accountants und des International Auditing and Assurance Standards Board.

4. Einschränkungen

Wie oben erwähnt, sind in den Consent Decrees ein dreijähriger Prüfungszeitraum sowie eine jährliche Berichterstattung während dieses Zeitraums vorgesehen. Die Überprüfung des ICA darauf, ob die VW Defendants die ihnen in den Consent Decrees auferlegten Pflichten weiterhin erfüllen, sowie die Ergebnisse der Revision sind gemeinsam Gegenstand der drei Jahresberichte. Der ICA ist noch mit der Planung und Durchführung von Revisionsverfahren beschäftigt; dabei baut er auf der im ersten Prüfungszeitraum geleisteten Arbeit auf, die sich in diesem Bericht widerspiegelt. Endgültige Schlussfolgerungen darüber, ob die VW Defendants ihre Pflichten im Rahmen der Consent Decrees erfüllen, zieht der ICA am Ende des gesamten dreijährigen Prüfungszeitraums. Allerdings wird jede Nichteinhaltung, die der ICA zu irgendeinem Zeitpunkt während des Dreijahreszeitraums feststellt, soweit zutreffend den VW Defendants, dem US-Justizministerium bzw. den kalifornischen Behörden mitgeteilt. Diese Diskussionen sind Teil des laufenden Dialogs, den der ICA mit den VW Defendants über ihre Pflichten und ihre Befolgung der Consent Decrees führt.

Die für den Abschluss der Überprüfung notwendigen Informationen wurden hauptsächlich von den VW Defendants sowie unter bestimmten Umständen bei Dritten eingeholt. Der ICA hat seine Durchsicht dieser Informationen durch unabhängige Beobachtung der Aktivitäten der VW Defendants, durch Berücksichtigung bewährter branchenspezifischer Praktiken sowie nach fachlichem Ermessen ergänzt.

Im Übrigen sind einige Bestimmungen der Consent Decrees Auslegungssache, da nicht für alle in den Dokumenten verwendeten Begriffe Definitionen bereitgestellt wurden. Dort, wo die VW Defendants eine Begriffsauslegung bereitgestellt haben, meldet der ICA diese Auslegung neben anderen Erklärungen der VW Defendants zur Erfüllung der jeweiligen Verpflichtung.

F. MELDUNG VON VERSTÖßEN DURCH DIE VW DEFENDANTS

Zum Datum dieses ersten Jahresberichts haben die VW Defendants zwei Verstöße gegen die im Rahmen der Consent Decrees ergangene Unterlassungsanordnung festgestellt und gemeldet.

1. Leitfäden für Führungskräfte für die MA-Befragung bei VW GOA

Den Consent Decrees zufolge sollten VW GOA und die anderen VW Defendants Änderungen der jährlichen Mitarbeiterbefragung des Unternehmens und der damit verbundenen Follow-up-Prozesse vornehmen. Insbesondere sollten die VW Defendants: (1) zur Befragung eine Frage hinzufügen, um die Fortschritte einer neuen Integritätskampagne zu überwachen, und (2) Fragen zu Befragungs-„Leitfäden für Führungskräfte“ hinzufügen, um die Einhaltung US-amerikanischer Gesetze und Vorschriften in Bezug auf Umwelt-Compliance zu bewerten. Die Consent Decrees haben hierfür eine Frist bis zum 12. Juli 2017 gesetzt.

Die VW Defendants haben den ICA darüber informiert, dass VW GOA am 27. März 2018 infolge einer Anfrage des ICA entdeckt hat, dass sie die in den Consent Decrees verlangten Fragen versehentlich nicht in ihre Leitfäden für Führungskräfte aufgenommen haben. Nach dieser Entdeckung hat VW GOA eine Liste von Fragen zur Aufnahme in ihre Leitfäden für Führungskräfte erarbeitet, um die Forderungen der Consent Decrees zu erfüllen.

Die aktualisierten Leitfäden für Führungskräfte von VW GOA, einschließlich der Fragen, wurden den Managern von VW GOA am 13. April 2018 per E-Mail zugesandt. Am 16. April 2018 informierten die VW Defendants das US-Justizministerium und die kalifornischen Behörden über die Nichteinhaltung.

Zum jetzigen Zeitpunkt kann der ICA keine zusätzlichen Korrekturmaßnahmen für diesen Verstoß empfehlen. Allgemeine Empfehlungen für die grundsätzliche Befolgung der Consent Decrees sind unten aufgeführt.

2. Mitteilung an das CARB über den Beginn der PEMS-Tests

Den Consent Decrees zufolge sollten die VW Defendants ausgewählte Leichtfahrzeuge der Modelljahre 2017, 2018 und 2019 unter Verwendung eines Portable Emissions Measurement System („PEMS“) testen lassen. Die Consent Decrees verlangten ferner, dass die VW Defendants einen unabhängigen Dritten als Abgasprüfer („externer Abgasprüfer“) beauftragen, einzelne Elemente der erforderlichen PEMS-Tests durchzuführen. Dem California Consent Decree zufolge sollten die VW Defendants und der externe Abgasprüfer „bestmögliche Anstrengungen unternehmen, das CARB 10 Tage vor Beginn der Tests schriftlich darüber zu benachrichtigen“. Der für das Modelljahr 2017 verlangte PEMS-Tests wurde von dem externen Abgasprüfer zwischen dem 29. August 2017 und dem 12. Oktober 2017 durchgeführt.

Am 25. April 2018 fiel den VW Defendants auf, dass sie diese Anforderung des California Consent Decree übersehen hatten. Am 30. April 2018 benachrichtigten die VW Defendants den ICA darüber, dass sie „keine Mitteilung an das CARB gemäß [California Consent Decree] § 14(c)(iii) finden“ konnten. Am 14. Mai 2018 benachrichtigten die VW Defendants das CARB über den Verstoß.

Die VW Defendants haben bestätigt, dass die für die Durchführung der PEMS-Tests Verantwortlichen sich jetzt der Mitteilungspflicht bewusst sind und dafür Sorge tragen wollen, dass das CARB 10 Tage vor Beginn der PEMS-Tests für die Modelljahre 2018 und 2019 schriftlich benachrichtigt wird.

Zum jetzigen Zeitpunkt kann der ICA keine zusätzlichen Korrekturmaßnahmen für diesen Verstoß empfehlen. Allgemeine Empfehlungen für die grundsätzliche Befolgung der Consent Decrees sind unten aufgeführt.

3. Halbjahresberichte über Verstöße

Die Consent Decrees verlangten von den VW Defendants, dass sie dem US-Justizministerium und den kalifornischen Behörden regelmäßig eine Zusammenfassung etwaiger Verstöße gegen ihre aus der Unterlassungsanordnung entstehenden Pflichten vorlegen. Diese Berichte sind am 31. Januar und 31. Juli jedes Jahres fällig und müssen in den vorangegangenen sechs Monaten erfolgte Verstöße abdecken. Außerdem müssen die VW Defendants bei der „begründeten Annahme“ „, dass sie gegen die Consent Decrees „verstoßen haben oder möglicherweise verstoßen werden“, solche Verstöße der EPA bzw. dem CARB innerhalb von 14 Geschäftstagen melden.

Am 31. Juli 2017 legten die VW Defendants ihren ersten Halbjahresbericht über Verstöße gegen das U.S. Consent Decree vor; der Bericht deckt den Zeitraum vom 13. April 2017 bis 31. Juli 2017 ab. In diesem Bericht gab Volkswagen an, dass es während des Berichtszeitraums „keine Verstöße“ gegen das U.S. Consent Decree „festgestellt“ und keine Mitteilungen über Verstöße eingereicht hat. Dieser Bericht ging nicht auf das California Consent Decree ein, das am 21. Juli 2017 in Kraft getreten ist.

Am 31. Januar 2018 reichten die VW Defendants ihren zweiten Halbjahresbericht über Verstöße im Rahmen des U.S. Consent Decree sowie den ersten Halbjahresbericht über Verstöße gemäß dem California Consent Decree für den Berichtszeitraum vom 1. Juli 2017 bis 31. Dezember 2017 vor. In diesen Berichten wurde ebenfalls angegeben, dass Volkswagen keine Verstöße festgestellt und keine Mitteilungen über Verstöße gemeldet hat.

Die VW Defendants legen ihren dritten Halbjahresbericht, der die ersten sechs Monate 2018 abdeckt, am 27. Juli 2018 vor. Der Bericht beschrieb sowohl die oben festgestellten Verstöße als auch die zu deren Wiedergutmachung unternommenen Schritte. Andere Verstöße wurden nicht festgestellt

G. ALLGEMEINE VERPFLICHTUNGEN IM RAHMEN DER CONSENT DECREES

1. Kooperation der VW Defendants mit dem ICA (U.S. CD 28(b); Cal. CD ¶ 28(a))

Die Consent Decrees verpflichten die VW Defendants mit dem ICA im Hinblick auf sämtliche Angelegenheiten, die im Zusammenhang mit den Pflichten des ICA stehen, „umfassend zusammenzuarbeiten“. Das Volkswagen Project Management Office („PMO“), welches die Bemühungen des ICA, Dokumente zu erhalten und Besprechungen zu terminieren, unterstützt, hat mit dem ICA kooperiert.

Die Consent Decrees sehen vor, dass „falls die VW Defendants dem Auditor Zugang zu Informationen, Dokumenten, Aufzeichnungen, Einrichtungen oder derzeitigen oder ehemaligen Mitarbeitern oder Auftragnehmern der VW Defendants vorenthalten wollen, die unter das Anwaltsgeheimnis (*attorney-client privilege* und *attorney work product doctrine*) fallen könnten, oder falls die VW Defendants der begründeten Auffassung sind, dass die Übermittlung oder das Zugänglichmachen gegen anwendbares Recht verstoßen würde, die VW Defendants mit dem Auditor zusammenarbeiten sollen, um die Frage zur Zufriedenheit des Auditors im Einklang mit anwendbarem Recht zu lösen.“

Vereinzelt war der ICA mit der Zurückhaltung der VW Defendants hinsichtlich der Übermittlung bestimmter Informationen, nicht einverstanden. Dies schloss die Vornahme von Schwärzungen durch die VW Beklagten unter Berufung auf das Anwaltsgeheimnis (*attorney-client privilege* und *attorney work product doctrine*) und den Datenschutz in Dokumenten, welche dem ICA übergeben wurden, ein. Wie oben erwähnt, verlangen die Consent Decrees, dass die VW Defendants unter diesen Umständen kooperativ mit dem ICA zusammenarbeiten.

Der ICA hat diese Thematik während der Berichtsperiode mit Mitarbeitern der VW Defendants bei zahlreichen Gelegenheiten besprochen und hat seine Bedenken dokumentiert. Im Hinblick auf die Geltendmachung des Anwaltsgeheimnisses (*privilege* und *work product*) hat der ICA in einigen Fällen die Geltendmachung der VW Defendants nicht geteilt. Die VW Defendants haben Verbesserungen hinsichtlich der Informationsübermittlung zugesagt und haben die Häufigkeit von Gesprächen mit dem ICA in Bezug auf dieses Thema erhöht. Der ICA ist bestrebt mit den VW Defendants zusammenzuarbeiten, um sämtliche Fragen betreffend die Schwärzung von Dokumenten und weitere Fragen in Bezug auf das Zurückhalten von Informationen zu lösen.

Diese Thematik ist in der nächsten Berichtsperiode umgehend zu klären, damit der ICA seinen Auftrag effektiv erfüllen kann. Der ICA erwartet, dass die VW Defendants ihrer Pflicht nachkommen, dem ICA sämtliche Informationen, die der ICA für notwendig erachtet, zeitnah zur Verfügung zu stellen, damit der ICA umfassend informiert seine Pflichten unter den Consent Decrees wahrnehmen kann.

2. Environmental Compliance Officer (U.S. CD 28(b))

Das U.S. Consent Decree verlangte, dass die VW Defendants „einen Environmental Compliance Officer beauftragen, der sich hinsichtlich Informationen und Zugangsrechten direkt mit dem [ICA] in Verbindung setzt.“ Die VW Defendants ernannten Thomas Meiers zum Environmental Compliance Officer.

Dr. Meiers leitet außerdem das PMO von Volkswagen, das gegründet wurde, um den ICA in seiner Rolle als ICA und Monitor zu unterstützen. Das PMO verfügt über rund 80 Mitarbeiter sowohl in Deutschland als auch in den USA. Es kümmert sich um die Informationsanforderungen des ICA gegenüber den VW Defendants, einschließlich Anforderungen von Dokumenten und von Antworten auf bestimmte Fragen zur Organisation und zu den Verfahren der VW Defendants sowie Aufforderungen zur Beobachtung interner Meetings und Ausschüsse und zur Durchführung von Meetings mit Mitarbeitern der VW Defendants.

3. Jahresbericht der VW Defendants (U.S. CD 28(c); Cal. CD 28(b))

Wie von den Consent Decrees verlangt, haben die VW Defendants ihren ersten Jahresbericht am 13. April 2018 beim US-Justizministerium und den kalifornischen Behörden vorgelegt. Jeder Jahresbericht der VW Defendants wird hierin „Jahresbericht der VW Defendants“ genannt.

H. EMPFOHLENE MASSNAHMEN ZUR ERREICHUNG VON COMPLIANCE

Gemäß Paragraf 28(c) des U.S. Consent Decree und Paragraf 28(b) des California Consent Decree empfiehlt der ICA folgende Maßnahmen seitens der VW Defendants, damit die Einhaltung der Consent Decrees erreicht wird. Diese empfohlenen Maßnahmen sind kein Hinweis auf aktuelle Verletzungen der Consent Decrees und sind nicht als endgültige Bewertung von deren Einhaltung gedacht; vielmehr sollen sie die zukünftige Einhaltung durch die VW Defendants fördern.

1. Verfahren zur Bewertung der Einhaltung der Consent Decrees

Entwerfen und implementieren Sie zusätzliche, laufende Überwachungs- und Prüfungsverfahren/Auditierungsverfahren, um die Erfüllung der Pflichten im Rahmen der Consent Decrees durch die VW Defendants zu bewerten.

2. Analyse der Umsetzung der Goldenen Regeln

Vorbereiten und stellen Sie eine ausführliche schriftliche Analyse zur Umsetzung der Goldenen Regeln bereit. Die Analyse sollte alle Geschäftseinheiten der VW Defendants auflisten, die zur Umsetzung der Goldenen Regeln nach den Consent Decrees verpflichtet sind. Für jede Geschäftseinheit sollen die jeweils anwendbaren Goldenen Regeln und Mindestanforderungen aufgelistet sein. Für jede anwendbare Goldene Regel und Mindestanforderung kennzeichnen Sie (1) welche konkreten Arbeitsschritte zur Umsetzung der Goldenen Regeln im Rahmen der Consent Decrees führten; (2) das Datum, bis zu dem die VW Defendants alle Arbeitsschritte als abgeschlossen ansehen (oder eine Erklärung, warum der Abschluss nicht erreicht wurde); (3) ob die erforderlichen Dokumente im Zusammenhang mit den Goldenen Regeln bzw. Mindestanforderungen zum 10. Oktober 2017 noch in Entwurfsform vorlagen; und (4) die Dokumentation eines jeden Vorgangs.

3. Auswirkungen von Revisionsprüfungsergebnissen der Goldenen Regeln

Erstellen und legen Sie eine schriftliche Bewertung darüber vor, wie sich die in den Revisionsberichten zu den Goldenen Regeln enthaltenen Gesamtergebnisse auf die Feststellung auswirken, ob die VW Defendants ihre Pflicht zur Implementierung der internen Prozesse im Handbuch der Goldenen Regeln erfüllt haben, ungeachtet der Erklärung der Abteilung Interne Revision, dass die Pflichten der VW Defendants in Paragraf 16 und 18 des U.S. Consent Decree (Paragraf 15 und 17 des California Consent Decree) voneinander unabhängig sind.

4. Statistik zu Verhaltenskodexschulungen neuer Mitarbeiter

Legen Sie in Bezug auf die im Jahresbericht der VW Defendants verlangte Zusammenfassung der für alle neuen Mitarbeiter durchgeführten Schulungen zum Verhaltenskodex einheitliche Schulungsstatistiken für die VW Defendants vor, die denselben Zeitraum abdecken.

Angesichts der Ungenauigkeiten, die bei den im ersten Jahresbericht der VW Defendants bereitgestellten Schulungsstatistiken festgestellt wurden, ist darüber hinaus das Verfahren für die Erstellung der Schulungsstatistiken zu verbessern.

5. Case-Tracking-Bericht Hinweisgeber

Bestätigen Sie, dass das aktuelle Verfahren, das die VW Defendants verwenden, um Hinweisgeber-Meldungen für die Aufnahme in den Jahresbericht der VW Defendants zu identifizieren, tatsächlich alle Meldungen erfasst, die sich auf Verstöße gegen amerikanische Umweltschutzgesetze oder -vorschriften beziehen.

6. Dokumentation kalifornischer Gesetze und Vorschriften

Insoweit nach dem California Consent Decree Pflichten in Bezug auf „US“-Gesetze und -Vorschriften auch Gesetze und Vorschriften des Bundesstaates Kalifornien einbeziehen sollen, zeigen Sie auf, dass die VW Defendants in ihren Bemühungen um die Erfüllung der aus den Consent Decrees erwachsenden Pflichten diese umfassende Definition angewandt haben.

7. Unterscheidung zwischen VW GOA und GOA Chattanooga

Unterscheiden Sie bei der Beschreibung der Anstrengungen, die die VW Defendants unternommen haben, um ihre Pflichten im Rahmen der Consent Decrees zu erfüllen, zwischen von VW GOA unternommenen bzw. VW GOA betreffenden Anstrengungen sowie solchen, die von GOA Chattanooga unternommen wurden bzw. GOA Chattanooga betreffen.

I. UNTERLASSUNGSANORDNUNG IN BEZUG AUF DEN PRODUKTENTWICKLUNGSPROZESS

Die Verpflichtungen, die den VW Defendants durch die Consent Decrees auferlegt wurde, umfassen eine Reihe von Veränderungen beim konzerneigenen Produktentwicklungsprozess. Wie oben erwähnt, sieht der ICA die Planung und Durchführung weiterer Revisionsverfahren vor. Dies geschieht auch im Hinblick auf die Produktentwicklungsprozesse während des gesamten dreijährigen Revisionszeitraums. Wie oben ebenfalls erwähnt, hat der ICA die von Dritten ausgeführten Arbeiten nicht erneut durchgeführt.

1. Funktionstrennung zwischen Produktentwicklung und Zertifizierungsprüfung (U.S. CD 13; Cal. CD 12)

a) Beschreibung der Pflichten

Die Consent Decrees fordern von den VW Defendants die „Durchführung von Maßnahmen, damit die für die Zertifizierungsprüfung und -überwachung zuständigen Mitarbeiter“ zum Zwecke der Fahrzeugzertifizierung unter dem Clean Air Act und nach kalifornischem Recht „organisatorisch getrennt von der Produktentwicklung sind“. Als Teil dieser Pflichten wurden die VW Defendants speziell dazu verpflichtet, eine „organisatorisch getrennte Zertifizierungsgruppe“ zu bilden und beizubehalten, um „die Zertifizierungsprüfung zu steuern, zu überwachen und durchzuführen“. Die Consent Decrees setzen die Frist für die Durchführung dieser Maßnahmen auf den 10. Oktober 2017.

Die Consent Decrees legen spezifische Zuständigkeiten dieser geforderten Zertifizierungsgruppe („Certification Group“) dar. Die Certification Group muss

- sicherstellen, dass die VW Defendants über Richtlinien, Verfahren, Praktiken oder Prozesse für die Fahrzeugentwicklung verfügen, die Abgaskontrollsysteme umfassen, die den US-amerikanischen Gesetzen und Vorschriften in Bezug auf die Fahrzeugzertifizierung und die Abgasnormen entsprechen;
- Abgaszertifizierungsprüfungen bei neuen Serienfahrzeugen und im Einsatz befindlichen Fahrzeugen durchführen oder diese von einem qualifizierten Auftragnehmer durchführen zulassen;
- das Prüfprogramm planen, die Fahrzeuge beschaffen, die Konfiguration der Prüffahrzeuge als repräsentativ für die Serienfahrzeuge bestätigen und die zu zertifizierenden Fahrzeuge gemäß den Vorschriften der EPA und des CARB für die Zertifizierung und Prüfung unter realen Bedingungen prüfen oder von einem qualifizierten Auftragnehmer prüfen lassen; und
- sämtliche Zertifizierungsmitarbeiter überwachen, geeignete Schulungen anbieten und den Zugang zu Zertifizierungsfahrzeugen kontrollieren.

b) Organisatorische Trennung der Produktentwicklung von der Zertifizierungsprüfung und -überwachung

Um die Funktionstrennung umzusetzen, ergriffen die VW Defendants eine Reihe von Maßnahmen, einschließlich Schaffung eigenständiger Technical Conformity-Abteilungen (ET), die für die Abgaszertifizierungsprüfung und -überwachung verantwortlich sind.

Die Technical Conformity-Abteilungen bei VW Pkw und AUDI AG sind von den jeweiligen Powertrain- und Whole Vehicle Development-Abteilungen der Marken organisatorisch getrennt. In der Vergangenheit waren die Antriebs-Entwicklungs-Abteilungen (EA) befugt, sowohl den Antriebsstrang des Fahrzeugs zu entwickeln, als auch die Compliance mit den Abgasnormen zu validieren.

Mittlerweile berichten die Mitarbeiter, die an der antriebsstrangbezogenen Zertifizierung beteiligt sind, an diese neu geschaffenen Technical Conformity-Abteilungen. Diese Abteilungen bei VW Pkw und AUDI AG berichten direkt an die Entwicklungsleiter der jeweiligen Marken.

c) Bildung der Certification Group

Die VW Defendants haben bis zum 10. Oktober 2017 die organisationsrelevanten Dokumente in Bezug auf die Struktur und Zuständigkeiten der Certification Group überarbeitet. Darüber hinaus wurden bis zum 10. Oktober 2017 auch bestimmte Prozesse in Bezug auf die Betriebsabläufe der Gruppe überarbeitet.

Die Certification Group umfasst fünf Abteilungen: Group Technical Conformity (K-GEG); VW Pkw Technical Conformity (ET); AUDI AG Technical Conformity (I/ET); VW GOA Engineering and Environmental Office (EEO); und VW GOA Quality Assurance (VW GOA QA). Diese Abteilungen haben die folgenden Verantwortlichkeiten:

- Group Technical Conformity ist dafür verantwortlich, dass die Certification Group und die Produktentwicklung getrennt sind;
- VW Pkw Technical Conformity und AUDI AG Technical Conformity sind jeweils auf Markenebene für die Zertifizierungsprüfung von Fahrzeugen sowie die Beaufsichtigung und Schulung des Personals zuständig;
- Das EEO ist für die Bewertung und das Einreichen der Ergebnisse der Zertifizierungsprüfung bei der EPA und dem CARB verantwortlich, einschließlich der IUVP-Ergebnisse („In-Use Verification Program“). Außerdem ist das EEO für die Überprüfung jeglicher Zertifizierungsprüfungen zuständig, die in den USA durchgeführt werden (sowie für die Beaufsichtigung und Schulung des entsprechenden Zertifizierungspersonals); und
- das VW GOA QA ist primär für die Durchführung und Überwachung routinemäßiger IUVP-Prüfungen zuständig, sowie in Abstimmung mit dem EEO für die Beaufsichtigung und Schulung des entsprechenden Personals;

d) Zuständigkeiten der Certification Group

(1) Richtlinien für die Fahrzeugentwicklung zwecks Compliance mit US-amerikanischen Gesetzen und Vorschriften im Bereich Fahrzeugzertifizierung und Abgase

Die Consent Decrees verlangen von der Certification Group sicherzustellen, dass die VW Defendants „über Richtlinien, Verfahren, Praktiken oder Prozesse für die Fahrzeugentwicklung verfügen, die Abgaskontrollsysteme umfassen, die den US-amerikanischen Gesetzen und Vorschriften in Bezug auf die Fahrzeugzertifizierung und die Abgasnormen entsprechen“.

Die VW Defendants haben gemäß dieser Anforderung eine Reihe von Richtlinien umgesetzt oder geändert. So ist das EEO für das Einreichen der US-amerikanischen Abgaszertifizierung verantwortlich. Außerdem besteht eine Funktionstrennung und eine organisatorische Trennung von der Produktentwicklung. Das EEO ist befugt, die endgültigen Entscheidungen über das Einreichen der Zertifizierung zu treffen und Personal einzustellen, zu schulen und die Leistung seines Personals zu beurteilen. Das EEO teilt sich mit Group Powertrain Development Legislation/Emissions Consumption (K-GEAG) und den Technical Conformity-Abteilungen in Deutschland die Verantwortung für die Auslegung der gesetzlichen Anforderungen in den USA.

Während der Fahrzeugentwicklung wird in unterschiedlichen Phasen des Produktentstehungsprozesses („PEP“) der VW Defendants die Compliance der Abgasnormen überwacht und formell geprüft. Der PEP ist eine Struktur für die Programmsteuerung, mit der die VW Defendants die Entwicklung, Fertigung und Zertifizierung der Fahrzeuge und der jeweiligen Antriebsstränge (auch als „Projekte“ bezeichnet) regeln.

Der PEP wurde in mehrfacher Weise überarbeitet, um Transparenz sicherzustellen und die Compliance mit den US-amerikanischen Gesetzen und Vorschriften zu erreichen. Erstens bieten die Abteilungen auf Markenebene mittlerweile Hilfestellung bei den regulatorischen Anforderungen und beim aktuellen Stand von Dokumenten zu den regulatorischen Vorgaben während der aufeinanderfolgenden Phasen des PEP. Zweitens wurden den neu geschaffenen Technical Conformity-Abteilungen Verantwortlichkeiten während des gesamten PEP übertragen, einschließlich die Verantwortlichkeit für die geltenden gesetzlichen und regulatorischen Anforderungen. Drittens umfasst der PEP inzwischen spezifische Aufgaben, die sich mit den Anforderungen der Fahrzeugzertifizierung – einschließlich Abgase befassen, die für die einzelnen Fahrzeugprojekte gelten. Viertens wurden die Meilensteine im PEP vorgezogen, um notwendige Änderungen in den späteren Phasen des Prozesses zu minimieren.

Die VW Defendants haben zudem eine Reihe von Gremien und Prozessen eingerichtet (einschließlich Eskalationsprozesse), um die Abgas- und CO₂-Ziele für einzelne Fahrzeugprojekte festzulegen, um damit die Compliance der gesamten Flotte und der einzelnen Fahrzeuge sicherzustellen. So existieren beispielsweise Steuerkreise auf Marken- und Konzernebene, die Vertreter der diversen Abteilungen umfassen. Deren Aufgabe ist es, die Einhaltung der Abgasnormen zu überwachen und zu dokumentieren und entsprechende Probleme mithilfe eines dokumentierten und transparenten Prozesses zu eskalieren.

(2) Abgaszertifizierungsprüfung bei neuen Serienfahrzeugen und Fahrzeugen im Einsatz

Die Consent Decrees verlangen von der Certification Group, Abgaszertifizierungsprüfungen bei neuen Serienfahrzeugen und Fahrzeugen im Einsatz durchzuführen – oder einen qualifizierten Auftragnehmer mit deren Durchführung zu beauftragen. Die Consent Decrees verlangen von der Certification Group zudem die Umsetzung einer Reihe spezifischer Aufgaben in Bezug auf die Prüfung von Zertifizierungsfahrzeugen gemäß den Vorschriften der EPA. Im Einzelnen muss die Certification Group das Prüfprogramm planen, die Fahrzeuge beschaffen, die Konfiguration der Prüffahrzeuge als repräsentativ für die Serienfahrzeuge bestätigen und die Prüfung durchführen (oder einen qualifizierten Auftragnehmer mit der Prüfung beauftragen).

Die Technical Conformity-Abteilungen (ET) der Marken sind verantwortlich für die Zertifizierungsprüfung. Wenn solche Prüfungen zwecks Zertifizierung in den USA erfolgen, werden die Ergebnisse an das EEO gesendet. Dieses ist verantwortlich für das Einreichen der Abgaszertifizierung.

Am 1. Oktober 2017 schuf AUDI AG eine neue Abteilung für Laborprüfungen – Vehicle Test Rigs Emissions/Consumption (I/EW-5) – die direkt an den Entwicklungsleiter berichtet. VW Pkw hat jedoch eine Organisationsstruktur beibehalten, bei der die Abgaslabore, obschon diese als unabhängige Prüfstellen arbeiten, weiterhin innerhalb des Organisationsrahmens von Powertrain Development (EA) angesiedelt sind.

Die Zuständigkeiten für das In-Use Verification Program sind derzeit zwischen VW GOA QA und dem EEO aufgeteilt. VW GOA QA ist primär für die routinemäßige IUVP-Prüfung verantwortlich, während das EEO für die folgenden spezifischen Bestandteile des IUVP-Prüfprogramms zuständig ist: (a) Prüfung im Rahmen des „In-Use Confirmatory Program“ („IUCP“), das die Klärung von nicht mit dem IUVP konformen Prüfergebnissen zum Ziel hat; (b) IUVP-TDI Tests; und (c) das von der EPA und dem CARB genehmigte „IUVP-Aufholprogramm“ der VW Defendants (da die VW Defendants mit dem jährlichen IUVP-Prüfplan im Rückstand sind).

Das „Test Center California“ (TCC) der VW Defendants spielt bei der Zertifizierungsprüfung von neuen Serienfahrzeugen und Fahrzeugen im Einsatz ebenfalls eine Rolle. Das TCC wird für IUVP-Emissionsprüfungen eingesetzt (neben einem Vertragslabor in Michigan und einem weiteren Labor in Colorado für Höhen-Tests). Das TCC unterstützt zudem die in den Consent Decrees angeordneten PEMS-Tests. Die Zuständigkeiten des TCC gehen nicht über die Prüfung und die Berichterstattung der Daten an die Certification Group hinaus. Darüber hinaus wurde am TCC unter Aufsicht der Technical Conformity-Abteilung von VW Pkw die Zertifizierungsprüfung für das neue Modell Atlas durchgeführt.

(3) Beaufsichtigung und Schulung des Personals

Die Certification Group muss zudem „sämtliche Zertifizierungsmitarbeiter überwachen, geeignete Schulungen anbieten und den Zugang zu Zertifizierungsfahrzeugen kontrollieren“.

Die VW AG hat eine „Grundlagenschulung für Zertifizierungspersonal zur technischen Konformität im Konzern“ entwickelt. Unter anderem thematisiert die Schulung die Compliance mit den US-amerikanischen Anforderungen in Bezug auf Abgase, einschließlich möglicher Geldstrafen. Die Schulungen werden von der Personalabteilung organisiert und müssen „jährlich unter Aufsicht eines Vorgesetzten wiederholt werden. Die Teilnahme ist für Mitarbeiter verpflichtend und durch Unterschrift zu bestätigen.“ Die VW AG hat zudem einen Plan für die Umsetzung obligatorischer und umfassender Schulungen für Mitarbeiter von VW Pkw Technical Conformity (ET) entwickelt. AUDI AG hat einen ähnlichen Plan für die Mitarbeiter von AUDI AG ET entwickelt. VW GOA hat zudem einen Plan entwickelt, um die angemessene Beaufsichtigung und Schulung beim IUVP zu gewährleisten.

Die VW Defendants haben Maßnahmen ergriffen, um den Zugang zu Zertifizierungsfahrzeugen zu kontrollieren. Solche Maßnahmen umfassen: (1) eine sogenannte „Arbeitsanweisung“, nach der ein Hinweis an der Frontscheibe eines Zertifizierungsfahrzeugs angebracht werden muss, der es deutlich als „Zertifizierungsfahrzeug“ kennzeichnet“ und der folgenden Warnhinweis enthält: „Die Änderung der Soft- oder Hardware ohne schriftliche Genehmigung eines Vertreters der ETA [Technical Conformity Homologation Powertrain] ist nicht zulässig“; (2) Regeln, die den Zugang zu „Zulassungsfahrzeugen ohne Rücksprache mit den Verantwortlichen“ verbieten; und (3) Beschreibung der Zugangs- und Sicherheitsprozesse des TCC, einschließlich Regeln, die den Zugang zum Abgaslabor einschränken, sowie eine Beschreibung des Kennzeichnungsprozesses für Zertifizierungsfahrzeuge.

2. Konzernsteuerkreise (U.S. CD 14; Cal. CD 13)

a) Beschreibung der Pflichten

Den Consent Decrees zufolge mussten die VW Defendants bis zum 12. Juli 2017 Gremien für die Überwachung und Compliance mit den US-amerikanischen Gesetzen in Bezug auf die Fahrzeugzertifizierung und Fahrzeugabgase einrichten und weiterführen. Diese Gremien werden im U.S. Consent Decree als „Konzernsteuerkreise“ („Group Steering Committees“) und im California Consent Decree als „Projektmanagementbüros“ („Project Management Offices“) bezeichnet. In der Praxis bezeichnen die VW Defendants diese Gremien als Konzernsteuerkreise („KSK“) und so werden sie im vorliegenden Bericht auch bezeichnet. Die Consent Decrees verlangten von den VW Defendants, Geschäftsordnungen („Rules of Procedure“) festzulegen, in denen die spezifischen Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten („AKV“) der KSK aufgeführt werden. Diese umfassen:

- die Dokumentation maßgeblicher geltender Gesetze, Vorschriften und Gesetzgebung in den USA in Bezug auf Fahrzeugzertifizierung und Fahrzeugabgase;
- die Beobachtung künftiger Entwicklungen im US-amerikanischen Recht in Bezug auf Fahrzeugzertifizierung und Fahrzeugemissionen (auch andere als Abgas);
- die Überwachung und Unterstützung der Compliance der VW Defendants mit den US-amerikanischen Anforderungen in Bezug auf Abgasnormen und Technologie; und
- die Einrichtung interner Verfahren und Kontrollen bei den VW Defendants, um die Einhaltung der US-amerikanischen Anforderungen in Bezug auf Abgasnormen und Technologie zu erreichen.

b) Einrichtung der Konzernsteuerkreise

Die VW Defendants verfügen über drei KSK. Zwei wurden eingerichtet, um den Forderungen der Consent Decrees zu entsprechen: (1) der im Oktober 2016 eingerichtete „KSK Emissions Legislation & Fleet Compliance“ sowie (2) der im Mai 2017 ins Leben gerufene „KSK Vehicle Compliance“. Ein dritter Konzernsteuerkreis, der „KSK CO₂“, wurde 2009 eingerichtet. Am 27. Juni 2017 genehmigte der Konzernvorstand die Geschäftsordnungen, mit denen die AKV der einzelnen KSK festgelegt wurden, wodurch die jeweiligen Geschäftsordnungen mit diesem Tag wirksam wurden.

Die drei KSK koordinieren die Fahrzeugkonformität auf Konzern- und Markenebene sowie auf regionaler Ebene in Bezug auf drei grundlegende Ordnungsrahmen in Bezug auf Fahrzeugabgase: U.S. (EPA und CARB), Europa (Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure – WLTP) und China. Jede Marke hat wiederum Pendanten zu den KSK, um die Umsetzung der Richtlinien und Ziele der KSK auf Markenebene zu überwachen. Sofern die Einhaltung von US-amerikanischen Gesetzen in Bezug auf Fahrzeugzertifizierung und Fahrzeugabgase nicht ganz in die festgelegten Zuständigkeiten eines KSK fallen, liegt die Zuständigkeit beim „KSK Vehicle Compliance“.

c) Geschäftsordnungen der KSK

In den Geschäftsordnungen der einzelnen KSK werden diesen folgende AKV übertragen:

- „KSK Fahrzeug-Konformität“: Dieser Steuerkreis ist dafür verantwortlich, interne Verfahren und Kontrollsysteme einzurichten, damit die einzelnen Fahrzeuge Compliance mit den geltenden Abgasnormen erreichen. Der Steuerkreis ist auch für Fragen der Zertifizierungsprüfung und -überwachung zuständig.
- „KSK Abgasgesetzgebung & Flottencompliance“: Dieser Steuerkreis ist zuständig für die Dokumentation wichtiger aktueller Gesetze in Bezug auf Fahrzeugzertifizierung und Fahrzeugabgase, sowie für die Einrichtung interner Verfahren und Kontrollsysteme, um die flottenweite Einhaltung der geltenden Abgasnormen zu erreichen. Falls die Einhaltung dieser flottenweiten Abgasnormen nicht erreicht wird, ist dieser Steuerkreis auch für die erforderlichen Korrekturmaßnahmen zuständig. Der Steuerkreis ist zudem für die Einrichtung produktentwicklungsbezogener interner Verfahren und Kontrollsysteme verantwortlich, um Compliance mit den entsprechenden Anforderungen zu erreichen. Die VW Defendants haben diese Funktion vom „KSK Vehicle Compliance“ getrennt, um die Funktionstrennung zwischen Produktentwicklung und Zertifizierungsprüfung zu bewahren.
- „KSK CO₂“: Dieser Steuerkreis widmet sich Fragen im Zusammenhang mit CO₂. Der Steuerkreis ist dafür verantwortlich, die Compliance mit Gesetzen, Vorschriften und der Gesetzgebung sowie mit der Gesetzgebung Bezug auf die flottenweiten CO₂-Emissionen zu überwachen und sicherzustellen. Darüber hinaus ist der Steuerkreis für die Einrichtung interner Verfahren und Kontrollsysteme verantwortlich, um eine solche Compliance zu erreichen.

Die Geschäftsordnungen der KSK enthalten mehrere Bestimmungen, welche die Verantwortlichkeit, Transparenz und Compliance sicherstellen sollen. Erstens müssen die KSK für alle Besprechungen ein schriftliches Protokoll erstellen, aus dem Ort, Datum, Teilnehmerkreis, Tagesordnung und wesentliche Inhalte der Besprechung hervorgehen. Das Protokoll muss zudem eine Erklärung für die Annahme oder Ablehnung der einzelnen Beschlussempfehlungen enthalten. Zweitens muss jeder KSK dem Technical Conformity Committee regelmäßig zu Beschlussempfehlungen berichten. Das Technical Conformity Committee berichtet wiederum direkt an den Konzernvorstand. Drittens muss ein Vertreter von VW GOA bei Besprechungen „anwesend sein“, die sich auf die Gesetze, Vorschriften oder Gesetzgebung in den USA beziehen oder die Zertifizierung von Fahrzeugen in den USA thematisieren. Außerdem muss der Vertreter von VW GOA über die Stimmberechtigung verfügen. Viertens müssen Entscheidungen einstimmig erfolgen. Kann die Einstimmigkeit nicht erzielt werden, muss die betreffende Frage „unverzüglich“ an das Technical Conformity Committee eskaliert werden.

Falls ein KSK „beabsichtigt, eine Beschlussempfehlung zu Maßnahmen anzunehmen, die eine Maßnahme für bereits auf dem Markt befindliche Produkte umfassen könnte, muss sich der KSK „mit dem [Ausschuss für Produktsicherheit oder „APS“] der betroffenen Marke(n) beraten, bevor die beabsichtigte Maßnahme ergriffen wird“. Falls sich der Ausschuss für Produktsicherheit einer betroffenen Marke und der KSK nicht auf eine Maßnahme einigen können, muss dies dem Technical Conformity Committee gemeldet werden. Zudem muss der Fall an den Group Committee Top Clearing Product Safety and Conformity eskaliert werden.

3. Prüfung mit mobilen Abgasmessgeräten (U.S. CD 15; Cal. CD 14)

a) Beschreibung der Pflichten

Die Consent Decrees verlangen die Prüfung mit mobilen Abgasmessgeräten („Portable Emissions Measurement System Testing –PEMS“), auch als PEMS-Tests bezeichnet, bei zwei festgelegten Leichtfahrzeuggruppen der Modelljahre 2017, 2018 und 2019. Die erste Gruppe wurde als 33% der von der EPA-zertifizierten Testgruppen innerhalb der einzelnen Modelljahre der VW Defendants identifiziert („VW-Testgruppen“). Die EPA kann die VW-Testgruppen wählen. Wenn die Wahl der Testgruppen durch die EPA jedoch nicht innerhalb der entsprechenden Frist erfolgt, kann das CARB die Auswahl treffen. Wenn weder die EPA noch das CARB die Auswahl treffen, bestimmen die VW Defendants die VW-Testgruppen.

Die zweite Fahrzeuggruppe für die PEMS-Tests der Modelljahre 2017, 2018 und 2019 wird in den Consent Decrees als Fahrzeuge der beiden VW-Testgruppen mit dem höchsten prognostizierten Umsatzvolumen zum Zeitpunkt der Zertifizierung definiert.

Die Consent Decrees verlangen von den VW Defendants, einen externen Prüfer mit der Durchführung der Abgastests an der zweiten Fahrzeuggruppe zu beauftragen. Die Consent Decrees gestatten zudem, dass derselbe externe Prüfer für die erforderlichen Abgastests bei der ersten Fahrzeuggruppe eingesetzt werden kann.

Die PEMS-Tests an beiden Fahrzeuggruppen müssen gemäß den Verfahren durchgeführt werden, die vor Beginn der Prüfung festgelegt wurden. Der externe Prüfer muss die Prüfmethoden „unabhängig von“ den VW Defendants anwenden. Testfahrzeuge aus jeder der zur Prüfung vorgesehenen VW-Testgruppen müssen nach dem Zufallsprinzip ausgewählt werden. Die Prüfung muss auf öffentlichen Straßen in den USA unter realen Fahrbedingungen und über eine entsprechende Bandbreite an Umgebungstemperaturen und Luftdrücken erfolgen. Die Fahrbedingungen können Bedingungen umfassen, die nicht im US-amerikanischen Prüfzyklus (Federal Test Procedure) oder in anderen, von den kalifornischen Behörden festgelegten Prüfzyklen aufgeführt werden.

Die VW Defendants mussten bis zum 11. August 2017 bei der EPA einen Prüfplan zur Prüfung und Genehmigung – sowie beim CARB zur Prüfung – einreichen. Zusammen mit dem Prüfplan musste eine Liste der VW-Testgruppen eingereicht werden sowie eine schriftliche Darstellung der Qualifikationen des externen Abgasprüfers, eine Liste aller zu messenden und zu erfassenden Emissions-/Abgas-, Fahrzeug- und Motorparameter, eine Beschreibung der eingesetzten Prüfmethoden, eine Vorlage für die in den Consent Decrees geforderte Zusammenfassung des PEMS-Tests durch die VW Defendants sowie eine Erklärung, wie die VW Defendants beabsichtigen, den Anforderungen der Consent Decrees in Bezug auf den PEMS-Tests zu entsprechen. Unter dem California Consent Decree wurde von den VW Defendants und vom externen Abgasprüfer verlangt, „dafür zu sorgen, dass das CARB zehn (10) Tage vor Beginn der Prüfung schriftlich davon in Kenntnis gesetzt wird.“

Für jedes der drei Modelljahre müssen die VW Defendants und das externe Abgasprüflabor bei der EPA und beim CARB eine Zusammenfassung der PEMS-Tests („PEMS Summary Report“) für beide Fahrzeuggruppen einreichen. Die Berichte müssen die Prüfdaten, eine Aufstellung der eingesetzten Prüfmethoden sowie eine Zusammenfassung der Daten und Methoden enthalten. Die VW Defendants müssen die Zusammenfassung der PEMS-Tests (unter Schwärzung vertraulicher geschäftlicher und personenbezogener Informationen; allerdings dürfen keine Prüfmethoden oder Prüfergebnisse als vertraulich ausgewiesen werden) auf Englisch und Deutsch auf der öffentlichen Website www.VWCourtSettlement.com veröffentlichen. Falls einzelne PEMS-Daten auf das mögliche Vorhandensein nicht gemeldeter Abgaseminderungseinrichtungen hindeuten, oder andere Anomalien oder Diskrepanzen mit dem Antrag auf Zertifizierung aufweisen, müssen die VW Defendants der zumutbaren schriftlichen Aufforderung des CARB folgen, diese Daten zu prüfen und zu erläutern.

Für das Modelljahr 2017 wurde die Frist für den Abschluss der PEMS-Tests auf 31. Dezember 2017 gesetzt. Die Frist für das Einreichen der Zusammenfassung der PEMS-Tests bei der EPA und beim CARB war der 1. März 2018 und die Frist für die Veröffentlichung der Zusammenfassung der PEMS-Tests der 22. März 2018.

b) Unabhängiger externer Abgasprüfer

Gemäß den Consent Decrees, und wie von der EPA am 5. Oktober 2017 genehmigt, haben die VW Defendants einen externen Abgasprüfer damit beauftragt, sämtliche PEMS-Tests gemäß den Vorgaben in den Consent Decrees durchzuführen.

Nach der Prüfung der Angebote von sechs Kandidaten, die dem Aufruf zur Angebotsabgabe folgten, beauftragten die VW Defendants die University of California, Campus Riverside, („UC-R“) mit dieser Rolle. Die UC-R ist eine staatliche Universität im System der University of California und im vollständigen Besitz des US-Bundesstaats Kalifornien.

Die UC-R wiederum nahm die Dienste der in Österreich ansässigen AVL List GmbH (AVL) in Anspruch, eines Spezialisten für die Fahrzeugprüfung und Antriebsstrangentwicklung, „um die PEMS-Systeme bereitzustellen und um sicherzustellen, dass diese Systeme richtig kalibriert und instandgehalten werden.“

Im Prüfplan, der am 11. August 2017 bei der EPA und beim CARB eingereicht wurde, legten die VW Defendants die früheren finanziellen Beziehungen zur UC-R und zur AVL offen. Die VW Defendants legten die folgenden finanziellen Beziehungen mit der UC-R offen: (1) Sponsoring der Veranstaltung „7th International PEMS Conference and Workshop“ durch VW GOA im Februar 2017; und (2) Beauftragung der UC-R mit der Messung von Formaldehydemissionen im August 2016. Frühere finanzielle Beziehungen mit der AVL umfassen 23 Verträge seit 2010 für Abgasmessstechnik und entsprechende Instandhaltung, Kalibrierung, Zertifizierung, Reparaturen und Support.

Am 27. April 2018 informierten die VW Defendants den ICA schriftlich über eine dritte finanzielle Beziehung mit der UC-R. Die VW Defendants beschrieben das Vertragsverhältnis, das am 5. Juli 2017 aufgenommen wurde, als „vertrauliche Beauftragung von Ramboll Environ US Corporation im Namen von VW GoA zwecks Durchführung von PEMS-Tests im Zusammenhang mit bestimmten zivilrechtlichen Rechtsstreitigkeiten.“ Die VW Defendants informierten den ICA, dass sie die EPA während einer Telekonferenz am 4. Mai 2018 und die CARB während einer Telekonferenz am 14. Mai 2018 von der Angelegenheit in Kenntnis setzten. Die VW Defendants gaben an, dass sie EPA und CARB darüber informiert hätten, dass eine aktualisierte Offenlegung folgen würde.

Am 15. Mai 2018 informierten die VW Defendants den ICA, dass sie gemeinsam mit der UC-R daran arbeiteten, eine „zweifache Informationsbarriere“ (Chinese Wall) („Two-Side Ethical Wall Agreement“) einzurichten, indem die UC-R „jeweils unterschiedliche Mitarbeiter für die Arbeiten an den PEMS-Tests im Rahmen von 3PCD/CA 3PCD einerseits und im Zusammenhang mit den Rechtsstreitigkeiten andererseits“ einsetzt. Zudem informierten die VW Defendants den ICA, dass sie an einer Bestätigung arbeiteten, dass keine weiteren finanziellen Beziehungen zwischen der UC-R und den VW Defendants bestehen, indem sie (1) eine überarbeitete Offenlegung aller finanziellen Beziehungen verlangen, welche die VW Defendants betreffen; (2) weitere interne Untersuchungen beim EEO und beim TCC anstellen; und (3) vom externen Rechtsberater bestätigen lassen, dass sie keine Kenntnis von nicht offengelegten finanziellen Beziehungen zwischen den VW Defendants und der UC-R haben.

Am 3. Juli 2018 reichten die VW Defendants eine Ergänzung des Prüfplans bei der EPA und beim CARB ein, in dem weitere finanzielle Beziehungen mit der UC-R identifiziert wurden. Diese finanziellen Beziehungen umfassen: (1) „Beauftragung durch die University of California, Berkeley, des UC Riverside Office of Research im Namen von Volkswagen of America, Inc. („VWGoA“) mit der Entwicklung von umweltfreundlichen Navigationstechniken (Environmentally-Friendly Navigation – EFNavi)“, (2) „Beauftragung durch VWGoA der „The Regents of the University of California“ im Namen ihres Campus Riverside mit der Untersuchung von Algorithmen für maschinelles Lernen für beleuchtungsinvariante Konturerkennung und Tracking“, (3) „vertrauliche Beauftragung durch die Ramboll Environ US Corporation von „The Regents of the University of California im Namen der University of California, Riverside CE-CERT“ im Namen von VWGoA zur Durchführung von PEMS-Tests in Verbindung mit bestimmten zivilrechtlichen Rechtsstreitigkeiten“, und (4) „Beauftragung durch UC Riverside, CE-CERT, des VWGoA Test Center in Oxnard, Kalifornien, mit der Durchführung von Korrelationsabgastests an fünf (5) Fahrzeugen von Porsche über den US-amerikanischen Prüfzyklus und den ergänzenden Prüfzyklus SCO3.“

Am 16. Juli 2018 übergaben die VW Defendants dem ICA eine unterschriebene Kopie der „zweifachen Informationsbarriere (Chinese Wall)“ („Two-Side Ethical Wall Agreement“) zwischen VW GOA, UC-R und der Ramboll Environ US Corporation. Neben anderen Vorgaben verlangte die Vereinbarung, dass keine Personen bei der UC-R „an der Arbeit im Zusammenhang mit den PEMS-Tests“ für die Consent Decrees und der Arbeit für die Ramboll Environ US Corporation „mitwirken oder anderweitig beteiligt sein dürfen“. In der Vereinbarung „garantiert“ die UC-R, „dass zu keiner Zeit eine Beteiligung von Einheiten bei Volkswagen oder von anderen Einheiten während der PEMS[-Prüfungen für die Consent Decrees] bestanden hat, . . . welche sich negativ auf die Fähigkeit der UCR auswirkte, ihre Pflichten . . . unabhängig zu erfüllen.“

c) Prüfplan

Wie oben angeführt reichten die VW Defendants am 11. August 2017 den erforderlichen Prüfplan bei der EPA und dem CARB ein. Am 2. Oktober 2017 ergänzten die VW Defendants ihren Plan durch mehrere Klarstellungen in Bezug auf die VW-Testgruppen. Die EPA genehmigte den Prüfplan am 5. Oktober 2017.

Die EPA und das CARB machten keinen Gebrauch von ihren Befugnissen, die VW-Testgruppen zu bestimmen. Demnach wählten die VW Defendants nach den Gesprächen mit der EPA die VW-Testgruppen.

Der Prüfplan nennt insgesamt 23 von der EPA zertifizierte Testgruppen für das Modelljahr 2017. Neun dieser Testgruppen wurden als VW-Testgruppen gewählt. Zwei weitere Testgruppen wurden zwecks Prüfung der Testgruppen mit dem höchsten prognostizierten Umsatzvolumen für das Modelljahr zum Zeitpunkt der Zertifizierung hinzugefügt. Der Prüfplan sah daher den PEMS-Test an elf (11) Testgruppen vor (wovon neun 33% der von der EPA-zertifizierten Fahrzeuggruppen repräsentieren und zwei die Modelle mit dem höchsten prognostizierten Umsatzvolumen repräsentieren).

Die VW Defendants gaben im Prüfplan an, dass die gewählten VW-Testgruppen die gesamte Bandbreite an Konfigurationen der Abgaskontrollsysteme in den Leichtfahrzeugen der VW Defendants für das Modelljahr 2017 abdecken und keine VW-Testgruppen umfassen, die anhand der Emissionsdaten anderer Testgruppen zertifiziert wurden.

d) Prüfung

In der Zusammenfassung der PEMS-Tests gab die UC-R an, dass es die Prüfung des Modelljahrs 2017 gemäß dem von der EPA genehmigten Prüfplan durchgeführt hat. Die UC-R gab an, dass es sämtliche Fahrzeuge geprüft, konfiguriert und betrieben hat. Für dieses Prüfverfahren wählte und beschaffte das EEO nach dem Zufallsprinzip neun Fahrzeuge bei einer Auktion sowie zwei von Kunden. Die UC-R gab zudem an, dass die PEMS-Tests unter realen Fahrbedingungen über eine Bandbreite von Umgebungstemperaturen und Luftdrücken durchgeführt wurde. Die VW Defendants informierten den ICA, dass die UC-R – in Übereinstimmung mit dem Prüfplan – die PEMS-Systeme installiert und AVL diese instandgehalten und kalibriert hat. Die Prüfung des Modelljahrs 2017 erfolgte zwischen 29. August 2017 und 12. Oktober 2017.

Das EEO führte vor der Prüfung eine Überprüfung und Sicherheitschecks an den von der UC-R zu untersuchenden Fahrzeugen durch. Dieses Vorgehen entspricht dem Prüfplan, wonach die Certification Group „diese Fahrzeuge im Hinblick auf den Zustand und die Sicherheit beurteilen“ würde. Außerdem sollte sie sicherstellen, „dass sie die Serienproduktion widerspiegeln und keine Aftermarket-Modifikationen aufweisen.“ Die UC-R teilte den VW Defendants mit, dass diese Untersuchungen die PEMS-Tests der UC-R nicht kompromittieren würden.

e) Zusammenfassung des PEMS-Bericht

Am 1. März 2018 reichten die VW Defendants eine Zusammenfassung der PEMS-Tests der UC-R für Modelljahr 2017 bei der EPA und dem CARB ein. Der Bericht umfasste die Prüfung beider erforderlichen Fahrzeuggruppen durch die UC-R. Nach Übermittlung dieser Version an die Regulierungsbehörden überarbeiteten die VW Defendants den Bericht, um typografische Fehler zu korrigieren. Der korrigierte Bericht wurde am 21. März 2018 in englischer und deutscher Sprache auf der öffentlichen Website veröffentlicht. Die VW Defendants übergaben den Behörden am 23. April 2018 ein Exemplar des korrigierten Berichts. Die VW-Testgruppen in der Zusammenfassung des PEMS-Berichts entsprachen denjenigen, die im Prüfplan aufgeführt sind, der von der EPA genehmigt wurde.

f) Verstoß

Am 25. April 2018 erkannten die VW Defendants, dass sie den Anforderungen gemäß Paragraf 14(c)(iii) des California Consent Decree nicht entsprochen hatten, das CARB zehn (10) Tage vor Durchführung der PEMS-Tests des Modelljahrs 2017 schriftlich zu informieren. Diese Meldung hätte vor Aufnahme der Prüfmaßnahmen im August 2017 erfolgen müssen. Am 30. April 2018 informierten die VW Defendants den ICA, dass die VW Defendants „nicht in der Lage waren, eine Meldung an das CARB gemäß Paragraf 14(c)(iii) des [California Consent Decree] zu lokalisieren.“ Am 14. Mai 2018 informierten die VW Defendants das CARB von diesem Verstoß.

Die VW Defendants haben bestätigt, dass die für die PEMS-Tests Verantwortlichen mittlerweile Kenntnis von der Meldepflicht haben und beabsichtigen, das CARB zehn (10) Tage vor Aufnahme der PEMS-Tests für die Modelljahre 2018 und 2019 schriftlich zu informieren.

g) Handlungsempfehlungen zur Sicherstellung der Compliance

Der ICA empfiehlt derzeit keine weiteren Maßnahmen, um die Compliance zu erreichen. Der ICA wird weitere Maßnahmen in Erwägung ziehen, falls die VW Defendants es versäumen, während des nächsten Revisionszeitraums die erforderlichen Meldungen zu machen. Die allgemeinen Empfehlungen in Bezug auf die Compliance mit den Consent Decrees insgesamt sind oben aufgeführt.

4. Definition der Verantwortlichkeiten von Management-Positionen (U.S.-CD 17; Cal. CD 16)

a) Beschreibung der Pflichten

Nach den Consent Decrees waren die VW Defendants aufgefordert, bis zum 11. August 2017 „die Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten der am Produktentwicklungsprozess beteiligten Management-Positionen in Bezug auf die Einhaltung von US-Umweltgesetzen und -Umweltvorschriften zu definieren“.

b) Definition der Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten von Management-Positionen

Die VW Defendants legten zunächst den Betrachtungsumfang [Scoping] zur Ermittlung relevanter Management-Positionen fest. Dabei wurden Positionen als in den Betrachtungsumfang fallend angesehen, wenn sie drei Kriterien erfüllten: (1) Beteiligung am Kraftfahrzeug Produktentstehungsprozess, wie in den Consent Decrees als „Produktentwicklungsprozess“ definiert; (2) Verantwortlichkeit für die Beachtung von Umweltgesetzen und -vorschriften im Produktentwicklungsprozess; und (3) Besetzung mit Vertragsstatus Management und disziplinarischer Führung von direkt unterstellten Mitarbeitern. VW Pkw ermittelte 493 Positionen, die diese Kriterien erfüllen; AUDI AG ermittelte 516 Positionen; in den Konzernstellen wurden 43 Positionen und bei VW GOA 23 Positionen ermittelt.

Die VW Defendants gaben, an den Betrachtungsumfang bis zum 28. Juli 2017 und die Beschreibung der Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten für die identifizierten Management-Positionen bis zum 11. August 2017 abgeschlossen zu haben.

5. Umsetzung der „Goldenen Regeln“ (U.S.-CD 16; Cal. CD 15)

a) Beschreibung der Pflichten

Nach den Consent Decrees mussten die VW Defendants die internen Verfahren, die im „Handbuch zu den Goldenen Regeln“ der VW Defendants angegeben waren, bis zum 10. Oktober 2017 umsetzen. Die VW Defendants waren aufgefordert, diese Verfahren „durch die Schaffung interner Kontrollen und Geschäftsordnungen, sowie durch die Festlegung von Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten (AKV) für die am Produktentwicklungsprozess beteiligten Geschäftsbereiche, Ausschüsse und Vorstände, einschließlich u.a. für den Ausschuss für Produktsicherheit (auch als „APS“ bezeichnet), das Change Control Board und die Abteilung „Type Approval, Recyclability and Functional Safety“ (auch als ‘EGDT’ bezeichnet) umzusetzen“. Die Implementierung der Software- und Informationstechnologie durfte sich über den 10. Oktober 2017 hinaus erstrecken.

Überdies mussten die VW Defendants gemäß den Consent Decrees „regelmäßige Mitarbeiterschulungen in Bezug auf die internen Verfahren durchführen“ und „die Durchführung dieser Verfahren über den Governance, Risk und Compliance (‘GRC’) Prozess der VW Defendants überwachen“.

b) Die Goldenen Regeln

Bei den Goldenen Regeln handelt es sich um eine Reihe von dreizehn obligatorischen Prozessen, die jeweils durch eine Reihe von „Mindestanforderungen“ beschrieben werden. Es gibt insgesamt 109 Mindestanforderungen, welche die Umsetzung bestimmter Kontrollen und bewährter Verfahren [Best Practices] zur Optimierung des Betriebs des internen Kontrollsystems im Produktentwicklungsprozess der VW Defendants vorgeben. Die Goldenen Regeln konzentrieren sich auf drei Hauptbereiche: Entwicklung der Steuergerätesoftware (Regeln 1-7); Feststellung Aggregat-Emissionstypisierung und Abgasserien- und Abgasfeldüberwachung (Regeln 8-10) und Eskalationsmanagement im Ausschuss für Produktsicherheit (Regeln 11-13). Die Goldenen Regeln sollten von den Abteilungen der VW Defendants auf „Fachbereichs“-Ebene umgesetzt werden.

Die Goldenen Regeln sind im „Handbuch der Goldenen Regeln“ dargelegt und werden in den Consent Decrees als „spezifische interne Verfahren“ bezeichnet, die von den VW Defendants „entwickelt wurden, um [ihr] betriebliches internes Kontrollsystem zu optimieren, das sich auf die Steuergerätesoftwareentwicklung, Test- und Überwachungsverfahren für die Emissionstypisierung und Eskalationsmanagement im Ausschuss Produktsicherheit (auch als 'APS' bezeichnet) konzentriert“. Die Consent Decrees gestatteten in Absprache mit dem DOJ und den kalifornischen Behörden eine „angemessene Änderung“ dieser internen Verfahren.

c) Umsetzung

(1) Definition der „Umsetzung“

Die VW Defendants vertraten die Ansicht, dass nach der in den Consent Decrees verlangten Umsetzung der Goldenen Regeln „[z]umindest Kontrollen und Geschäftsordnungen sowie Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten“ gefordert waren, die bis zum 10. Oktober 2017 dokumentiert worden waren. Die VW Defendants gaben weiter an, dass es sich bei den Dokumenten, die diese Informationen enthielten, „[i]n den meisten Fällen“ um „Prozessstandards, Prozessbeschreibungen (einschließlich Swimlanes), Arbeitsanweisungen, Eskalationsregeln, formelle Geschäftsordnungen und interne Kontrollmatrizen“ handelte. Die Fachbereiche waren auch für die Erstellung von Schulungsunterlagen und die Erbringung des Nachweises, dass die betroffenen Mitarbeiter über die neuen Prozesse in Kenntnis gesetzt wurden, verantwortlich.

Soweit eines dieser Dokumente zum 10. Oktober 2017 in Form eines Entwurfs vorlag, betrachteten die VW Defendants dieses Dokument als umgesetzt, wenn die „erforderlichen internen Kontrollen, Geschäftsordnungen, Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten gemäß den üblichen Verfahren der Geschäftsbereiche, Ausschüsse oder Vorstände in Kraft gesetzt worden waren“. Zum Beispiel, obgleich „von einem formalen Standpunkt aus. . . Prozessstandards wirksam sind, wenn sie unterzeichnet und freigegeben wurden. . . , ist es üblich, Entwurfsversionen bis zur Freigabe der endgültigen Version als verbindliche Richtlinie zu verwenden.“

Nach Auffassung der VW Defendants war lediglich die Umsetzung der Goldenen Regeln in Bezug auf Motorsteuergeräte (ECU) obligatorisch; ihrer Erklärung zufolge „galten die Goldenen Regeln für die Steuergerätesoftwareentwicklung (Regeln 1 bis 7) nur unmittelbar für die ECU-Softwareentwicklung“. Die übrigen Goldenen Regeln sind nicht steuergerätespezifisch. Die VW Defendants wandten indes die Goldenen Regeln „freiwillig“ bei Getriebesteuergeräten (TCU) und anderen Steuergeräten (OCU) an. Damit wollten sie die aus ihrer Sicht auf die Implementierung der Goldenen Regeln für ECU beschränkte rechtliche Verpflichtung aus den Consent Decrees jedoch nicht ausweiten. Die VW Defendants teilten dem DOJ ihre Position „bis zum 10. Oktober 2017“ mit und erklärten, dass „[o]bwohl der in den Goldenen Regeln beschriebene Steuergeräteprozess unmittelbar nur für das ECU gelte, VW [die Beklagten] die Umsetzung auf den Softwareentwicklungsprozess für die Getriebesteuergeräte (TCU) – angesichts deren potenzieller Abgasrelevanz – ausgeweitet habe. Die VW Defendants teilten dem DOJ ebenfalls mit, dass man „mit der Prüfung der Möglichkeit begonnen habe, die Goldenen Regeln bei anderen Steuergeräten als den ECU und TCU umzusetzen, und sich diese Arbeiten voraussichtlich über den Oktober 2017 hinaus erstrecken würden.“ In den Consent Decrees wurde die Art der Steuergeräte, die den Goldenen Regeln unterliegen, nicht benannt. In diesem Ersten Jahresbericht wird auf die Bemühungen in Zusammenhang mit der Umsetzung bei den ECU und TCU im Allgemeinen eingegangen.

(2) Ermittlung der betroffenen Geschäftsbereiche

Die VW Defendants ermittelten die von den Goldenen Regeln in Zusammenhang mit den ECU und TCU betroffenen Fachbereiche auf der Grundlage des ursprünglichen internen Revisionsberichts, in dem erstmals die Prozessschwächen identifiziert wurden, die Anlass zu den Goldenen Regeln gegeben hatten. Die VW AG wies anschließend jeden dieser Fachbereiche an, bis zum 10. Oktober 2017 Verfahren zur Umsetzung der Goldenen Regeln zu entwickeln und beauftragte das PMO mit der Überwachung des Projekts. Die einzelnen Fachbereiche trugen die Hauptverantwortung für die Umsetzung der geltenden Geschäftsordnungen und internen Kontrollen; ca. 120 Fachbereiche waren betroffen bzw. wurden als in den Rahmen fallend angesehen.

(3) VW Pkw

Bei VW Pkw übernahm das PMO die zentrale Koordination bei der Umsetzung der Goldenen Regeln über die entsprechenden Fachbereiche hinweg, speziell Powertrain (EA), Electric/Electronics (EE), Chassis (EF), Body and Trim (EK), Technical Conformity (ET) und Whole Vehicle Development (EG). (Das PMO koordinierte ebenfalls Konzern-QM Fahrzeuge (K-GQF-P) und Qualitätssicherung Produktsicherheit (K-GQP) die Umsetzung auf Konzernebene.) Die Fachbereiche richteten jeweils ein eigenes Team ein, um die Goldenen Regeln in den Fachbereichen umzusetzen. Das PMO beauftragte die Fachbereiche mit der Konzeption, Erarbeitung und Umsetzung der Prozesse und internen Kontrollen, samt Entwicklung der regelmäßigen Schulungen zu den Prozessen, bis zum 27. September 2017, wobei bis zum 10. Oktober 2017 eine abschließende Prüfung durch das PMO erfolgen sollte.

Das PMO „führte keine inhaltliche Prüfung“ der von den Fachbereichen erstellten Inhalte durch, „da die Fachbereichesowohl für ihre Deliverables als auch für ihren Umsetzungsprozess zuständig waren“. Die Fachbereiche berichteten über regelmäßige Treffen, Einseiter mit Statusaktualisierungen und periodische Aufstellungen, mit denen die Umsetzung auf der Mindestanforderungsebene verfolgt wurde, regelmäßig den Umsetzungsstatus an das PMO. Zum 10. Oktober 2017 lagen einige dieser Prozessstandards in Form eines Entwurfs vor. Ein Prozessstandard für die Goldenen Regeln 8 und 9 für die Region Nordamerika lag auch Ende 2017 weiterhin nur als Entwurf vor. Die VW Defendants gaben an, dass zum 10. Oktober 2017 die ordnungsgemäßen Prozesse seitens der relevanten Mitarbeiter eingehalten wurden und waren der Auffassung, dass der Entwurf „zum 10. Oktober 2017 verbindlich galt“.

Die VW Defendants teilten dem ICA mit, dass sich die Fachbereiche bei der Überwachung ihrer Gesetzes Einhaltung auf die Erkenntnisse der Internen Revision stützten, die ihnen vor der Erstellung der Revisionsberichte zu den Golden Rules durch die Interne Revision übergeben wurden. Wie nachstehend dargelegt wird, zeigten alle Revisionsberichte eine gewisse Kritikalität an; es gab keinen Bericht, der einen „grünen“ oder niedrigen Kritikalitätswert aufwies. Des Weiteren erklärte wie nachstehend dargelegt die Interne Revision, dass ihre Erkenntnisse keine Angaben darüber enthielten, ob die Goldenen Regeln entsprechend den Consent Decrees umgesetzt wurden.

Wie vorstehend erwähnt wird, ist die Überprüfung der Einhaltung der seitens der VW Defendants zu erfüllenden Pflicht zur Umsetzung der Goldenen Regeln durch den ICA noch nicht abgeschlossen. Der ICA befasst sich weiterhin mit der Planung und Durchführung der Umsetzung der Goldenen Regeln.

(4) AUDI

Bei AUDI AG waren die gleichen Fachbereiche wie bei VW Pkw betroffen: Powertrain (I/EA), Electric/Electronics (I/EE), Chassis (I/EF), Body/Trim (I/EK), Technical Conformity (I/ET) und Whole Vehicle Development (I/EG), sowie darüber hinaus Automated Driving (I/EX), Qualitätssicherung AUDI AG (I/GQ) und Technical Service (I/GS). Auf der Fachbereichsebene wählten die Leiter erfahrene Personen mit der entsprechenden technischen Kompetenz zur Umsetzung der Goldenen Regeln und stellte zur Durchführung spezielle Teams zusammen. Powertrain Development (I/EA) übertrug beispielsweise einer spezifischen Abteilung, Powertrain Process Compliance (I/EA-C), die Verantwortung für die Aktivitäten in Zusammenhang mit der Umsetzung der Goldenen Regeln.

Bis zum 25. April 2017 berichteten die Fachbereiche über den Status der Umsetzung der Mindestanforderungen wöchentlich an die Interne Revision. Nach diesem Datum berichteten die Fachbereiche bis zum 10. Oktober 2017 wöchentlich an das PMO. Die Leitungen der Fachbereiche haben die fristgerechte Erfüllung ihrer Verantwortlichkeiten bestätigt.

(5) VW GOA

VW GOA beurteilte den Umfang der Goldenen Regeln und stellte fest, dass nur zwei Mindestanforderungen, die beide in Verbindung mit der Goldenen Regel 9 standen, für die Abläufe und Prozesse von VW GOA galten. Diese Mindestanforderungen bezogen sich auf das zur Speicherung von Daten verwendete IT-System und die Definition und Umsetzung eines Berechtigungs- und Benutzerrollensystems, um die Integrität und den Schutz von Messdaten zu gewährleisten. Der Senior Director des TCC trägt die Hauptverantwortung für die Umsetzung dieser beiden Mindestanforderungen. Laut der VW Defendants „arbeitete das TCC mit besonderer Unterstützung von Anwälten für Datenschutz- und Abgasbelange eng mit dem PMO und der Rechtsabteilung von GOA zusammen“ und sprach sich überdies bei der Umsetzung dieser Anforderungen regelmäßig mit dem TCC Business Management Lead ab. VW GOA vertrat, dass „die Umsetzung der Goldenen Regel 9 durch das TCC keine weiteren Geschäftsbereiche oder Marken beinhaltet; sämtliche Arbeiten wurden im TCC in Abstimmung mit VW GOA IT, VW GOA Legal und dem PMO von GOA“ sowie der VW AG durchgeführt.

Zur Umsetzung der Goldenen Regel 9 führte VW GOA IT-Workshops durch und setzte einen Prozess für die Sicherheit und Übertragung von Daten des Abgaslabors auf, um die Datenintegrität sicherzustellen und eine Datenmanipulation zu verhindern. Diese Tätigkeiten wurden bis zum 29. September 2017 abgeschlossen. Überdies erklärten die VW Defendants, dass „die Umsetzung der IT-basierten Lösung durch das TCC noch nicht abgeschlossen sei“ und dass diese, „als IT-Lösung[]“, „[] nicht unbedingt innerhalb der Frist von 180 Tagen umgesetzt werden müsse“, wie in den Consent Decrees angegeben.

d) Mitarbeiterschulung

Wie vorstehend dargelegt wird, waren die Fachbereiche auch für die Erstellung von Schulungsunterlagen und die Erbringung des Nachweises, dass die betroffenen Mitarbeiter über die neuen Prozesse in Kenntnis gesetzt wurden, verantwortlich. Die Consent Decrees enthielten keine Frist für den Abschluss dieser Schulung.

Bei VW Pkw variierten die Schulungsmethoden je nach Fachbereich und Goldener Regel. Beispielsweise boten zahlreiche Fachbereiche Online- und webbasierte Schulungen mit einem allgemeinen Überblick der Goldenen Regeln an; einige Fachbereiche (wie z. B. Powertrain Development (EA) und Whole Vehicle Development (EG)) führten Anwesenheitsschulungen zu spezifischen Prozessen mehrerer Goldener Regeln durch. In Bezug auf die ECU haben die VW Defendants erklärt, dass sämtliche Schulungsmaterialien bis zum April 2017 „entwickelt“ worden seien. Die Schulungsmaterialien wurden von den einzelnen Fachbereichen entwickelt; die Volkswagen Academy und die AUDI AG Academy übernahmen die zentrale Koordination der Schulungen.

Bei AUDI AG führten die Fachbereiche „[u]mfangreiche Schulungsmaßnahmen für ECU/TCU-Prozesse“ und ein „Online-Qualifizierungsprogramm für die 'Goldenen Regeln' für die überwiegende Mehrheit des technischen Entwicklungspersonals durch“. AUDI AG bietet obligatorische Online-Schulungen bezüglich aller Goldenen Regeln für ECU, TCU und OCU „für alle Führungskräfte und indirekten Mitarbeiter der technischen Entwicklungsabteilung sowie für leitende Angestellte und Mitarbeiter in der Qualitätssicherung(sabteilung)“.

Sowohl VW Pkw als auch AUDI AG haben anwesenheitsbasierte und Online-Schulungen bezüglich jeder Goldenen Regel durchgeführt. Online-Schulungen werden noch immer in Bezug auf mehrere Aspekte der Goldenen Regeln umgesetzt, einschließlich Schulungen zum Verständnis der Besonderheiten von ECU und TCU, sowie Schulungen in Zusammenhang mit dem APS-Berichtsverfahren.

VW GOA hat Schulungen für bestimmte Mitarbeiter durchgeführt, die von den beiden „Mindestanforderungen“ in Verbindung mit der Goldenen Regel 9 betroffen sind, die nach Feststellung von VW GOA auf sie zutreffen.

e) Überwachung der Umsetzung der Goldenen Regeln unter Verwendung des GRC-Prozesses

Entsprechend den Consent Decrees waren die VW Defendants aufgefordert, ihre Umsetzung der Goldenen Regel mit Hilfe des Governance, Risk und Compliance Prozesses des Unternehmens zu überwachen. Beim GRC-Prozess der Unternehmen handelt es sich um eine Risikobewertung, welcher sich mit den Prozessen und systemischen Risiken des Unternehmens befasst.

In 2017 startete das Risikomanagement des Konzerns ein Pilotprogramm zur Überwachung der Goldenen Regeln über den jährlichen GRC-Prozess („Jährlicher GRC-Prozess“), mittels des jährlichen GRC-Prozesses („Jährlicher GRC-Prozess“), wobei in den GRC-Prozess für die VW AG und AUDI AG drei der dreizehn Goldenen Regeln wie folgt aufgenommen wurden:

- Goldene Regel 3 – Zertifizierungsrelevante Änderungen;
- Goldene Regel 4 – Entscheidungskreis des Change Control Boards;
- Goldene Regel 13 – APS-Prozess.

Im Rahmen des Jährlichen GRC-Prozesses wurde die Überwachung dieser Goldenen Regeln in der Datenbank des RMS/ICS Compliance Reporting Systems („RICORS“) dokumentiert. Gegenmaßnahmen und Managementkontrollen in Zusammenhang mit den o.a. Goldenen Regeln wurden von den entsprechenden Abteilungen in RICORS dokumentiert und von den Risikomanagementabteilungen der VW AG und von AUDI AG einer Plausibilitätsprüfung unterzogen. Die Managementkontrollen wurden anschließend über Selbsteinschätzungen, Begutachtungen durch Kollegen [Peer Reviews] und externe Überprüfungen (VW AG) oder ausschließlich über eine externe Überprüfung (AUDI AG) geprüft.

Der Jährliche GRC-Prozess für die drei Pilotregeln wurde im Februar 2018 abgeschlossen. Die VW Defendants teilten dem ICA mit, dass das Risikomanagement zwar keine erneuten Prüfungen der Managementkontrollen plant, aber alle relevanten Managementkontrollen über eine externe Prüfung im Rahmen des Jährlichen GRC-Prozesses für 2018 prüfen lassen möchte. Das Risikomanagement des Konzerns ist nun dabei die Überwachung aller 13 Goldenen Regeln dem Jährlichen GRC-Prozess 2018 hinzuzufügen.

f) Definition von Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten für Geschäftsbereiche, Ausschüsse und Vorstände

Die VW Defendants waren überdies aufgefordert, die „Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten für die am Produktentwicklungsprozess beteiligten Geschäftsbereiche, Ausschüsse und Vorstände, einschließlich u.a. für den Ausschuss für Produktsicherheit, das Change Control Board und die Abteilung „Type Approval, Recyclability and Functional Safety“ (EGDT) festzulegen“. Diese Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten waren oftmals in den Geschäftsordnungen enthalten, die für bestimmte Produktentwicklungsprozesse für ECU, TCU und OCU entwickelt wurden.

Fachbereiche, die für Steuergeräte verantwortlich waren, entwickelten Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten für den Leiter des Fachbereichs, wie z. B. den Leiter von AUDI AG Powertrain Development (I/EA). Andere Geschäftsbereiche mit Verantwortung für OCU, wie z. B. Abteilungen bei VW Pkw wie Electric/Electronics (EE), Chassis (EF) und Body and Trim (EK) legten ebenfalls Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten fest. Die VW Defendants legten nicht nur Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten für die Geschäftsbereiche fest, sondern auch für die drei zuvor beschriebenen Konzernsteuerkreise.

Bei den Ausschüssen für Produktsicherheit bei VW Pkw und AUDI, die für die Behebung von Sicherheitsmängeln und damit verbundenen Compliance-Problemen bei auf den Markt gebrachten Fahrzeugen verantwortlich waren, wurden die Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten über die überarbeiteten Vorgehensregeln festgelegt. Die überarbeitete APS-Richtlinie des Konzerns trat am 01. Juli 2017 in Kraft. Nach diesem Datum war jede Marke für die Festlegung ihrer eigenen Geschäftsordnungen im Einklang mit dieser Richtlinie verantwortlich. Die aktuellen APS-Geschäftsordnungen von AUDI AG traten am 01. August 2017 in Kraft; die aktuellen APS-Geschäftsordnungen von VW Pkw traten am 01. Juli 2017 in Kraft.

Bei den Change Control Boards werden die Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten über die ECU-, TCU- und OCU-Prozessstandards der VW Defendants festgelegt.

J. HINWEISGEBERSYSTEM (U.S.-CD 20 & 21; Cal. CD 19 & 20)

Dieser Abschnitt des Ersten Jahresberichts beschreibt die Bemühungen der VW Defendants, die mit einem Hinweisgebersystem einhergehenden Pflichten einzuhalten. Der ICA befasst sich weiterhin mit der Planung und Durchführung von Revisionsverfahren in Zusammenhang mit diesen Pflichten und wird dies während der dreijährigen Revisionslaufzeit tun.

a) Beschreibung der Pflichten

Gemäß den Consent Decrees waren die VW Defendants aufgefordert, das im September 2016 vom Konzernvorstand genehmigte Hinweisgebersystem des Volkswagen-Konzerns bis zum 10. Oktober 2017 umzusetzen und zu betreiben. Entsprechend den Consent Decrees sollte das Hinweisgebersystem von fachlich ausgebildeten und geschulten Mitarbeitern verwaltet werden. Des Weiteren sollten Verstöße gegen US-Umweltgesetze oder -Umweltvorschriften als „schwere Verstöße“ im Sinne der Hinweisgeberrichtlinie der VW Defendants ausgewiesen werden. Schließlich sollte gemäß den Consent Decrees der Geschäftsbericht der VW Defendants einen zertifizierten Bericht zur Fallverfolgung aller Hinweisgebermeldungen in Bezug auf Verstöße gegen US-Umweltgesetze oder -Umweltvorschriften enthalten.

b) Bemühungen der VW Defendants

(1) Umsetzung und Betreuung des Konzern-Hinweisgebersystems

Das am 12. September 2016 vom Konzernvorstand genehmigte Hinweisgebersystem des Volkswagen-Konzerns („Ursprüngliche Hinweisgeberrichtlinie“) sollte bei der VW AG am 1. Januar 2017 in Kraft treten. In der Ursprünglichen Hinweisgeberrichtlinie wurden 25 Anlaufstellen für die Entgegennahme und Bearbeitung von Meldungen über angebliches Fehlverhalten festgelegt. Nach dieser Richtlinie mussten Marken und Unternehmen mit Anlaufstellen sicherstellen, dass die in der Ursprünglichen Hinweisgeberrichtlinie enthaltenen Standards in ihren jeweiligen Unternehmen umgesetzt wurden, was durch die Einführung ihrer eigenen Richtlinien erzielt werden konnte. Das auf der Ursprünglichen Hinweisgeberrichtlinie basierende AUDI-Hinweisgebersystem wurde vom AUDI-Vorstand am 25. August 2017 schriftlich und ohne ein formelles Treffen bestätigt und sollte am 1. Oktober 2017 in Kraft treten.

Die Geschäftsführung von VW GOA genehmigte die Ursprüngliche Hinweisgeberrichtlinie vorläufig am 06. September 2017; die formelle Genehmigung durch den Vorstand erfolgte am 21. September 2017. VW GOA pflegt das von GOA Chattanooga verwendete Hinweisgebersystem.

Die VW Defendants unternahmen bis zum 10. Oktober 2017 weitere Maßnahmen zur Umsetzung des Konzern-Hinweisgebersystems. Die VW AG hatte zusätzliche Kanäle zur Meldung eines angeblichen Fehlverhaltens eingerichtet, einschließlich einer E-Mail-Inbox, einer kostenfreien internationalen Telefonnummer und eines Online-Business-Keeper-Monitoring-System-Tools, das sowohl intern als auch extern zur Verfügung stand. Die VW AG wies darauf hin, dass man ebenfalls begonnen hatte, Meldungen eines angeblichen Fehlverhaltens entsprechend den in der Ursprünglichen Hinweisgeberrichtlinie angegebenen Verfahren zu bearbeiten.

AUDI AG hatte begonnen, Meldungen über angebliches Fehlverhalten entgegenzunehmen und diese Meldungen im Januar 2017 entsprechend der Ursprünglichen Hinweisgeberrichtlinie zu bearbeiten, vor der formellen Einführung ihrer eigenen Version der Ursprünglichen Hinweisgeberrichtlinie und Errichtung ihres eigenen Aufklärungs-Offices zum 1. Oktober 2017.

VW GOA propagierte nach wie vor ihre bereits vor dem Konzern-Hinweisgebersystem bestehende Ethik-Hotline und veranlasste eine auffälligere Darstellung der Ethik-Hotline im Intranet von VW GOA. (VW GOA nutzt weiterhin die Ethik-Hotline als Tool zur Entgegennahme von Meldungen über angebliches Fehlverhalten). VW GOA hatte überdies ihren Code of Conduct/Verhaltenskodex (in denen die kostenfreie Hinweisgeber-Nummer von VW AG angegeben ist) über das Intranet und das Internet, interne E-Mails und in Papierform verbreitet. Des Weiteren fanden vor dem 10. Oktober 2017 im Rahmen von Telefonkonferenzen und persönlichen Treffen zwischen der VW AG, AUDI AG und VW GOA Gespräche über das Hinweisgebersystem statt.

In 2017 wurde die Ursprüngliche Hinweisgeberrichtlinie vom Konzern überarbeitet, um ein stärker zentralisiertes System zu schaffen und – neben anderen Änderungen – die Anzahl der Anlaufstellen zur Entgegennahme von Meldungen über angebliches Fehlverhalten auf vier zu reduzieren. Diese überarbeitete Konzern-Hinweisgeberrichtlinie (die „Überarbeitete Hinweisgeberrichtlinie“) wurde vom Konzernvorstand im August 2017 genehmigt und sollte bei der VW AG am 1. November 2017 in Kraft treten.

AUDI AG überarbeitete ihr Hinweisgebersystem entsprechend der Überarbeiteten Hinweisgeberrichtlinie. Das überarbeitete System wurde am 27. Oktober 2017 vom AUDI-Steuerkreis für Vorschriften (dem dazu die Befugnis durch den AUDI-Vorstand erteilt wurde) genehmigt. Das überarbeitete Hinweisgebersystem sollte bei AUDI AG am 1. November 2017 in Kraft treten. Andere Marken und Unternehmen, darunter VW GOA, haben die Umsetzung des überarbeiteten Hinweisgebersystems noch nicht abgeschlossen.

Von November 2017 bis 2018 propagierten und kommunizierten die VW Defendants das Bestehen des Konzern-Hinweisgebersystems auf verschiedene Weise bei bzw. an Mitarbeiter(n), wie z. B. durch die Bereitstellung von Informationen zum Konzern-Hinweisgebersystem in Schulungsmaßnahmen für Mitarbeiter sowie über die Weitergabe von Informationen an Mitarbeiter über E-Mail, das Intranet und Plakate.

(2) Fachlich ausgebildete und geschulte Mitarbeiter

Alle für die Verwaltung des Hinweisgebersystems bei der VW AG und bei AUDI AG verantwortlichen Mitarbeiter sind Rechtsanwälte und/oder Compliance-Fachkräfte. Die Mehrheit des Compliance-Personals, das für die Verwaltung des Hinweisgebersystems für die VW AG und für AUDI AG verantwortlich ist, wurde in 2017 eingestellt. Der Chief Compliance Officer von VW GOA, der seine Funktion am 1. Mai 2017 aufnahm und die tragende Rolle im Hinweisgebersystem von VW GOA spielt, ist ebenfalls eine erfahrene Compliance-Fachkraft.

(3) Bezeichnung von Verstößen gegen US-Umweltgesetze als „schwer“ im Sinne der Hinweisgeberrichtlinie

Verstöße gegen jegliche Umweltschutzgesetze oder -vorschriften werden sowohl in der Ursprünglichen Hinweisgeberrichtlinie als auch in der Überarbeiteten Hinweisgeberrichtlinie als „schwere“ Verstöße bezeichnet. Meldungen über „schwere“ Verstöße werden einer für die Aufklärung zuständigen Einheit übergeben, wenn festgestellt wird, dass sie plausibel sind; die Aufklärungsergebnisse werden dem Compliance-Personal mitgeteilt.

(4) Bericht zur Fallverfolgung

Wie vorstehend angegeben wird, sind die VW Defendants entsprechend dem Jahresbericht der VW Defendants aufgefordert, Meldungen von Hinweisgebern zu Verstößen gegen US-Umweltschutzgesetze oder -Umweltschutzvorschriften zu berichten. Die VW Defendants haben jeweils einen unterschiedlichen Prozess zur Festlegung, welche Hinweise im Bericht anzugeben sind. Bei der VW AG legt das für die Verwaltung des Hinweisgebersystems verantwortliche Compliance-Personal zunächst fest, ob der Hinweis sich auf die Fahrzeugzertifizierung oder Abgase/Kraftstoffverbrauch bezieht. Falls dies der Fall ist, stellt das Personal fest, ob die zur Debatte stehenden Fahrzeuge in die Vereinigten Staaten exportiert oder dort hergestellt werden.

Ursprünglich war dem ICA mitgeteilt worden, dass im nächsten Schritt, falls die Fahrzeuge in einem dieser Zusammenhänge mit den Vereinigten Staaten stehen, das Compliance-Personal der VW AG die normale Plausibilitätsprüfung gemäß der Hinweisgeberrichtlinie durchführt, um festzustellen, ob der Hinweis begründet ist. Wenn der Hinweis plausibel ist, wird er dem Konzern-PMO gemeldet und es wird endgültig festgelegt, ob er im Geschäftsbericht der VW Defendants anzugeben ist.

Die VW AG teilte anschließend mit, dass man bei der Meldung von Hinweisen an den PMO einen breiteren Ansatz verfolge. Der ICA plant, diesen Prozess während des nächsten Überprüfungszeitraums zu überprüfen.

Das für die Verwaltung des Hinweisgebersystems bei AUDI AG verantwortliche Compliance-Personal teilte dem ICA ursprünglich mit, dass es beurteilt, ob die bei AUDI AG eingegangenen Hinweise in Zusammenhang mit den Vereinigten Staaten stehen und abgasrelevant sind. Wenn beide Fragen ohne eine Plausibilitätsprüfung bejaht werden können, wird der Hinweis dem PMO bei AUDI AG gemeldet, der sich mit der externen Rechtsberatung abstimmt, um festzulegen, ob eine potenzielle Berichtspflicht besteht. Wenn diese Frage bejaht wird, wird der Hinweis dem Konzern-PMO gemeldet und es wird endgültig festgelegt, ob er im Geschäftsbericht der VW Defendants anzugeben ist.

AUDI AG teilte anschließend mit, dass man einen breiteren „Berichtsprozess zur Fallverfolgung“ ansetze. Der ICA plant, diesen Prozess während des nächsten Überprüfungszeitraums zu überprüfen.

Bei VW GOA überprüft der Chief Compliance Officer alle über die Ethik-Hotline von VW GOA erhaltenen Hinweise, um festzustellen, ob eine potenzielle Berichtspflicht aufgrund eines potenziellen Verstoßes gegen US-Umweltgesetze oder -Umweltvorschriften besteht.

Der am 13. April 2018 eingereichte Geschäftsbericht der VW Defendants enthält zum Zwecke der Berichtspflicht der VW Defendants gemäß den Consent Decrees Beschreibungen von „relevanten Hinweisen“.

K. ZUSÄTZE ZUR MITARBEITERBEFRAGUNG (U.S. CD ¶ 22; Cal. CD ¶ 21)

1. Beschreibung der Pflichten

Die Consent Decrees forderten von den VW Defendants, bis zum 12. Juli 2017 „eine Frage in ihre jährliche Mitarbeiterbefragung aufzunehmen, um den Fortschritt der Integritätskampagne der VW Beklagten zu überwachen.“ Sie verlangten außerdem, für „Teams, deren Arbeit Bezug zur Einhaltung der US-amerikanischen Umweltgesetzgebung hat“, „Fragen in die entsprechenden Leitfäden für Führungskräfte zur jährlichen Mitarbeiterbefragung aufzunehmen, um die Einhaltung der US-amerikanischen Umweltgesetze und Umweltvorschriften zu prüfen.“ Außerdem obliegt es den VW Defendants „einen zentralisierten Prozess zur Überwachung und Bearbeitung der Antworten aus der Mitarbeiterbefragung in Bezug auf die Integritätskampagne einzuführen.“ Den VW Defendants wurde auferlegt, in jeden Jahresbericht der VW Defendants „einen Überblick über die Befragungsergebnisse in Verbindung mit der Integritätskampagne zu geben“.

2. Maßnahmen der VW Defendants

a) Mitarbeiterbefragung und Integritätsfrage

Seit 2008 führen die VW Defendants eine jährliche Mitarbeiterbefragung mit der Bezeichnung *StiBa*, kurz für *Stimmungsbarometer*, durch. Das *StiBa* wird an alle Mitarbeiter in allen teilnehmenden Marken, Unternehmen und Regionen versandt. Die Teilnahme an der Befragung erfolgt auf freiwilliger Basis und anonym. Nach den Consent Decrees waren die VW Defendants verpflichtet, eine Frage mit der man den Fortschritt der Integritätskampagne der VW Defendants bewerten kann, in das *StiBa* aufzunehmen.

Das *StiBa* enthält Aussagen, zu denen die Mitarbeiter angeben, ob die Aussage „voll und ganz“, „weitgehend“, „teils, teils“, „kaum“ oder „überhaupt nicht“ zutrifft.

Die VW Defendants entwickelten unter Verwendung der folgenden Aussage eine Frage („Integritätsfrage“): „In unserer OE [Organisationseinheit] ist es jedem möglich, sich integer zu verhalten.“ Die Integritätsfrage wurde am 20. Juni 2017 vom Konzernvorstand genehmigt. Die Integritätsfrage wurde 2017 in das *StiBa* aufgenommen, das zwischen September und November 2017 durchgeführt wurde.

b) Zentralisierter Prozess zur Überwachung und Bearbeitung der Antworten aus der Mitarbeiterbefragung

Die VW Defendants ergänzten ihre üblichen Follow up-Verfahren nach dem *StiBa*, um ein Follow up bezüglich der neuen Integritätsfrage einzubinden. Die Ergebnisse des *StiBa* wurden zur Entwicklung von Follow up-Aktivitäten genutzt, die die Zielsetzung der Integritätsfrage unterstützen. Im Rahmen eines zentralisierten Prozesses entwickelten die VW Defendants zum Follow up der Integritätsfrage eigens spezielle Aktivitäten, namentlich Centers of Excellence (Exzellenzzentren) (für bestimmte Organisationseinheiten) und Best Practice Workshops (für bestimmte Führungskräfte). Die VW Defendants ergänzten die standardisierten *StiBa* Follow up-Prozesse, die in allen Unternehmen von VW und in allen Regionen, in denen VW tätig ist, genutzt werden, mit Aktivitäten und Materialien, die im Einklang mit der Integritätskampagne stehen.

c) *StiBa*-Leitfäden für Führungskräfte

Die Consent Decrees verlangten von den VW Defendants, Fragen in ihren *StiBa*-Leitfäden für bestimmte Führungskräfte („*StiBa*-Leitfaden“) aufzunehmen, die die Einhaltung US-amerikanischer Umweltgesetze und Umweltvorschriften bewerten. Der *StiBa*-Leitfaden ist ein Handbuch, welches Führungskräfte bei allen Aspekten des *StiBa*-Prozesses unterstützt, also auch bei den Follow up-Aktivitäten in Verbindung mit den Befragungsergebnissen.

Die VW Defendants erarbeiteten eine Liste mit fünf Fragen für den *StiBa*-Leitfaden. Ziel der Fragen war es, das Bewusstsein zu schärfen und den kontinuierlichen Dialog über die Bedeutung der Compliance zu fördern. Die Fragen sollten zunächst aufzeigen, mit welchen Arten von Gesetzen und Vorschriften das jeweilige Team der Führungskraft (gegebenenfalls) bei seiner Arbeit befasst ist. Danach helfen detailliertere Fragen der Führungskraft bei der Feststellung, ob Antworten von Mitarbeitern potenzielle Bedenken hinsichtlich der Einhaltung von Gesetzen und Vorschriften zum Umweltschutz aufwerfen. Sie enthalten ferner Maßnahmen zum Umgang mit Antworten, die möglicherweise Bedenken beinhalten und weisen auf andere Ressourcen hin, die von der Führungskraft zur Unterstützung des Prozesses genutzt werden können.

Die *StiBa*-Leitfäden mit den zusätzlichen Fragen wurden an die *StiBa*-Kordinatoren verteilt, die bei VW AG, AUDI AG und GOA Chattanooga für die Umsetzung und das Follow up des *StiBa* verantwortlich sind. Einige Marken und Einheiten hatten die Fragen modifiziert, um sicherzustellen, dass sie praktisch einsetzbar sind. AUDI AG entwickelte beispielsweise zusätzliche Inhalte, die auf dem Feedback aus verschiedenen Abteilungen beruhen. GOA Chattanooga hatte die Fragen nicht modifiziert. Wie nachfolgend beschrieben, entdeckte VW GOA kürzlich, dass versäumt wurde, eine Version dieser Fragen in ihren *StiBa*-Leitfäden aufzunehmen.

d) Jahresbericht der VW Defendants

Im Jahresbericht der VW Defendants vom 13. April 2018 gaben die VW Defendants einen Überblick über die Ergebnisse der Befragung in Bezug auf die neue Integritätsfrage.

3. Verstoß

Die VW Defendants informierten den ICA, dass VW GOA im Rahmen einer Anfrage des ICA am 27. März 2018 entdeckte, dass die erforderlichen Fragen versehentlich nicht in ihre *StiBa*-Leitfäden aufgenommen worden waren. Nach dieser Entdeckung entwickelte VW GOA eigene Fragen, um sie in ihre *StiBa*-Leitfäden aufzunehmen. Die aktualisierten *StiBa*-Leitfäden von VW GOA einschließlich dieser Fragen wurden am 13. April 2018 als interne E-Mail an die Führungskräfte von VW GOA verteilt. Die VW Defendants informierten das DOJ (Justizministerium der Vereinigten Staaten von Amerika) und die kalifornischen Behörden am 16. April 2018 über diesen Verstoß.

4. Handlungsempfehlungen zur Sicherstellung der Compliance

Angesichts der nach der Aufdeckung des Verstoßes von VW GOA ergriffenen Maßnahmen empfiehlt der ICA in diesem Fall keine weiteren Maßnahmen zur Sicherstellung der Compliance dieser besonderen Pflicht. Eine Auflistung der allgemeinen Empfehlungen zur generellen Einhaltung der Consent Decrees finden Sie vorstehend.

L. ZUSÄTZE ZUM CODE OF CONDUCT (VERHALTENSKODEX) (U.S. CD ¶ 23; Cal. CD ¶ 22)

In diesem Abschnitt werden die Maßnahmen der VW Defendants zur Einhaltung der ihnen durch den Consent Decree auferlegten Pflichten in Bezug auf den Code of Conduct (Verhaltenskodex) beschrieben. Der ICA plant und führt weiterhin Revisionen in Verbindung mit den Pflichten bezüglich des Code of Conduct (Verhaltenskodex) durch; und zwar während des gesamten dreijährigen Prüfungszeitraums.

1. Beschreibung der Pflicht

Gemäß Consent Decrees oblag es den VW Defendants, bis zum 10. Oktober 2017 sicherzustellen, dass in den Verhaltensgrundsätzen ihrer Unternehmen Regelungen hinsichtlich des Umweltschutzes und der Verantwortung für die Compliance enthalten sind. Die VW Defendants mussten alle neuen Mitarbeiter verpflichten, an Schulungen über die Verhaltensgrundsätze teilzunehmen. Schließlich mussten die VW Defendants einen Überblick über die Mitarbeiterschulungen zum Thema Code of Conduct (Verhaltenskodex) in ihre Jahresberichte aufnehmen.

2. Überarbeitung des Code of Conduct (Verhaltenskodex) zur Einbeziehung des Umweltschutzes und der Verantwortung für die Compliance

Ein gemeinschaftliches Projekt zwischen der Volkswagen AG und deren Tochtergesellschaften und verbundenen Unternehmen unter der Leitung von Konzern-Compliance wurde 2017 durchgeführt, um für alle Marken Verhaltensgrundsätze mit einheitlichem Inhalt zu entwickeln. Der neue Code of Conduct (Verhaltenskodex) für jeden der VW Defendants wurde am oder vor dem 10. Oktober 2017 veröffentlicht.

Die aktuellen Verhaltensgrundsätze bei VW AG, AUDI AG und VW GOA (dessen Grundsätze auch für GOA Chattanooga gelten), enthalten neue einheitliche Inhalte bei den Regelungen in den Abschnitten „Unsere Verantwortung für die Compliance“ und „Umweltschutz“. Die Regelung zur Verantwortung für die Compliance enthält die Feststellung, dass alle Mitarbeiter ehrlich, integer und ethisch handeln müssen und hebt die Wichtigkeit der Einhaltung des Code of Conduct (Verhaltenskodex) hervor. Die Regelung zum Umweltschutz beschreibt eine Verantwortung für die Umweltverträglichkeit und die Nachhaltigkeit der Produkte, Standorte und Dienstleistungen von Volkswagen.

3. Verpflichtende Teilnahme aller neuen Mitarbeiter an Schulungen über den Code of Conduct (Verhaltenskodex)

Seit dem 10. Oktober 2017 sind neue Mitarbeiter bei der VW AG und AUDI AG verpflichtet, an Schulungen über den Code of Conduct (Verhaltenskodex) teilzunehmen, die im Dezember 2017 starteten. Bei der VW AG sind diese Schulungen als Online- oder als Präsenzschiilung möglich. Die Verpflichtung zur Teilnahme an der Schulung wird in den „Begrüßungsmappen“ für neue Mitarbeiter aufgeführt und der neue Mitarbeiter muss unter anderem durch Unterschrift bestätigen, dass sie oder er Kenntnis von der verpflichtenden Schulung hat. Informationen hinsichtlich der Pflicht eines neu eingestellten Mitarbeiters, an einer Schulung über den Code of Conduct (Verhaltenskodex) teilzunehmen, erscheinen auch auf einer internen Website.

Im Allgemeinen erstellt die Personalabteilung der VW AG monatlich eine Liste neuer Mitarbeiter für Präsenzschiilungen, die der Volkswagen Academy übermittelt wird, die dann Einladungen an die Mitarbeiter versendet. Die Volkswagen Academy verzeichnet die Teilnahme jedes Mitarbeiters auf dem Trainingsportal und die Personalabteilung erfasst die Teilnahme an der absolvierten Schulung in der Bildungshistorie des Mitarbeiters. Entsprechend wird auch für webbasierte Schulungen monatlich ein Verzeichnis neuer Mitarbeiter erstellt. Die Volkswagen Academy sendet den neuen Mitarbeitern dann eine E-Mail mit einem Link zum Trainingsportal. Die Teilnahme des Mitarbeiters an der webbasierten Schulung wird im Portal protokolliert und die Personalabteilung erfasst die Teilnahme an der absolvierten Schulung in der Bildungshistorie des Mitarbeiters. Falls ein Mitarbeiter nicht an einer Schulung teilnimmt, wird ein Eskalationsprozess in Gang gesetzt.

Die VW AG meldete dem ICA, dass von den 3.546 neuen Mitarbeitern, die vom 10. Oktober 2017 bis zum 31. März 2018 eingestellt wurden, 41% während dieses Zeitraums eine Schulung über den Code of Conduct (Verhaltenskodex) der VW AG absolvierten.

Bei AUDI AG sind Informationen über verpflichtende Schulungen Bestandteil des Arbeitsvertrags. Vor Mai 2018 gab es lediglich Präsenzschiilungen. Im Mai führte AUDI AG ein neues webbasiertes Schulungsprogramm ein. Die Policy/Key Issues Group der Personalabteilung erstellt jeden Monat ein Verzeichnis aller Neueinstellungen des vergangenen Monats. Die AUDI AG Akademie meldet die Mitarbeiter für eine Schulung an und sendet eine E-Mail an den Mitarbeiter, in der er aufgefordert wird, den Schulungstermin einzuplanen. (Alternativ dazu kann ein Vorgesetzter den Termin für den Mitarbeiter buchen.) In der Personalakte jedes teilnehmenden Mitarbeiters wird die Teilnahme dokumentiert.

Die Mitarbeiter müssen sich selbst für webbasierte Schulungen anmelden. AUDI AG meldete, dass die elektronische Teilnahmebestätigung aufbewahrt und in der Personalakte des Mitarbeiters dokumentiert wird. Falls ein Mitarbeiter nicht an einer Schulung über den Code of Conduct (Verhaltenskodex) teilnimmt, wird sein Vorgesetzter benachrichtigt. Sollte sich das Versäumnis fortsetzen, wird eine Mitteilung an das zuständige AUDI AG Vorstandsmitglied gesendet.

AUDI AG meldete dem ICA, dass von den 788 neuen Mitarbeitern, die zwischen dem 10. Oktober 2017 und dem 31. März 2018 eingestellt wurden, 19% während dieses Zeitraums eine Schulung über den Code of Conduct (Verhaltenskodex) von AUDI AG absolvierten.

VW GOA startete das Schulungsprogramm zum Code of Conduct (Verhaltenskodex) am 9. Oktober 2017. Ab diesem Stichtag und in Zukunft sind alle neuen Mitarbeiter verpflichtet, an der Schulung teilzunehmen. VW GOA bietet lediglich eine Online-Schiilung an. Wird ein neuer Mitarbeiter eingestellt, erhält sie oder er eine Begrüßungs-E-Mail, in der die Schulungen aufgeführt sind, die innerhalb einer Frist von 30 Tagen ab Einstellungsbeginn absolviert werden müssen. Wenn ein Mitarbeiter die Schulung abschließt, also 80% der Gesamtpunktzahl erreicht, erhält das Schulungsteam in der Personalabteilung eine Nachricht, in der die Schulungsergebnisse aufgeführt sind. Falls der Mitarbeiter am 20. Tag nach seinem Beschäftigungsbeginn die Schulung noch nicht abgeschlossen hat, erhält er vom Chief Compliance Officer eine E-Mail und falls er am 30. Tag nach seinem Beschäftigungsbeginn die Schulung noch immer nicht abgeschlossen hat, folgen eine weitere E-Mail vom Chief Compliance Officer sowie eine E-Mail vom Executive Vice President für Personalwesen. Um die Teilnahme weiter zu fördern, erhalten die Führungskräfte jeden Monat eine Liste mit Mitarbeitern, die die Schulung nicht abgeschlossen haben.

VW GOA meldete dem ICA, dass von den 555 neuen Mitarbeitern, die zwischen dem 10. Oktober 2017 und dem 31. März 2018 eingestellt wurden, 83% während dieses Zeitraums eine Schulung über den Code of Conduct (Verhaltenskodex) von VW GOA absolvierten.

Nach der Aktualisierung des Online Learning Management-Systems führte GOA Chattanooga am 26. März 2018 eine Online-Schulung ein.

GOA Chattanooga meldete dem ICA, dass von den 110 neuen Mitarbeitern, die zwischen dem 10. Oktober 2017 und dem 31. März 2018 eingestellt wurden, 23% während dieses Zeitraums eine Schulung über den Code of Conduct (Verhaltenskodex) von GOA Chattanooga absolvierten.

Der ICA überprüft weiterhin die Schulung neuer Mitarbeiter und schlägt, wie bereits in den empfohlenen Maßnahmen zur Compliance erwähnt, vor, dass die VW Defendants einheitliche Schulungsstatistiken führen und darüber Bericht erstatten.

4. Aufnahme eines Überblicks über die Schulungen über den Code of Conduct (Verhaltenskodex) in den Jahresbericht durch die VW Defendants

Die VW Defendants nahmen einen „Überblick über die Schulungsprogramme zum Code of Conduct (Verhaltenskodex)“ in den von den VW Defendants erstellten Jahresbericht auf. Dieser Überblick enthielt detaillierte Informationen über die Schulungsmaßnahmen zum Thema Code of Conduct (Verhaltenskodex), die die VW Defendants unternommen haben. Jedoch führte lediglich die VW AG Angaben über die Gesamtzahl der geschulten neuen Mitarbeiter auf und keiner der VW Defendants machte Angaben über den Prozentsatz der geschulten neuen Mitarbeiter.

In dem Jahresbericht, den die VW Defendants am 13. April 2018 einreichten, meldete die VW AG, dass die Gesamtzahl der neuen und bereits vorhandenen Mitarbeiter, die eine Schulung zum Code of Conduct (Verhaltenskodex) abgeschlossen haben, 2.260 bzw. 36.854 betrug.

Am 11. Juli 2018 meldete die VW AG dem ICA, dass es Ungenauigkeiten bei der Berechnung der zuvor gemeldeten Zahlen gebe. Zu dem Zeitpunkt wurde gemeldet, dass die korrekte Anzahl der neuen und bereits vorhandenen Mitarbeiter, die eine Schulung zum Code of Conduct (Verhaltenskodex) abgeschlossen haben, sich für neue Mitarbeiter auf 1.439 und für bereits vorhandene Mitarbeiter auf 1.523 beliefe. Während des nächsten Prüfungszeitraums wird der ICA eine zusätzliche Überprüfung der von den VW Defendants verwendeten Berechnungsweise dieser Zahlen durchführen.

M. EXTERNE AUDITS UND INTERNE REVISIONEN

In diesem Abschnitt werden die Maßnahmen der VW Defendants zur Einhaltung ihrer durch den Consent Decree auferlegten Pflichten in Bezug auf das Umweltmanagementsystem („EMS“) und die Goldenen Regeln überprüft. Der ICA plant und führt weiterhin Auditverfahren in Verbindung mit diesen Pflichten durch; und zwar während des gesamten dreijährigen Prüfungszeitraums. Wie bereits vorstehend erwähnt, führte der ICA Arbeiten, die von Dritten durchgeführt wurden, nicht erneut durch.

1. Audits des Umweltmanagementsystems (U.S. CD 24; Cal. CD ¶ 23)

a) Beschreibung der Pflichten

Die Consent Decrees verlangten von den VW Defendants, bis zum 12. Juli 2017 „einen unabhängigen Dritten damit zu beauftragen“, bestimmte Audits des Umweltmanagementsystems (EMS) durchzuführen. Diese Audits sollten „nach einem in der Industrie anerkannten Standard für Produktentwicklungsprozesse für Fahrzeuge, die zum Verkauf in den Vereinigten Staaten zertifiziert werden sollen, in jedem der Kalenderjahre 2017, 2018 und 2019“, durchgeführt werden. Die Audits des EMS müssen eine Bewertung der Prozesse der VW Defendants zur Einhaltung der US-amerikanischen Gesetze und Vorschriften zum Umweltschutz enthalten, sowie Empfehlungen für Korrekturmaßnahmen.

Die Consent Decrees definieren nicht den Begriff „Produktentwicklungsprozess (Product Development Prozess)“, wie er in der Beschreibung des für die Audits geforderten Standards genutzt wird, sondern definierten den Begriff „Produktentwicklungsprozess (Product Development Prozess)“ als den „Prozess zur Steuerung der Entwicklung von Kraftfahrzeugen, einschließlich der Bereiche Forschung und Entwicklung, Qualitätssicherung und Einhaltung der US-amerikanischen Umweltgesetze für Fahrzeuge, die von den Beklagten in den Vereinigten Staaten vermarktet und verkauft werden[.]“

b) Auswahl des unabhängigen Auditors

VW AG, AUDI AG und VW GOA arbeiteten zusammen, um einen unabhängigen Dritten für die Durchführung der von den Consent Decrees geforderten Audits des EMS zu bestimmen. Da die VW Defendants, wie nachstehend beschrieben, die ISO 14001 als für die Überprüfung geltende Norm auswählten, erstellten sie aufgrund öffentlich zugänglicher Informationen der deutschen Akkreditierungsstelle DAkKS eine Liste akkreditierter und erfahrener ISO 14001-Auditoren mit Niederlassungen sowohl in den Vereinigten Staaten als auch in Deutschland. Nach Einholung und Prüfung von Angeboten mehrerer Auditoren entschieden sich die VW Defendants für Bureau Veritas („BV“).

Die VW Defendants legten gegenüber dem ICA die folgenden früheren finanziellen Beziehungen zwischen den VW Defendants und Tochtergesellschaften von BV offen: (1) Die BV-Tochtergesellschaft JR- WP Ausbildung und Dienstleistungs GmbH hat etwa zehn Verträge mit der VW AG abgeschlossen; (2) die BV-Tochtergesellschaft BVQI Mexicana hat zwei Verträge mit AUDI AG Mexico abgeschlossen; und (3) die BV-Tochtergesellschaft Inspectorate America Corp. hat mehrere Verträge mit VW GOA abgeschlossen. In ihren Auditberichten zum Umweltmanagementsystem erklärte BV, dass die einzelnen Mitglieder des Auditteams für das Umweltmanagementsystem (EMS) „bisher an keinem Geschäft mit den VW Defendants beteiligt waren.“

c) Aufbau des EMS

Bei der Einholung von Angeboten von möglichen Auditoren und bei der detaillierten Beschreibung der Leistungsanforderungen, legten die VW Defendants fest, dass das EMS als „Managementsystem zu überprüfen sei, das von den VW Defendants errichtet wurde, um eine Struktur für die Durchführung bestimmter Aktivitäten in Verbindung mit dem Umweltschutz und der Einhaltung der US-amerikanischen Umweltgesetze für Fahrzeuge, die von den VW Defendants in den Vereinigten Staaten vermarktet und verkauft werden, zu schaffen.“

Die VW AG erklärte, dass ihr EMS entsprechend der internationalen Norm ISO 14001 entwickelt wurde, die „Umweltaspekte von Tätigkeiten, Produkten und Dienstleistungen berücksichtigt.“ Die VW AG erklärte ferner, dass die operative Umsetzung der Homologation, Zertifizierung, Abgasprüfungen und Qualitätssicherung „durch die Technische Konformität und nicht durch das EMS erfolgt“. Auch das EMS von AUDI AG wurde nach ISO 14001 entwickelt und schließt dieselben Funktionen aus, die als vom EMS der VW AG ausgeschlossen wurden. Im Rahmen der Vorbereitung auf die Einhaltung der Consent Decrees entwickelte VW GOA ein EMS für den Produktentwicklungsprozess oder „PEP“.

d) Auswahl des „in der Industrie anerkannten Standards“

Die VW Defendants entschieden sich für ISO 14001:2015 als den „branchenweit anerkannten Standard“, der erforderlich ist, um ihren Pflichten in Bezug auf die Audits des EMS aus den Consent Decrees nachzukommen.

Die Internationale Organisation für Normung („ISO“) ist eine internationale Vereinigung nationaler staatlicher und nichtstaatlicher Auditing- und Akkreditierungsorganisationen. Zu den Mitgliedern des ISO-Komitees, die die Norm 14001:2015 entwickelten, gehörten ISO-Mitgliedsorganisationen aus 82 Nationen, darunter das American National Standards Institute aus den Vereinigten Staaten. In der Automobilindustrie und in anderen Industriezweigen wurden über 300.000 EMS nach ISO 14001 zertifiziert.

Im Rahmen der Ausschreibung der VW Defendants für die von den Consent Decrees vorgesehenen Audits erklärten die VW Defendants ihre Entscheidung für die Norm ISO 14001:2015 mit der Begründung, dass (1) ISO-Normen über einen weltweiten Geltungsbereich verfügen; (2) ISO 14001:2015 für Umweltmanagementsysteme gilt; und (3) ISO 14001:2015 Abschnitt 8.1 „den Produktentwicklungsprozess (PEP) als Bestandteil der Lebenszyklusbetrachtung berücksichtigt“. Die VW Defendants erläuterten, dass „ISO 14001 der einzige branchenweit anerkannte Standard mit weltweitem Geltungsbereich ist, der die Anforderungen an Umweltmanagementsysteme festlegt.“ Andere Normen oder Rahmenwerke wurden nicht berücksichtigt.

ISO 14001 führt als beabsichtigte Ergebnisse eines EMS unter anderem „die Verbesserung von Umweltleistungen, die Absicherung der Rechtskonformität, [und] das Erreichen von Umweltschutzziele“ auf. Die Norm definiert „Audit“ als einen Prozess, in dem Angaben, Fakten oder Daten gewonnen werden, die für die Prüfkriterien von Relevanz sind, und zur Bewertung dieser Informationen, „um zu bestimmen, inwieweit Auditkriterien erfüllt sind.“

Die ISO-Norm besteht aus zehn Abschnitten mit zahlreichen Unterabschnitten, die die verschiedenen Bestandteile eines möglichen EMS beschreiben. Für ein Audit kann die Norm „ganz oder teilweise“ genutzt werden. In den abschließenden Auditberichten von BV werden die spezifischen Abschnitte und Unterabschnitte der ISO 14001 aufgeführt, die im Audit berücksichtigt wurden oder unberücksichtigt blieben.

e) Auditierung des Produktentwicklungsprozesses

In der Ausschreibung („Request for Quotation“ – RFQ) der VW Defendants wurde verlangt, dass das Audit „Prozesse berücksichtigt, mit denen die Compliance der US-Umweltgesetze und -bestimmungen in Bezug auf den Produktentwicklungsprozess von Fahrzeugen gewährleistet wird“. In der Anfrage wird auf die beiden Prozesse verwiesen, die von dem EMS-Audit berücksichtigt werden: der „Fahrzeug-Produktentwicklungsprozess“ und der „Aggregate-Produktentwicklungsprozess“. In der Anfrage wird ferner erklärt, dass Produktions- und Standortfragen vom Prüfumfang ausgeschlossen sind, da sie „bereits durch externe (sowie interne) Audits berücksichtigt wurden“. Dementsprechend hat BV in seiner Antwort auf die Anfrage Produktions- und Standortfragen aus dem Prüfumfang ausgeschlossen.

BV hat den Prüfumfang für jedes Consent-Decree-Audit definiert als „den Produktentwicklungsprozess für Fahrzeuge, die in den USA verkauft werden (derzeit werden in den USA ausschließlich Personenkraftwagen verkauft)“. Ziel des Consent-Decree-Audit war laut BV die Einschätzung, „ob mit dem Produktentwicklungsprozess die Compliance mit den geltenden US-amerikanischen Gesetzen und Bestimmungen für Fahrzeuge gewährleistet werden kann“ – ohne dabei die rechtlichen Anforderungen im Zusammenhang mit Maßnahmen und Tätigkeiten vor Ort (beispielsweise Abgasprüfstände) zu berücksichtigen.

BV hatte festzulegen, welche Standorte und Funktionen im Rahmen des Produktentwicklungsprozesses Aufgaben und Tätigkeiten ausführen, die zum Prüfumfang gehören. Sowohl die VW AG als auch AUDI AG sind am Produktentwicklungsprozess beteiligt, dementsprechend wurde bei beiden „der gesamte Produktentwicklungsprozess überprüft“. VW GOA ist allerdings „nur in begrenztem Umfang am Produktentwicklungsprozess beteiligt“, deshalb mussten die betreffenden Abteilungen identifiziert werden. Bei einer Auftaktsitzung im Mai 2017 legten PMO und VW GOA fest, dass das EEO in Auburn Hills (Michigan), das TCC in Oxnard (Kalifornien), das Engineering and Planning Center (EPC-E) in Chattanooga (Tennessee) sowie GOA Chattanooga (das Werk in Chattanooga) „potenziell relevante Standorte für das EMS-Audit“ bilden würden. BV hat alle vier Standorte geprüft, auch wenn die Audits von EPC-E und GOA Chattanooga lediglich erfolgten, „um eine eigene endgültige und unabhängige Festlegung des EMS-Prüfumfanges bei VWGoA vornehmen zu können“. BV hat ermittelt, welche dieser vier Unternehmenseinheiten Verantwortung für den Produktentwicklungsprozess getragen haben und damit zum Prüfumfang der von den Consent Decrees verlangten EMS-Audit gehörten:

- EEO führt Tätigkeiten zur Fahrzeughomologation aus und galt damit als zum Prüfumfang gehörig.
- Test Center California galt für die Revision 2017 als zum Prüfumfang gehörig. Einige VW-Mitarbeiter vertraten die Auffassung, dass das TCC nicht zum Prüfumfang gehören sollte, da es sich um eine Einrichtung für Blindtests handelt, die eher Kunden betreut als Teil des Produktentwicklungsprozesses zu sein. Denn dies würde den bewussten Umgang mit dem zu testenden Produkt und ein bestimmtes abschließendes Ziel bedeuten. BV stellte fest, dass TCC zum Prüfumfang gehört. BV erklärte im EMS-Abschlussprüfbericht für VW GOA, dass das TCC „aufgrund seiner Verantwortlichkeiten bei Schadstoffausstoßtests ebenfalls geprüft wurde“. BV erläuterte, dass TCC „nicht Bestandteil des Produktentwicklungsprozesses ist“, sondern „eine indirekte Verbindung [zum Produktentwicklungsprozess] hat, da [TCC] Dienstleistungen für Schadstoffausstoßtests an Fahrzeugen sowie Werkstattdienstleistungen für andere Unternehmenseinheiten innerhalb von VWGoA sowie für externe Kunden anbietet“.
- EPC-E galt als nicht zum Prüfumfang gehörig. EPC-E befindet sich in Chattanooga, etwa zweieinhalb Kilometer vom Werk Chattanooga entfernt, und ist damit eine vollkommen eigenständige Einrichtung. Der Leiter von EPC-E erläuterte, dass EPC-E – obgleich Teil der „technischen Entwicklung“ – nicht am Produktentwicklungsprozess der VW Defendants beteiligt ist. VW GOA erklärte, dass die Einrichtung Motoren oder Software weder entwirft noch entwickelt. Sie besitzt keinerlei Verantwortung für Freigabe, Softwareentwicklung oder Motorenentwicklung. Vertreter von EPC-E erläuterten, dass EPC-E Startunterstützung für das Werk, Lieferantenunterstützung, technische Medienanalyse sowie andere Aufgaben übernimmt, die nicht mit dem Produktentwicklungsprozess zusammenhängen. Nach Standortbesuch und Prozessüberblick ist der Abschlussprüfbericht von BV für VW GOA zu dem Ergebnis gekommen, dass EPC-E „ein technisches Zentrum ist, das technisches Projektmanagement, Fahrzeugintegration und Produktoptimierung unterstützt, aber nicht an Fahrzeugentwicklung oder Entwurfsaufgaben beteiligt ist“.
- GOA Chattanooga galt als nicht zum Prüfumfang gehörig. Vertreter von VW GOA merkten an, dass im Werk Chattanooga keine Produktentwicklungsarbeiten erfolgen. Vielmehr handelt es sich um eine Produktionsstätte, in der Fahrzeuge für den Verkauf in den USA montiert werden, nachdem der Produktentwicklungsprozess in Deutschland erfolgte. Nach einem Rundgang durch die Einrichtung kam BV zu dem Ergebnis, dass das Werk „ganz offensichtlich nicht zum Prüfumfang in Bezug auf Produktentwicklung“ gehört und es „keine Schnittstellen zum Produktentwicklungsprozess“ gibt.

f) Relevante Fahrzeuge

Im Rahmen der Anfrage legten die VW Defendants den Umfang des Audits fest, das den Produktentwicklungsprozess umfassen sollte für „Fahrzeuge, die für den Verkauf in den Vereinigten Staaten in den Kalenderjahren 2017, 2018 und 2019 zertifiziert werden sollten“. Wie oben erwähnt, hat BV darauf hingewiesen, dass in den USA ausschließlich Personenkraftwagen verkauft werden, was den Prüfumfang des Produktentwicklungsprozesses auf diese Untergruppe von Fahrzeugen beschränkte.

BV hat in seinen Abschlussberichten darauf hingewiesen, dass angesichts des „Zeitrahmens des Produktentwicklungsprozesses (mehrere Jahre)“ sowie „der kürzlich erfolgten Umsetzung der überarbeiteten Version“ einige Fahrzeuge, die „für den Verkauf in den USA eine Genehmigung erhalten haben, teilweise im Rahmen einer früheren Version des Produktentwicklungsprozesses entwickelt worden sind, die nicht gemäß Third Partial Consent Decree beurteilt werden musste“.

g) Beurteilung von „Prozessen zur Einhaltung der US-Umweltgesetze und -bestimmungen“

BV erklärte in seinen Prüfberichten, dass das „Ziel des [EMS-Audits] darin bestand, eine EMS-Audit anhand eines branchenanerkannten EMS-Standards für den Produktentwicklungsprozess durchzuführen und die Wirksamkeit des EMS bei der Überprüfung der Compliance mit den geltenden US-Umweltgesetzen und -bestimmungen für Fahrzeuge, die für den Verkauf in den USA zertifiziert sind, zu beurteilen.“ Dies umfasste eine Beurteilung der Anstrengungen, (1) das Umweltverhalten zu verbessern, (2) die Verpflichtungen aufgrund der US-Umweltgesetze und -bestimmungen für Fahrzeuge, die für den Verkauf in den USA zertifiziert sind, zu erfüllen, sowie (3) Umweltziele zu erreichen.

Für jeden Prüfstandort wurde der Produktentwicklungsprozess anhand dieser drei Faktoren beurteilt, um zu ermitteln, ob geeignete und wirksame Maßnahmen getroffen wurden, um „Compliance mit den regulatorischen Umwelanforderungen für Fahrzeuge, die für den Verkauf auf dem US-Markt zertifiziert sind, zu gewährleisten“. BV erklärte in seinen EMS-Abschlussprüfberichten für die VW AG und AUDI, dass man für diese Beurteilung „einen Standortbesuch durchgeführt hat, Präsentationen mit Prozessüberblicken für ausgewählte Abteilungen, die mit dem Produktentwicklungsprozess zusammenhängen, [beigewohnt hat], Interviews und Befragungen mit zuständigen Prozessmanagern [durchgeführt hat]“ und „entsprechende Dokumentationen zur Überprüfung/Bestätigung der Umsetzung des Managementsystems [durchgesehen hat]“.

Im Zuge der Überprüfung, ob die „Prozesse [der VW Defendants] mit den US-Umweltgesetzen und -bestimmungen im Einklang stehen“, haben die VW Defendants den ICA darüber informiert, dass BV im Allgemeinen Folgendes berücksichtigt hat: (1) den Produktentwicklungsprozess insgesamt, (2) VKO- und VEX-Prozess (Vorschriftenkoordinatoren bzw. -experten), einschließlich Nutzung der GETEX-Datenbank, (3) den Change-Management-Prozess für Software sowie (4) die Prozesse für Fahrzeug-Schadstoffausstoßtest und -Homologation. Die VW Defendants haben darauf hingewiesen, dass bei den Audits Beispiele für US-Umweltgesetze und -bestimmungen besprochen wurden. Allerdings lag der Schwerpunkt von BV eher auf den Gesamtprozessen. BV hat „keine Garantie oder Zusicherung [abgegeben], dass alle Fahrzeuge von Volkswagen sämtliche geltenden US-Abgasgesetze und -bestimmungen einhalten“.

h) Empfehlungen des EMS-Prüfers hinsichtlich Korrekturmaßnahmen

Die Consent Decrees verlangen von den EMS-Audits die Einbeziehung von Empfehlungen hinsichtlich Korrekturmaßnahmen. BV hat entsprechende Empfehlungen in seinen Abschlussprüfberichten ausgesprochen. In den Prüfberichten werden zwei Arten von Abweichungen beschrieben, die eine Empfehlung von Korrekturmaßnahmen nach sich ziehen können: (1) wesentliche Abweichungen sowie (2) geringfügige Abweichungen. Wesentliche Abweichungen liegen dann vor, wenn BV „aufgrund objektiver Nachweise das Fehlen oder erhebliche Unzulänglichkeiten bei der Umsetzung und/oder Durchsetzung der Anforderungen der geltenden Vorschriften aus der ISO 14001:2015 oder dem internen EMS von Volkswagen“ beobachtet hat. Es wurden keine wesentlichen Abweichungen festgestellt.

Als geringfügige Abweichungen gelten „erkannte Schwächen des Managementsystems, . . . die sich aber nicht auf die Fähigkeit des EMS auswirken, die beabsichtigten Ergebnisse zu erzielen“ BV hat bei allen VW Defendants, die den EMS-Prüfpflichten unterlagen, geringfügige Abweichungen festgestellt. Für jede Nebenabweichung entwickelten die VW Defendants einen Korrekturmaßnahmenplan. BV hat jede vorgeschlagene Korrekturmaßnahme geprüft und genehmigt.

Der öffentliche EMS-Prüfbericht für die VW AG führt drei geringfügige Abweichungen sowie die zugehörigen Korrekturmaßnahmen auf.

Tabelle 3: Umweltmanagementsystem – Unregelmäßigkeiten und Korrekturmaßnahmen

Ergebnis #	Ein-stufung	Abschnitt	Beschreibung	Korrekturmaßnahme Empfehlung
W-EMS-01	Gering-fügig	5.2 Umwelt-richtlinien	Die Umweltrichtlinien wurden aktualisiert, und damit wurde die Verantwortung für Compliance verschärft. Diese Richtlinien waren zum Zeitpunkt der Revision weder endgültig fertiggestellt noch offiziell veröffentlicht worden.	Die aktuelle Fassung der Umweltrichtlinien wurde am 01.12.2017 aktualisiert und genehmigt.
W-EMS-02	Gering-fügig	9.1 Überwachung, Messung, Analyse und Bewertung	Definierte zentrale Prozessindikatoren im Zusammenhang mit dem Umweltmanagementsystem berücksichtigen nicht die Leistungsbewertung.	Folgende Prozessindikatoren wurden zur Beurteilung des Umweltmanagementsystems definiert: <ul style="list-style-type: none"> • Zahl der geplanten gegenüber der durchgeführten Revision • Zahl der wesentlichen und geringfügigen Unregelmäßigkeit (je Revision) • Zahl der Verbesserungen (je Revision) • Überprüfung offener Maßnahmen
W-EMS-03	Gering-fügig	9.2 Interne Revision	Die Unabhängigkeit der internen Umweltprüfer wurde in der Beschreibung der Arbeitsanweisung für interne Umweltprüfungen nicht dokumentiert, sodass die Unabhängigkeit der internen Prüfung, die 2016 abgeschlossen wurde, nicht vollständig gewährleistet werden konnte.	Die Unabhängigkeit der Durchführung der internen Revisionen ist jetzt in einer Arbeitsanweisung/einem Prozessstandard 2018 definiert.

Der öffentliche EMS-Prüfbericht für AUDI AG führt eine Nebenabweichung sowie die zugehörige Korrekturmaßnahme auf.

Tabelle 3: Umweltmanagementsystem – Unregelmäßigkeiten und Korrekturmaßnahmen

Ergebnis #	Ein-stufung	Abschnitt	Beschreibung	Korrekturmaßnahme Empfehlung
A-EMS-01	Gering-fügig	Interne Spezifikation für zentrale Prozessindikatoren	Es war noch nicht möglich, die Wirksamkeit des Managementsystems vollumfänglich einzuschätzen, da die meisten Prozesse erst in jüngster Zeit umgesetzt worden sind. Es gibt keine umfassende Einschätzung der Prozesse auf der Grundlage der zentralen Prozessindikatoren.	Definition der zentralen Leistungsindikatoren (KPIs) für Prozesse auf den unterschiedlichen Handlungsebenen in der R&D-Abteilung. Sämtliche Prozesse umfassen KPIs in Verbindung mit dem Qualitätsmanagement-Handbuch. Dieses Handbuch wird spätestens in KW42 2018 umgesetzt.

Der öffentliche EMS-Prüfbericht für VW GOA führt zwei geringfügige Abweichungen sowie die zugehörigen Korrekturmaßnahmen auf.

Tabelle 3: Umweltmanagementsystem – Unregelmäßigkeiten und Korrekturmaßnahmen

Ergebnis #	Ein-stufung	Abschnitt	Beschreibung	Korrekturmaßnahme Empfehlung
EEO-EMS-01	Gering-fügig	4.3 EMS-Prüfumfang	Ein Umweltmanagement-Handbuch wurde bei EEO entwickelt, war zum Zeitpunkt der Revision aber weder endgültig fertiggestellt noch genehmigt.	Das EMS-Handbuch wurde vom EEO-Management am 5. Februar 2018 endgültig fertiggestellt und genehmigt.
EEO-EMS-02	Gering-fügig	9.2 Interne Revision	Eine interne Revision bei EEO konkret für die Elemente des neu entwickelten EMS hatte zum Zeitpunkt der Revision noch nicht stattgefunden, war aber für Q1 2018 geplant.	Die interne Revision erfolgte am 27./28. März 2018. Für alle künftigen internen Revisionen bei VWGoA werden Prüfpläne entwickelt.

Im nächsten Prüfzeitraum setzt der ICA die Überprüfung der von den VW Defendants ergriffenen Maßnahmen fort, um diese Empfehlungen für Korrekturmaßnahmen abzuschließen.

2. EMS-Prüfberichte (US Consent Decree 25, California Consent Decree 24)

a) Beschreibung der Pflichten

Bei Abschluss eines EMS-Prüfberichts haben die VW Defendants dem DOJ und CARB jeweils ein Exemplar des Berichts zur Verfügung zu stellen. Sofern der Bericht vertrauliche Geschäftsinformationen enthält, haben die VW Defendants dem DOJ und CARB gleichzeitig eine Fassung zur Verfügung zu stellen, die öffentlich bereitgestellt werden kann. Schadstoffausstoß-Messmethoden dürfen nicht als vertrauliche Geschäftsinformationen eingestuft werden.

Außerdem haben die VW Defendants innerhalb von 21 Tagen nach Abgabe eines Exemplars an die Behörden eine Kopie des jährlichen EMS-Prüfberichts – bereinigt um vertrauliche Geschäftsinformationen sowie personenbezogene Angaben – in englischer und in deutscher Fassung auf der im Rahmen der Consent Decrees verlangten Website zu veröffentlichen.

b) Verteilung und Veröffentlichung des EMS-Prüfberichts

BV hat jeweils eigene EMS-Prüfberichte für VW AG, AUDI AG und VW GOA erstellt. Im Anschluss an die Prüfung des Standorts Wolfsburg vom 13.–16. November 2017 sowie am 4. Dezember 2017 hat BV seinen Bericht für die VW AG im März 2018 fertiggestellt. Die VW AG hat den fertigen Bericht am 21. März 2018 an DOJ und CARB übermittelt. Am 10. April 2018 hat die VW AG den Prüfbericht auf der öffentlichen Website www.VWCourtSettlement.com in deutscher und englischer Sprache veröffentlicht. Der Bericht weist keine redaktionellen Änderungen auf.

Im Anschluss an die Prüfung des Standorts Ingolstadt am 17., 20. und 21. November sowie am 18. Dezember 2017 hat BV seinen Bericht für AUDI AG im März 2018 fertiggestellt. Die VW AG hat diesen Bericht am 21. März 2018 an DOJ und CARB übermittelt. Am 10. April 2018 hat AUDI AG den Bericht auf der öffentlichen Website www.VWCourtSettlement.com in deutscher und englischer Sprache veröffentlicht. Ebenso wie beim Bericht für die VW AG weist dieser Bericht keine redaktionellen Änderungen auf.

Im Anschluss an die Prüfungen der Standorte Chattanooga (Tennessee, EPC-E, 9. Februar 2018), Auburn Hills (Michigan, EEO, 6.–7. Dezember 2017), Oxnard (Kalifornien, TCC, 6.–7. Februar 2018) sowie GOA Chattanooga (9. Februar 2018) hat BV seinen Bericht für VW GOA im April 2018 fertiggestellt. VW GOA hat diesen Bericht am 18. April 2018 an DOJ übermittelt und am oder vor dem 8. Mai 2018 auf der öffentlichen Website www.VWCourtSettlement.com veröffentlicht. Der Bericht enthält keine redaktionellen Änderungen.

3. Revisionsprüfung der Implementierung der Goldenen Regeln (US Consent Decree 18, Cal. CD ¶ 17)

a) Beschreibung der Pflichten

Gemäß Consent Decrees wird von den VW Defendants verlangt, dass sie bis zum 13. April 2018 „eine interne Prüfung durchführen, mit der die Implementierung der internen Prozesse im Handbuch der ‚Goldenen Regeln‘ nachvollzogen wird . . .“ Diese Prüfung wurde verlangt, um „die Wirksamkeit dieser internen Prozesse zu beurteilen und Korrekturmaßnahmen zur Verbesserung von deren Wirksamkeit vorzuschlagen.“

b) Interne Revision

Um den Verpflichtungen der VW Defendants gemäß Consent Decrees nachzukommen, haben die Abteilungen für Interne Revision von VW Pkw und AUDI AG bei VW Pkw, AUDI AG und VW GOA (einschließlich GOA Chattanooga) insgesamt 17 Revisionsprüfungen durchgeführt. Neun dieser internen Revisionsprüfungen wurden im 3. und 4. Quartal 2017 abgeschlossen:

1. VW GOA (einschließlich GOA Chattanooga): APS und Emissions-Typisierung;
2. VW Pkw: Motorsteuergeräte für Diesel- und Benzinmotoren;
3. VW Pkw: Getriebesteuergeräte;
4. VW Pkw: APS;
5. VW Pkw: Emissions-Typisierung
6. AUDI: Eskalationsmanagement innerhalb des Ausschusses für Produktsicherheit;
7. AUDI Steuergerät Softwareentwicklung – Motorsteuergerät;
8. AUDI Steuergerät Softwareentwicklung – Getriebesteuergerät sowie

9. AUDI: Emissions-Typisierung

Die entsprechenden Revisionsberichte für diese Prüfungen wurden im November und Dezember 2017 veröffentlicht. Die geprüften Geschäftsbereiche hatten Gelegenheit, Dokumentationen bereitzustellen, um nach Abschluss der Prüfungen vor Ort und vor Veröffentlichung der finalen Revisionsberichte auf Erkenntnisse der internen Revisionen zu reagieren (und sie richtig zu stellen). Infolgedessen waren die Feststellungen der Revisionsberichte zum Zeitpunkt der berichtsveröffentlichung im November und Dezember 2017 aktuell.

Weitere acht Revisionsprüfungen wurden im 1. Quartal 2018 abgeschlossen. Die Berichte für diese Prüfungen wurden Anfang April 2018 veröffentlicht.

1. VW Pkw: Elektronische Stabilitätskontrolle und elektrischer Bremskraftverstärker
2. VW Pkw: HV-Wechselrichter, HV-DC/DC Wandler und 48V Riemen-Starter-Generator;
3. AUDI: Steuergerät Softwareentwicklung bei I/EA-A;
4. AUDI: Steuergerät Softwareentwicklung bei I/EA-T;
5. AUDI: Steuergerät Softwareentwicklung bei I/EF;
6. AUDI: Steuergerät Softwareentwicklung bei I/EK;
7. AUDI: Steuergerät Softwareentwicklung bei I/EE-8 sowie
8. VW Pkw: Batterie-Managementsystem HV, Batterie-Managementsystem 48 V, On-Board-Ladegerät sowie DC/DC-Wandler 48 V.

Die Abteilungen für Interne Revision haben den ICA darüber informiert, dass die Revisionsprüfungen nicht zum Ziel hatten, zu bewerten, ob die Goldenen Regeln im Sinne von Paragraf 16 des US Consent Decree sowie Paragraf 15 des California Consent Decree „implementiert“ wurden. Die VW Defendants erläuterten diese Vorgehensweise mit ihrer Schlussfolgerung, dass sich Paragraf 18 des US Consent Decree nicht auf Paragraf 16 bezieht. Anhand dieser Schlussfolgerung erläuterten die VW Defendants, dass die Consent Decrees von der internen Revision nicht verlangen würden, die Implementierung der Goldenen Regeln gemäß Paragraf 16 zu prüfen. Dementsprechend enthielten die Revisionsberichte zu den Goldenen Regeln keine Bewertung dazu, ob die Goldenen Regeln bis zum 10. Oktober 2017 implementiert wurden.

Die VW Defendants brachten gegenüber dem ICA vor, dass die „Interne Revision über die Grenzen und den Umfang der von den [Consent Decrees] verlangten Prüfungen der Goldenen Regeln hinausgegangen ist“. Beispielsweise haben die VW Defendants erklärt, dass der Prüfungsumfang „durch Anwendung von Prozessen außerhalb der Anforderungen der Goldenen Regeln erweitert wurde, wie etwa durch Anwendung der organisatorischen Regelung für Risikomanagementsysteme und das interne Kontrollsysteme (ORL 53)“. Die Revisionen haben durch Prüfung der „Implementierung von Regeln auf Nicht-US-Märkten“ auch den „geografischen Prüfungsumfang“ erweitert. Die VW Defendants haben den ICA darüber informiert, dass dementsprechend „die abschließenden Prüfungsergebnisse durch Feststellungen im Zusammenhang mit der Implementierung der Goldenen Regeln beeinflusst werden, aber ebenso durch Anforderungen, die die Goldenen Regeln ergänzen oder damit nicht zusammenhängen“.

c) Verfolgung der „Implementierung der internen Prozesse“

Die Consent Decrees verlangen von den Prüfungen der Goldenen Regeln der VW Defendants die „Verfolgung der Implementierung“ der Goldenen Regeln, soweit sie im Zusammenhang mit „Fahrzeugzulassungsverfahren in Bezug auf US-Umweltgesetze und -bestimmungen, ECM-Softwareentwicklung im Produktentwicklungsprozess sowie Eskalationsmanagement im Ausschuss für Produktsicherheit stehen“.

Die VW Defendants verwenden als Standardbewertungsansatz bei Revisionsprüfung ein „Ampelsystem“. In jedem Revisionsbericht werden die Ergebnisse der gesamten Prüfung sowie für die einzelnen Goldenen Regeln anhand einer Ampelbewertung eingestuft. Die Bewertungen verweisen auf die Kritikalität der Prüfungsergebnisse: Grün (geringe Kritikalität), Gelb (mittlere Kritikalität), Rot-gelb (hohe Kritikalität) und Rot (sehr hohe Kritikalität).

In den meisten Revisionsprüfungen wurde die Implementierung der Goldenen Regeln in den Unternehmen, den Steuergeräten und Geschäftsbereichen mit einer hohen oder sehr hohen Kritikalität bewertet. Die „Rot“- und „Rot-gelb“-Feststellungen verweisen typischerweise darauf, dass verschiedene Prozesse zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Revisionsberichts nicht dokumentiert, nicht wirksam oder nicht prüfbar waren.

Zu Beginn der Prüfungsarbeiten vor Ort bestanden einige Prozesse erst seit sehr kurzer Zeit, was dazu führte, daß keine prüfbare Dokumentation vorhanden war. Der entsprechende Prozess wurde in solchen Fällen – wenn der Abteilung für interne Revision die Prüfgrundlage fehlte – entweder mit Rot oder mit Rot-gelb bewertet.

d) Bewertung der Wirksamkeit

Die Consent Decrees verlangten ferner, dass mit den Prüfungen der Goldenen Regeln „die Wirksamkeit der geprüften internen Prozesse bewertet wird“.

Die Gesamtbewertungen innerhalb der Revisionsberichte wurden durch Aggregation der Ergebnisse in drei von der Internen Revision verwendeten Kategorien ermittelt: (1) Gestaltung der Prozesse; (2) Wirksamkeit und (3) Managementkontrollen. Mit der Kategorie „Gestaltung der Prozesse“ wurden die Einrichtung von Prozessen und Zielen, externen und internen Anforderungen, Festlegungen von Verantwortlichkeiten sowie Prozess- und Managementkontrollen beurteilt. Mit „Wirksamkeit“ wurde analysiert, ob die Prozessschritte und die zugehörigen internen Kontrollen in der festgelegten und beabsichtigten Weise ausgeführt wurden, ob sie die Ziele der Prozesse damit erfüllten und ob diese Prozessschritte in der Lage waren, die zugehörigen externen und internen Anforderungen zu erfüllen. Unter „Managementkontrollen“ wurden schließlich die Kontrolltätigkeiten betrachtet, die vom Management festgelegt und ausgeführt wurden, um die operative Wirksamkeit der Prozesse und ihrer internen Kontrollen zu bewerten.

Die folgenden Tabellen geben einen Überblick über die Ergebnisse der oben genannten Prüfungsberichte sowie das Datum ihrer Veröffentlichung. Laut den VW Defendants „enthalten die Prüfungsberichte die Kernelemente Gestaltung, Wirksamkeit und Managementkontrollen für jedes Steuergerät (wo zutreffend) und jede Goldene Regel. Die Interne Revision nutzt zur Bewertung eine Anzahl von Faktoren wie wirtschaftlicher Schaden, Nicht-Compliance, Reputationsschaden und die Auswirkungen auf das Risikomanagementsystem und das interne Kontrollsystem.“ Laut diesem Ansatz „wird in der Regel die kritischste Feststellung zur Ermittlung der Ampelkategorisierung einer Revisionsprüfung genutzt. Dementsprechend kann eine Revisionsprüfung eine oder mehrere weitere Feststellungen enthalten, die nicht oder weniger kritisch sind als die Gesamtampelbewertung der Prüfung.“ Die Kennzeichnung „k. A.“ für „Kontrolleinheit Softwareentwicklung bei I/EE-8“ bei AUDI AG ergab sich, weil die Interne Revision zum Ergebnis kam, dass die Goldenen Regeln nicht auf die „Gleichstromwandler 48 V“ für I/EE-8 anwendbar waren.

Geprüftes Unternehmen	Jahr	Berichtsdatum	Titel Prüfung	Geprüfte Goldene Regeln	Ampelstatus
AUDI	2017	20.12.2017	Steuergerät Softwareentwicklung – Motorsteuergerät	1 - 7	
		20.12.2017	Kontrolleinheit Softwareentwicklung – Getriebesteuergerät	1 - 7	
		20.12.2017	Emissions Typisierung	8 - 10	
		20.12.2017	Eskalationsmanagement innerhalb des Ausschusses für Produktsicherheit oder APS	11 - 13	
	2018	04.04.2018	Kontrolleinheit Softwareentwicklung bei I/EA-A	1, 3 - 7	
		04.04.2018	Kontrolleinheit Softwareentwicklung bei I/EA-T	1 - 7	
		04.04.2018	Kontrolleinheit Softwareentwicklung bei I/EF	1 - 7	
		04.04.2018	Kontrolleinheit Softwareentwicklung bei I/EK	1 - 7	
		04.04.2018	Kontrolleinheit Softwareentwicklung bei I/EE-8	1 - 7	k. A.

Geprüftes Unternehmen	Jahr	Berichtsdatum	Titel Prüfung	Geprüfte Goldene Regeln	Ampelstatus
Konzern/VW Pkw	2017	05.12.2017	Motorsteuergeräte für Diesel- und Benzinmotoren	1 - 7	●
		15.12.2017	Getriebesteuergeräte	1 - 7	●
		21.12.2017	Emissions Typisierung	8 - 10	●
		08.12.2017	APS	11 - 13	●
	2018	09.04.2018	Batterie-Managementsystem HV, Batterie-Managementsystem 48 V, On-Board-Ladegerät sowie Gleichstromwandler 48 V	1 - 7	●
		09.04.2018	Elektronische Stabilitätskontrolle und elektrischer Bremskraftverstärker	1 - 7	●
		09.04.2018	HV-Wechselrichter, HV-Gleichstromwandler und Riemen-Starter-Generator 48 V	1 - 7	●
VW GOA (einschl. GOA Chattanooga)	2017	09.11.2017	APS und Emissions Typisierung	9 - 11	●

Ampel: Kritikalität der internen Revisionsfeststellung

- gering
- mittel
- hoch
- sehr hoch

e) Korrekturmaßnahmen

Die Consent Decrees haben verlangt, dass die Revisionsprüfungen „jedwede Korrekturmaßnahmen zur Verbesserung der Wirksamkeit [der Goldenen Regeln] vorschlagen“. Die Revisionsberichte enthalten umzusetzende Korrekturmaßnahmen zur Verbesserung der Wirksamkeit der im Handbuch der Goldenen Regeln enthaltenen internen Prozesse. Sämtliche Feststellungen führten zu Korrekturmaßnahmen (die auch als „Abhilfeschläge“ bezeichnet werden) mit konkreten Fälligkeitsterminen zur Umsetzung. Die Prüfungen in 2017 und 2018 ergaben 176 bzw. 240 Korrekturmaßnahmen. Von diesen Korrekturmaßnahmen waren 83 Maßnahmen aus den 2017er Prüfungen bis zum 31. März 2018 zu erledigen. Zum Stichtag 9. April 2018 wurden diese 83 Maßnahmen noch von den Abteilungen der Internen Revisionen/Revisionsabteilungen geprüft, um sie abschließen zu können. Die Fälligkeitstermine für die verbleibenden Korrekturmaßnahmen aus den Revisionsberichten 2017 und 2018 liegen außerhalb des von diesem Bericht betrachteten Zeitraum. Der ICA merkt an, dass die Umsetzung der Korrekturmaßnahmen in die Verantwortung der betreffenden Abteilungen und Geschäftsbereiche fällt. Der ICA setzt die Überprüfung der Umsetzung dieser Korrekturmaßnahmen durch die VW Defendants im nächsten Prüfzeitraum fort.

N. NÄCHSTE SCHRITTE

Der nächste Jahresbericht des ICA beschäftigt sich mit dem Zeitraum vom 14. April 2018 bis zum 13. April 2019. In diesem Prüfzeitraum setzt der ICA die Beurteilung der fortlaufenden Compliance der VW Defendants mit den Anforderungen der Consent Decrees sowie die Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen durch die VW Defendants fort, um Compliance im Sinne des vorliegenden Ersten Jahresberichts des ICA zu erreichen.

Anhang

Paragraf(en) in Consent Decrees	Verpflichtungen der VW Defendants <i>[Volkswagen-Parteien]*</i>
¶¶ 13 – 19 (U.S. CD) ¶¶ 12 – 18 (Cal. CD)	Produktentwicklungsprozess
¶ 13 (U.S. CD) ¶ 12 (Cal. CD)	<p><u>Funktionstrennung zwischen Produktentwicklung und Zertifizierungsprüfung/-überwachung</u> Innerhalb von 180 Tagen nach dem Stichtag müssen die VW Defendants Maßnahmen umsetzen, um die für die Zertifizierungsprüfung und -überwachung zuständigen Mitarbeiter im Rahmen der Fahrzeugzertifizierung unter dem Clean Air Act <i>[und nach kalifornischem Recht]</i> organisatorisch von der Produktentwicklung zu trennen. Die VW Defendants müssen eine organisatorisch getrennte Zertifizierungsgruppe („Certification Group“) einrichten und weiterführen, um die Zertifizierungsprüfung und -überwachung zu steuern, zu beaufsichtigen und durchzuführen. Die Certification Group muss:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. sicherstellen, dass die VW Defendants über Richtlinien, Verfahren, Praktiken oder Prozesse für die Fahrzeugentwicklung verfügen, die Abgaskontrollsysteme umfassen, die den US-amerikanischen Gesetzen <i>[einschließlich kalifornische Gesetze und Vorschriften]</i> und den Vorschriften in Bezug auf die Fahrzeugzertifizierung und die Abgasnormen entsprechen; b. Abgaszertifizierungsprüfungen bei Serienfahrzeugen und Fahrzeugen unter realen Bedingungen durchführen oder diese von einem qualifizierten Auftragnehmer durchführen lassen; c. das Prüfprogramm planen, die Fahrzeuge beschaffen, die Konfiguration der Prüffahrzeuge als repräsentativ für die Serienfahrzeuge bestätigen und die Zertifizierungsfahrzeuge gemäß den Vorschriften der EPA <i>[und des CARB]</i> für die Zertifizierung und Prüfung unter realen Bedingungen prüfen oder von einem qualifizierten Auftragnehmer prüfen lassen. Die Certification Group kann die Prüfanlagen und die technischen Mitarbeiter, die anderen Einheiten innerhalb der Organisation der VW Defendants zugewiesen sind, einsetzen, vorausgesetzt die Certification Group kontrolliert die Zertifizierungsprüfung; und d. sämtliche Zertifizierungsmitarbeiter überwachen, geeignete Schulungen anbieten und den Zugang zu Zertifizierungsfahrzeugen kontrollieren.
¶ 14 (U.S. CD) ¶ 13 (Cal. CD)	<p><u>Einrichtung der Konzernsteuerkreise (KSK) der VW Defendants <i>[Projektmanagementbüro(s)]</i>.</u> Innerhalb von 90 Tagen nach dem Stichtag müssen die VW Defendants einen oder mehrere Konzernsteuerkreise <i>[Projektmanagementbüros]</i> für die Überwachung und die Compliance mit den aktuellen und künftigen US-amerikanischen Gesetzen <i>[einschließlich kalifornische Gesetze]</i> in Bezug auf die Fahrzeugzertifizierung und die Fahrzeugabgase einrichten und weiterführen. Die VW Defendants müssen Geschäftsordnungen für die Konzernsteuerkreise <i>[Projektmanagementbüro(s)]</i> festlegen und deren Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten definieren. Diese umfassen:</p>

*Stellen, an denen das California Consent Decree vom U.S. Consent Decree abweicht *[in blauer Kursivschrift in eckigen Klammern]*. Das California Consent Decree verwendet „Volkswagen-Parteien“ und bezieht sich damit auf dieselben vier Einheiten, die im U.S. Consent Decree als „VW Defendants“ bezeichnet werden, sowie „Porsche-Parteien“, wo das U.S. Consent Decree „Porsche Defendants“ verwendet. Mit dieser Ausnahme sind in diesem Anhang keine Unterschiede oder weitere rein stilistischen Unterschiede vermerkt.

	<p>(1) die Dokumentation wesentlicher aktueller US-amerikanischer Gesetze, Vorschriften und Gesetzgebung <i>[(einschließlich kalifornische Gesetze, Vorschriften und Gesetzgebung)]</i> in Bezug auf Fahrzeugzertifizierung und Fahrzeugabgase und die Beobachtung künftiger Entwicklungen im US-amerikanischen Recht <i>[(einschließlich im kalifornischen Recht)]</i> in Bezug auf Fahrzeugzertifizierung und Fahrzeugabgase; (2) die Überwachung und Unterstützung der Compliance der VW Defendants mit den US-amerikanischen Anforderungen <i>[einschließlich mit den kalifornischen Anforderungen]</i> in Bezug auf Abgasnormen und Technologie und (3) die Einrichtung interner Verfahren und Kontrollsysteme gemäß den US-amerikanischen Anforderungen <i>[einschließlich mit den kalifornischen Anforderungen]</i> in Bezug auf Abgasnormen und Technologie.</p>
<p>¶ 15 (U.S. CD) ¶ 14 (Cal. CD)</p>	<p><u>PEMS-Test durch die VW Defendants</u> <i>[Die in diesem Paragraphen geforderte Prüfung ist dieselbe Prüfung, die in Paragraph 15 des US Third Partial Consent Decree gefordert wird, jedoch unter bestimmten zusätzlichen Bedingungen, die für die Volkswagen-Parteien und das CARB gelten.]</i></p> <p>a. Die VW Defendants (unter Beaufsichtigung durch die Certification Group) müssen bestimmte Leichtfahrzeuge der Modelljahre 2017, 2018 und 2019 mittels mobiler Abgasmessgeräte (“PEMS”) prüfen. Für jedes Modelljahr müssen die VW Defendants PEMS-Tests an 33% der von der EPA zertifizierten Testgruppen innerhalb des Modelljahrs („VW-Testgruppen“) durchführen. Um die Anzahl der VW-Testgruppen zu bestimmen, die einen Anteil von 33% ausmachen, müssen die VW Defendants zur nächsten ganzen Zahl der VW Testgruppe, die einem Anteil von 33% am nächsten kommt, auf- oder abrunden. Die EPA kann VW-Testgruppen für die Prüfung unter Paragraph 15.a innerhalb des folgenden Zeitrahmens auswählen: für Modelljahr 2017 bis spätestens 1. Februar 2017; für Modelljahr 2018 bis spätestens 31. Dezember 2017 oder bei der jährlichen Zertifizierungsbesprechung mit der EPA, je nachdem, was früher stattfindet; und für Modelljahr 2019 bis spätestens 31. Dezember 2018 oder bei der jährlichen Zertifizierungsbesprechung, je nachdem, was früher stattfindet. Falls die EPA die VW-Testgruppen nicht gemäß dem in Paragraph 15.a aufgeführten Zeitplan auswählt, müssen die VW Defendants die VW-Testgruppen für den PEMS-Test wählen. Die VW Defendants müssen die VW-Testgruppen für Modelljahr 2017, Modelljahr 2018 und Modelljahr 2019 wählen, welche insgesamt die gesamte Bandbreite an Konfigurationen der Abgaskontrollsysteme in den Leichtfahrzeugen für diese Modelljahre abdecken. Die VW Defendants dürfen keine VW-Testgruppe wählen, die anhand der Abgasdaten einer anderen VW-Testgruppe zertifiziert wurde, die gemäß diesem Paragraphen bereits geprüft wurde (es sei denn, dies ist für die Erfüllung der 33%-Vorgabe erforderlich). Sämtliche Prüfaktivitäten unter Paragraph 15.a für das Modelljahr 2017 müssen bis 31. Dezember 2017 abgeschlossen sein. Sämtliche Prüfaktivitäten unter Paragraph 15.a für die Modelljahre 2018 und 2019 müssen bis zum 30. September des Kalenderjahres erfolgen, nach dem das jeweilige Modelljahr benannt ist, es sei denn, die VW Defendants und die Vereinigten Staaten vereinbaren einen späteren Termin (doch keinesfalls später als 31. Dezember des geltenden Modelljahrs), der den VW Defendants ermöglicht, den PEMS-Test für das gewählte Modelljahr abzuschließen. Die VW Defendants können, müssen aber nicht, das nach Paragraph 15.b erforderliche externe Abgasprüflabor einsetzen, um die nach diesem Paragraph 15.a erforderliche Prüfung durchzuführen. <i>[Der entsprechenden Unterparagraph des California Consent Decree 14.a lautet wie folgt: Die Volkswagen-Parteien (unter Beaufsichtigung durch die Certification Group) müssen bestimmte Leichtfahrzeuge der Modelljahre 2017, 2018 und 2019 mittels mobiler Abgasmessgeräte (“PEMS”) prüfen. Für jedes Modelljahr müssen die Volkswagen-Parteien PEMS-Tests an 33% der von der EPA zertifizierten Testgruppen der Volkswagen-Parteien innerhalb des Modelljahrs („VW-Testgruppen“) durchführen. Um die Anzahl der VW-Testgruppen zu bestimmen, die einen Anteil von 33% ausmachen, müssen die Volkswagen-Parteien zur ganzen Zahl der gesamten VW Testgruppe, die einem Anteil von 33% am nächsten kommt, auf- oder abrunden.]</i></p>

Volkswagen muss die Volkswagen-Testgruppen prüfen, die von der EPA gemäß Paragraf 15(a) des Third Partial Consent Decree zwischen den Beklagten und den Vereinigten Staaten gewählt wurden, das am 11. Januar 2017 bei Gericht eingereicht wurde (Dkt. #2758 in 15-MD- 2672) (the “US Third Partial Consent Decree”). Falls die EPA die VW-Testgruppen nicht gemäß dem in Paragraf 15.a des dritten Partial Consent Decree aufgeführten Zeitplan wählt, berät sich das CARB nach Möglichkeit mit dem EPA, um eine gemeinsame Liste an Testgruppen festzulegen, die von den Beklagten bei Volkswagen zu prüfen sind. Für den Fall, dass die EPA keine Volkswagen-Testgruppen für ein bestimmtes Jahr innerhalb der geltenden Frist bestimmt, hat das CARB zehn (10) Werktage nach Ablauf der geltenden Auswahlfrist der EPA Zeit, um die Volkswagen-Testgruppen für dieses Modelljahr zu bestimmen. Falls auch das CARB die Volkswagen-Testgruppen für ein bestimmtes Jahr nicht innerhalb der geltenden Frist wählt, bestimmt Volkswagen die Testgruppen für dieses Modelljahr. Die Volkswagen-Parteien müssen die Volkswagen-Testgruppen für Modelljahr 2017, Modelljahr 2018 und Modelljahr 2019 auswählen, die insgesamt die gesamte Bandbreite an Konfigurationen der Abgaskontrollsysteme in den Leichtfahrzeugen für diese Modelljahre abdecken. Die Volkswagen-Parteien dürfen keine Volkswagen-Testgruppe wählen, die unter Verwendung von Abgasdaten einer anderen Volkswagen-Testgruppe zertifiziert wurde, die gemäß diesem Paragraf bereits geprüft wurde (es sei denn, es ist für die Erfüllung der 33%-Vorgabe erforderlich). Sämtliche Prüfaktivitäten unter Paragraf 14.a für Modelljahr 2017 müssen bis 31. Dezember 2017 abgeschlossen sein. Sämtliche Prüfaktivitäten unter Paragraf 14.a für die Modelljahre 2018 und 2019 müssen bis zum 30. September des Kalenderjahres erfolgen, nach dem das jeweilige Modelljahr benannt ist, es sei denn, die Parteien bei Volkswagen und die EPA vereinbaren gemäß amerikanischem Third Partial Consent Decree einen späteren Termin (doch keinesfalls später als 31. Dezember des geltenden Modelljahrs), der den Parteien bei Volkswagen ermöglicht, den PEMS-Test für das gewählte Modelljahr abzuschließen. Die Parteien bei Volkswagen können, müssen aber nicht, das nach Paragraf 14.b erforderliche externe Abgasprüflabor einsetzen, um die nach diesem Paragraf 14.a erforderliche Prüfung durchzuführen.

- b. Neben den Anforderungen gemäß Paragraf 15.a [14.a] müssen die VW Defendants ein unabhängiges externes Abgasprüflabor („externes Abgasprüflabor“) beauftragen. (Die VW Defendants und die Porsche Defendants können dasselbe externe Abgasprüflabor beauftragen.) Es darf keine Mandatsbeziehung zwischen einem VW Defendants und dem externen Abgasprüflabor bestehen oder gebildet werden. Für die Modelljahre 2017, 2018 und 2019 müssen die VW Defendants sicherstellen, dass das externe Abgasprüflabor den PEMS-Test an einem Fahrzeug von jeder der beiden VW-Testgruppen durchführt. Die Prüfung nach Paragraf 15.b [14.b] zählt nicht als Teil der nach Paragraf 15.a [14.a] erforderlichen Prüfung. Die für die Prüfung nach besagtem Paragraf 15.b [14.b] gewählten VW-Testgruppen müssen die VW-Testgruppen mit dem höchsten prognostizierten Umsatzvolumen für das Modelljahr zum Zeitpunkt der Zertifizierung sein oder gegebenenfalls jene VW-Testgruppen, die von der EPA gewählt wurden [(oder, falls die EPA nach Paragraf 15(a) des US Third Partial Consent Decree keine Wahl trifft, die vom CARB bestimmten Testgruppen)] mit Schreiben an die VW Defendants gemäß Abschnitt XV [XIV] (Hinweise). Ein solches Schreiben muss spätestens am 30. Juni des Jahres erfolgen, nach dem das Modelljahr benannt ist. Sämtliche Prüfungen gemäß Paragraf 15.b [14.b] müssen bis 31. Dezember des Kalenderjahres abgeschlossen werden, nach dem das jeweilige Modelljahr benannt ist.

- c. Die VW Defendants erfüllen die Prüfungsanforderungen gemäß Paragraf 15.a *[14.a]* wie folgt und tragen dafür Sorge, dass der externe Abgasprüfer die nach Paragraf 15.a und b *[14.a und b]* verlangten Prüfungen wie folgt durchführt:
- i. Eine VW-Testgruppe wird geprüft, indem ein nach dem Zufallsprinzip beschafftes Musterfahrzeug der Serienfahrzeuge dieser ausgewählten VW-Testgruppe geprüft wird.
 - ii. Die erforderlichen externen PEMS-Tests auf öffentlichen Straßen in den USA sowie alle PEMS-Tests im realen Straßenfahrbetrieb bei unterschiedlichen Umgebungstemperaturen und Druckbereichen (auch unter Bedingungen, die nicht im US-amerikanischen Prüfzyklus (Federal Test Procedure) *[oder einem anderen vom CARB genannten Prüfverfahren]* aufgeführt sind) werden durchgeführt, um Emissionen/Abgase zu messen, die bei einem Serienfahrzeug per PEMS-Test der regulierten Luftschadstoffe und des regulierten CO₂-Ausstoßes des Fahrzeugs feststellbar sind, und
 - iii. Durchführung der erforderlichen PEMS-Tests nach Testmethoden, die vor Beginn der Prüfung festgehalten werden. Der externe Abgasprüfer verwendet die Testmethoden unabhängig von den VW Defendants. *[Die Parteien bei Volkswagen und externe Abgasprüfer werden bestmögliche Anstrengungen unternehmen, das CARB 10 Tage vor Beginn der Tests schriftlich zu benachrichtigen.]*
- d. Innerhalb von 120 Tagen ab dem Stichtag legen die VW Defendants der EPA *[dem CARB]* einen Plan zur PEMS-Prüfung nach diesem Paragrafen zur Prüfung und Genehmigung *[(zur Genehmigung durch das CARB, falls die EPA einen ihr von den Parteien bei Volkswagen vorgelegten Plan für die PEMS-Prüfung weder genehmigt noch ablehnt)]* gemäß Section VII (Approval of Submissions [Genehmigung von Eingaben]) vor. Ein solcher Plan beinhaltet:
- i. eine Aufstellung der Testgruppen, die die VW Defendants für das Modelljahr 2017 prüfen werden;
 - ii. eine schriftliche Erklärung der Qualifikationen des vorgeschlagenen externen Abgasprüfers, einschließlich Name, Firmen- bzw. Verbandzugehörigkeit und Anschrift, seiner Erfahrung in der Durchführung von PEMS-Tests und einer Beschreibung früherer Vertragsbeziehungen oder finanzieller Beziehungen des vorgeschlagenen externen Abgasprüfers mit den VW Defendants;
 - iii. eine Aufstellung aller Schadstoffemissionen und Fahrzeug- und Motorparameter, die die VW Defendants während jedes PEMS-Tests messen und aufzeichnen, den sie gemäß diesem Paragrafen *[14]* durchführen;
 - iv. eine Beschreibung der von den VW Defendants beabsichtigten Prüfmethoden, einschließlich der Routen und Umgebungsbedingungen für die Prüfung der Fahrzeuge;
 - v. ein Muster für den zusammenfassenden Bericht der VW Defendants, wie unten beschrieben; und
 - vi. eine Beschreibung dessen, wie die VW Defendants alle in diesem Paragrafen *[14]* aufgeführten Anforderungen zu erfüllen beabsichtigen.
- e. Die VW Defendants werden für die nach Paragraf 15.a *[14.a]* verlangten PEMS-Tests für jedes Modelljahr die Testdaten, eine detaillierte Beschreibung aller verwendeten Testmethoden sowie eine Zusammenfassung der Daten und Methoden (einschließlich des gemessenen Ausstoßes des Fahrzeugs an regulierten Luftschadstoffen und des regulierten CO₂-Ausstoßes) für alle Tests, die die VW Defendants nach diesem Paragrafen für das Modelljahr durchgeführt haben („zusammenfassender Bericht der VW Defendants“), der EPA *[dem CARB]* vorlegen, wie in Section XV [XIV] (Notices [Mitteilungen]) vorgesehen.

Der zusammenfassende Bericht der VW Defendants für das Modelljahr 2017 ist spätestens am 1. März 2018 fällig. Der zusammenfassende Bericht der VW Defendants für die Modelljahre 2018 und 2019 ist spätestens am 30. November des Kalenderjahres fällig, nach dem das Modelljahr benannt ist, es sei denn, die VW Defendants und die USA [EPA] einigen sich auf ein späteres Datum [spätestens den 15. Januar des folgenden Kalenderjahres, es sei denn, das CARB stimmt ebenfalls zu]. Innerhalb von 21 Tagen nach Einreichung des zusammenfassenden Berichts der VW Defendants bei der EPA [dem CARB] posten die VW Defendants ihren zusammenfassenden Bericht (an dem redaktionelle Änderungen in Bezug auf vertrauliche Geschäftsinformationen oder personenbezogene Informationen vorgenommen wurden, deren Weitergabe nach geltendem Recht streng eingeschränkt ist; dabei können Methoden und Ergebnisse der Abgastests nicht als vertrauliche Geschäftsinformationen geltend gemacht werden) in englischer und deutscher Sprache auf der öffentlichen Webseite, wie nach Paragraf 51 [50] vorgesehen.

- f. Die VW Defendants werden für jedes Modelljahr für die nach Paragraf 15.b [14.b] vorgeschriebenen PEMS-Tests sicherstellen, dass der externe Abgasprüfer einen oder mehrere „zusammenfassende Berichte des externen Abgasprüfers“ erstellt, einschließlich der Testdaten, einer detaillierten Beschreibung aller verwendeten Testmethoden und einer Zusammenfassung der Daten und Methoden (einschließlich des gemessenen Ausstoßes des Fahrzeugs an regulierten Luftschadstoffen und des gemessenen regulierten CO₂-Ausstoßes) für alle Prüfungen, die der externe Abgasprüfer gemäß diesem Paragrafen für das betreffende Modelljahr durchgeführt hat. Die VW Defendants legen der EPA [dem CARB] den zusammenfassenden Bericht des externen Abgasprüfers wie in Section XV [XIV] (Notices [Mitteilungen]) vorgesehen spätestens am 1. März des Kalenderjahres vor, das unmittelbar auf das Kalenderjahr folgt, nach dem das Modelljahr benannt ist. Innerhalb von 30 Tagen nach Einreichung des zusammenfassenden Berichts des externen Abgasprüfers bei der EPA [dem CARB] posten die VW Defendants den zusammenfassenden Bericht des externen Abgasprüfers (an dem redaktionelle Änderungen in Bezug auf vertrauliche Geschäftsinformationen oder personenbezogene Informationen vorgenommen wurden, deren Weitergabe nach geltendem Recht streng eingeschränkt ist; dabei können Methoden und Ergebnisse der Abgastests nicht als vertrauliche Geschäftsinformationen geltend gemacht werden) in englischer und deutscher Sprache auf der öffentlichen Webseite, wie nach Paragraf 51 [50] vorgesehen.
- g. Die Parteien bestätigen, dass das US-amerikanische Recht keine Vorgaben für PEMS-Tests macht, die verwendet werden können, um die Compliance für Zwecke der Zertifizierung nach Title II des Clean Air Act festzustellen.
*[Absatz 14.g des California Consent Decree lautet:
Wenn die PEMS-Daten der nach Paragraf 14.a oder Paragraf 14.b durchgeführten Prüfungen das mögliche Vorhandensein einer nicht gemeldeten Emissionsminderungsvorrichtung (AECD) oder Abschaltvorrichtung nahelegen oder anderweitig anormal oder mit dem Antrag auf Zertifizierung für die getesteten Volkswagen-Testgruppen unvereinbar sind, werden die Parteien bei Volkswagen auf begründetes schriftliches Verlangen des CARB die PEMS-Daten mit dem CARB im Rahmen eines Treffens besprechen; mit dem CARB kooperieren, um zu ermitteln, warum die PEMS-Daten das mögliche Vorhandensein einer nicht gemeldeten AECD oder Abschaltvorrichtung nahelegen oder anderweitig anormal oder mit dem Antrag auf Zertifizierung für die getesteten Volkswagen-Testgruppen unvereinbar sind; dem CARB sachdienliche Informationen und Dokumente vorlegen sowie Fahrzeuge und Fahrzeugbauteile (insbesondere Hardware und Software) für PEMS-Tests oder andere Prüfungen durch das CARB bereitstellen.]*
- h. *[Die Parteien bestätigen, dass weder das US-amerikanische Recht noch kalifornisches Recht Vorgaben für PEMS-Tests macht, die verwendet werden können, um die Compliance für Zwecke der Zertifizierung festzustellen.]*

<p>¶ 16 (U.S. CD) ¶ 15 (Cal. CD)</p>	<p><u>Geschäftsbereiche innerhalb des Produktentstehungsprozesses.</u> Innerhalb von 180 Tagen ab dem Stichtag werden die VW Defendants die im Handbuch zu den „Goldenen Regeln“ beschriebenen internen Verfahren einführen, indem sie interne Kontrollen einrichten und Verfahrensregeln aufstellen sowie die Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten der am Produktentwicklungsprozess beteiligten Geschäftsbereiche, Ausschüsse und Boards definieren, insbesondere des Ausschusses für Produktsicherheit (auch „APS“ genannt), des Change Control Board und der Abteilung „Type Approval, Recyclability and Functional Safety“ (auch „EGDT“ genannt); dabei kann die Implementierung von Software und Informationstechnologie über 180 Tage ab dem Stichtag hinaus andauern, ohne dass diese zusätzlichen Tage bei der in Paragraph 26 [25] genannten Dreijahresfrist zählen. Das Handbuch zu den „Goldenen Regeln“ und die internen Kontrollen und internen Vorgehensregeln, die von den VW Defendants entwickelt wurden, können nach Rücksprache mit dem Justizministerium [und Kalifornien] in angemessenem Umfang abgeändert werden. Die VW Defendants führen regelmäßige Mitarbeiterschulungen zu den internen Verfahren durch und überwachen die Umsetzung solcher Verfahren durch den GRC-Prozess (Governance, Risk, and Compliance) der VW Defendants.</p>
<p>¶ 17 (U.S. CD) ¶ 16 (Cal. CD)</p>	<p><u>Definition der Verantwortlichkeiten von Management-Positionen.</u> Innerhalb einer Frist von 120 Tagen nach dem Stichtag legen die VW Defendants die Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten der Management-Positionen fest, die hinsichtlich der Einhaltung der US-amerikanischen [Kalifornien] Gesetze und Vorschriften zum Umweltschutz am Produktentwicklungsprozess beteiligt sind.</p>
<p>¶ 18 (U.S. CD) ¶ 17 (Cal. CD)</p>	<p><u>Interne Revision.</u> Innerhalb eines Jahres nach dem Stichtag führen die VW Defendants eine interne Revisionsprüfung durch und schließen diese ab, um die Implementierung der internen Prozesse im Handbuch der Goldenen Regeln zu den Fahrzeugzulassungsverfahren hinsichtlich der US-amerikanischen [kalifornischen] Gesetze und Vorschriften zum Umweltschutz, die Entwicklung von ECM-Software im Produktentwicklungsprozess und das Eskalationsmanagement innerhalb des Ausschusses für Produktsicherheit („APS“) zu überwachen. Die Revisionsprüfung soll die Wirksamkeit der internen Prozesse bewerten und jedwede Korrekturmaßnahmen vorschlagen, um deren Wirksamkeit zu verbessern.</p>
<p>¶ 19 (U.S. CD) ¶ 18 (Cal. CD)</p>	<p><u>Berichterstattung zu Verpflichtungen (Injunctive Relief Measures).</u> Der erste Jahresbericht, der dem Department of Justice [Kalifornien] gemäß Absatz 47 [VIII.46] zu übermitteln ist, enthält die in den Absätzen 18, 21, 22 und 23 [17, 20, 21 und 22] geforderten Informationen. Im zweiten und dritten Jahresbericht, der dem Department of Justice [Kalifornien] gemäß Absatz 47 [46] zu übermitteln ist, beschreiben die VW Defendants die Maßnahmen, die sie eingeführt haben, um sicherzustellen, dass die Anforderungen der Absätze 13, 14, 15, 16, 17, 21, 22 und 23 [12, 13, 14, 15, 16, 20, 21 und 22] dieses Abschnitts V (Unterlassungsanordnung für die Beklagten bei VW) eingehalten werden, außerdem soll der Bericht eine Bewertung der Wirksamkeit dieser Maßnahmen im Zusammenhang mit der Einhaltung der US-amerikanischen Gesetze und Vorschriften zum Umweltschutz [einschließlich der Gesetzgebung Kaliforniens] enthalten sowie der Korrekturmaßnahmen, die die VW Defendants ergriffen haben, um eine effektivere Einhaltung der US-amerikanischen Gesetzgebung zum Umweltschutz [einschließlich der Gesetzgebung in Kalifornien] sicherzustellen.</p>

	<p>Im zweiten und dritten Jahresbericht, der dem Department of Justice <i>[Kalifornien]</i> gemäß Absatz 19 <i>[18]</i> zu übermitteln ist, sollen die Beklagten außerdem melden: (1) alle Risiken, die im Rahmen des jährlichen GRC-Prozesses in Bezug auf die Einhaltung der US-amerikanischen <i>[kalifornischen]</i> Gesetze und Vorschriften zum Umweltschutz oder die Risiken für Regelverstöße im Produktionsentwicklungsprozess bewertet und verzeichnet wurden; (2) Gegenmaßnahmen, die in den Geschäftsbereichen der VW Defendants als Reaktion auf diese Risiken ergriffen wurden und (3) Managementkontrollen, die von den Geschäftsbereichen der VW Defendants in Verbindung mit diesen Risiken eingeführt wurden. Die Informationen, die gemäß Absatz 19 <i>[18]</i> in den Jahresberichten übermittelt werden müssen, sind gemäß Absatz 52 <i>[51]</i> zu bestätigen. <i>[Die Parteien bei Volkswagen können ihren Berichtspflichten nach Absatz 18 durch Übermittlung der geforderten Informationen in einem einzigen, gemeinsamen Bericht an das Department of Justice und Kalifornien nachkommen.]</i></p>
<p>¶¶ 20 & 21 (U.S. CD) ¶¶ 19 & 20 (Cal. CD)</p>	<p>Hinweisgebersystem</p>
<p>¶ 20 (U.S. CD) ¶ 19 (Cal. CD)</p>	<p><u>Einführung eines Hinweisgebersystems.</u> Innerhalb einer Frist von 180 Tagen nach dem Stichtag implementieren und verwalten die VW Defendants das Hinweisgebersystem des Volkswagen-Konzerns, das im September 2016 von der Geschäftsführung gebilligt wurde. Die VW Defendants akquirieren professionell ausgebildete und geschulte Mitarbeiter zur Verwaltung des Systems. Richtlinien zu Hinweisgebern, die Mitarbeiter betreffen, bei deren Arbeit die VW Defendants vernünftigerweise damit rechnen müssen, dass sie in Verbindung mit Fahrzeugen steht, die für den Verkauf in den Vereinigten Staaten <i>[Kalifornien]</i> zertifiziert werden müssen, bezeichnen Verstöße gegen die US-amerikanischen Gesetze und Vorschriften zum Umweltschutz <i>[einschließlich der Gesetze und Vorschriften Kaliforniens]</i> als „schwere Verstöße“ im Sinne der Richtlinien.</p>
<p>¶ 21 (U.S. CD) ¶ 20 (Cal. CD)</p>	<p><u>Bericht über die Verfolgung von Fällen.</u> Mit jedem Jahresbericht, der gemäß Absatz 47 <i>[VIII.46]</i> an das Department of Justice <i>[CARB]</i> übermittelt wird, reichen die VW Defendants einen Bericht mit einer Bestätigung entsprechend Absatz 52 <i>[51]</i> des Consent Decree darüber ein, dass alle Meldungen von Hinweisgebern zu Verstößen gegen die US-amerikanischen Gesetze und Vorschriften zum Umweltschutz <i>[einschließlich der Gesetze und Vorschriften Kaliforniens]</i> im Hinweisgebersystem des Volkswagen Konzerns nachverfolgt werden.</p>
<p>¶¶ 22 & 23 (U.S. CD) ¶¶ 21 & 22 (Cal. CD)</p>	<p>Mitarbeiterbefragung und Code of Conduct (Verhaltenskodex)</p>
<p>¶ 22 (U.S. CD) ¶ 21 (Cal. CD)</p>	<p><u>Jährliche Mitarbeiterbefragung.</u> Innerhalb einer Frist von 90 Tagen nach dem Stichtag sollen die VW Defendants eine Frage entwickeln, die den Fortschritt der am 16. Juni 2016 von den VW Defendants eingeführte Integritätskampagne überwacht. Außerdem sollen für Teams, deren Arbeit Bezug zu der Einhaltung der US-amerikanischen Gesetzgebung zum Umweltschutz <i>[einschließlich der Gesetzgebung Kaliforniens]</i> hat, Fragen in den jeweiligen Leitfaden für Führungskräfte zur jährlichen Mitarbeiterbefragung aufgenommen werden, um die Einhaltung der US-amerikanischen Gesetze und Vorschriften <i>[(einschließlich der Gesetze und Vorschriften Kaliforniens)]</i> in Bezug auf die Compliance im Bereich Umweltschutz zu bewerten. Die VW Defendants richten einen zentralisierten Prozess zur Überwachung und Bearbeitung der Antworten aus der Mitarbeiterbefragung in Bezug auf die Integritätskampagne ein. In jedem Jahresbericht, der gemäß Absatz 47 <i>[46]</i> an das Department of Justice <i>[CARB]</i> zu übermitteln ist, geben die VW Defendants einen Überblick über die Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung im Zusammenhang mit der Integritätskampagne.</p>

<p>¶ 23 (U.S. CD) ¶ 22 (Cal. CD)</p>	<p><u>Code of Conduct (Verhaltenskodex).</u> Innerhalb einer Frist von 180 Tagen nach dem Stichtag stellen die VW Defendants sicher, dass der Code of Conduct (Verhaltenskodex) des Unternehmens der VW Defendants Regelungen in Bezug auf (1) den Umweltschutz und (2) die Verantwortung zur Compliance beinhalten. Die VW Defendants müssen alle neuen Mitarbeitern verpflichten, an Schulungen über den Code of Conduct (Verhaltenskodex) teilzunehmen. In jedem Jahresbericht, der gemäß Absatz 47 [46] an das Department of Justice [CARB] zu übermitteln ist, geben die VW Defendants einen Überblick über die Mitarbeiterschulungen zum Code of Conduct (Verhaltenskodex).</p>
<p>¶¶ 24 & 25 (U.S. CD) ¶¶ 23 & 24 (Cal. CD)</p>	<p style="text-align: center;">Audits des Umweltmanagementsystems („EMS“)</p>
<p>¶ 24 (U.S. CD) ¶ 23 (Cal. CD)</p>	<p><u>Revision des EMS.</u> Innerhalb einer Frist von 90 Tagen nach dem Stichtag sollen die VW Defendants einen unabhängigen Dritten zur Durchführung eines Audits des EMS nach einem branchenweit anerkannten Standard für Produktentwicklungsprozesse für Fahrzeuge beauftragen, die in jedem der Kalenderjahre 2017, 2018 und 2019 zum Verkauf in den Vereinigten Staaten zertifiziert werden sollen. Beginnend mit dem Audit des EMS für das Kalenderjahr 2017 umfasst das Audit des EMS folgende Punkte: (1) eine Bewertung der Prozesse der VW Defendants zur Einhaltung der US-amerikanischen Gesetze und Vorschriften zum Umweltschutz [(einschließlich der Gesetze und Vorschriften Kaliforniens)]; und (2) eine Empfehlung für Korrekturmaßnahmen.</p>
<p>¶ 25 (U.S. CD) ¶ 24 (Cal. CD)</p>	<p><u>Jährlicher EMS-Prüfbericht.</u> Nach Fertigstellung jedes jährlichen EMS-Prüfberichts übermitteln die VW Defendants dem Department of Justice [CARB] ein Exemplar ihres jährlichen EMS-Prüfberichts für die Kalenderjahre 2017, 2018 und 2019. Soweit dieser Bericht CBI enthält, übermitteln die VW Defendants dem Department of Justice [CARB] gleichzeitig zur Prüfung eine Zusammenfassung, die der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden kann. Innerhalb von 21 Tagen, nachdem dem Department of Justice [CARB] ein Exemplar übermittelt wurde, veröffentlichen die Beklagten von VW eine Kopie des EMS-Prüfberichts (mit Überarbeitungen bei CBI oder personenbezogenen Daten, deren Offenlegung aufgrund anwendbarer Gesetze beschränkt ist; wobei jedoch Abgastestmethode und -ergebnisse nicht als CBI geltend gemacht werden können) in englischer und deutscher Sprache auf der öffentlich zugänglichen Website, wie in Absatz 51 [50] gefordert.</p>