

2020  
Geschäftsbericht  
2020

## Wesentliche Kennzahlen

		<b>2020</b>	2019	2018
		<b>IFRS</b>	IFRS	IFRS
<b>Porsche SE Konzern</b>				
Bilanzsumme	Mio. €	36.250	35.592	33.708
Eigenkapital	Mio. €	35.946	35.284	33.416
At Equity bewertete Anteile	Mio. €	35.259	34.597	32.518
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	Mio. €	2.641	4.406	3.641
Umsatzerlöse	Mio. €	107	116	103
Personalaufwand	Mio. €	80	80	77
Finanzergebnis	Mio. €	54	24	-3
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	2.646	4.416	3.514
Ergebnis nach Steuern	Mio. €	2.624	4.408	3.491
Ergebnis je Stammaktie <sup>1</sup>	€	8,56	14,39	11,39
Ergebnis je Vorzugsaktie <sup>1</sup>	€	8,57	14,39	11,40
Nettoliquidität	Mio. €	563	553	864
Mitarbeiter am 31. Dezember		916	951	935

		<b>2020</b>	2019	2018
		<b>HGB</b>	HGB	HGB
<b>Porsche SE</b>				
Jahresüberschuss	Mio. €	703	788	480
Bilanzgewinn	Mio. €	676	952	676
Dividende je Stammaktie	€	2,204 <sup>2</sup>	2,204	2,204
Dividende je Vorzugsaktie	€	2,210 <sup>2</sup>	2,210	2,210

<sup>1</sup> Unverwässert und verwässert

<sup>2</sup> Vorschlag an die Hauptversammlung der Porsche SE

# PORSCHE SE

## Kerninvestment

Anteil an Stammaktien: 53,3%  
(Entspricht Anteil am gezeichneten Kapital: 31,4%)

## VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT



## VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES

AKTIENGESELLSCHAFT

## Weitere Beteiligungen



Minderheitsbeteiligungen



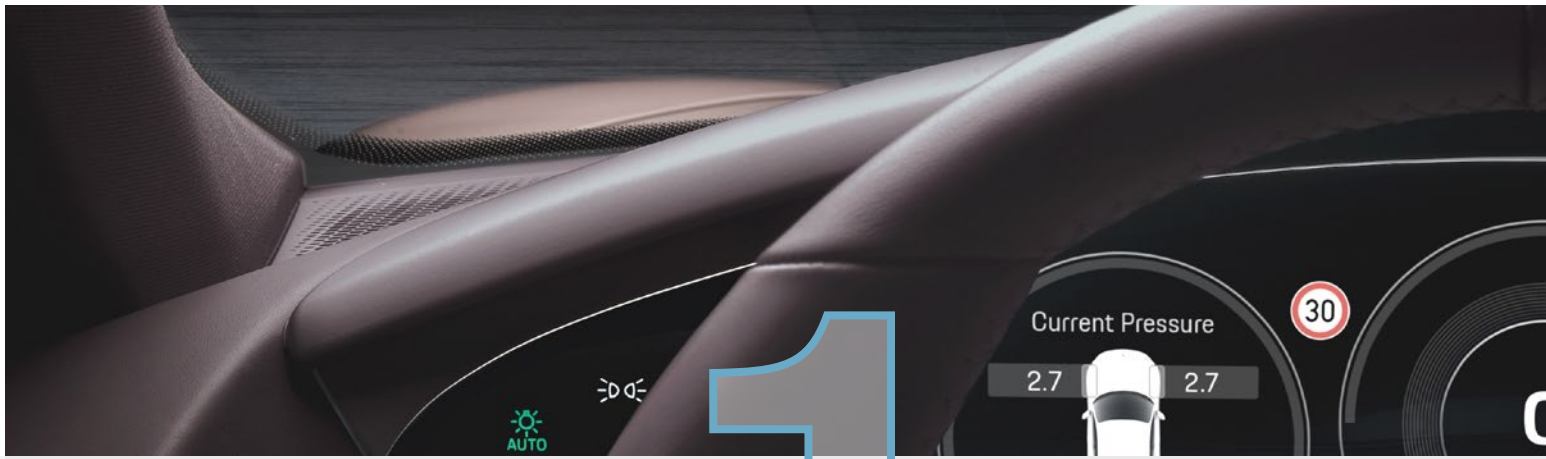




# 2020

„Das Geschäftsjahr 2020 war auch für die Porsche SE herausfordernd. Trotz der schwierigen Rahmenbedingungen können wir ein positives Konzernergebnis nach Steuern von rund 2,6 Mrd. Euro ausweisen.“

Hans Dieter Pötsch



## An unsere Aktionäre

6

---

### Brief an unsere Aktionäre

8

---

### Verwaltungsorgane der Porsche Automobil Holding SE und deren Mandate

10

---

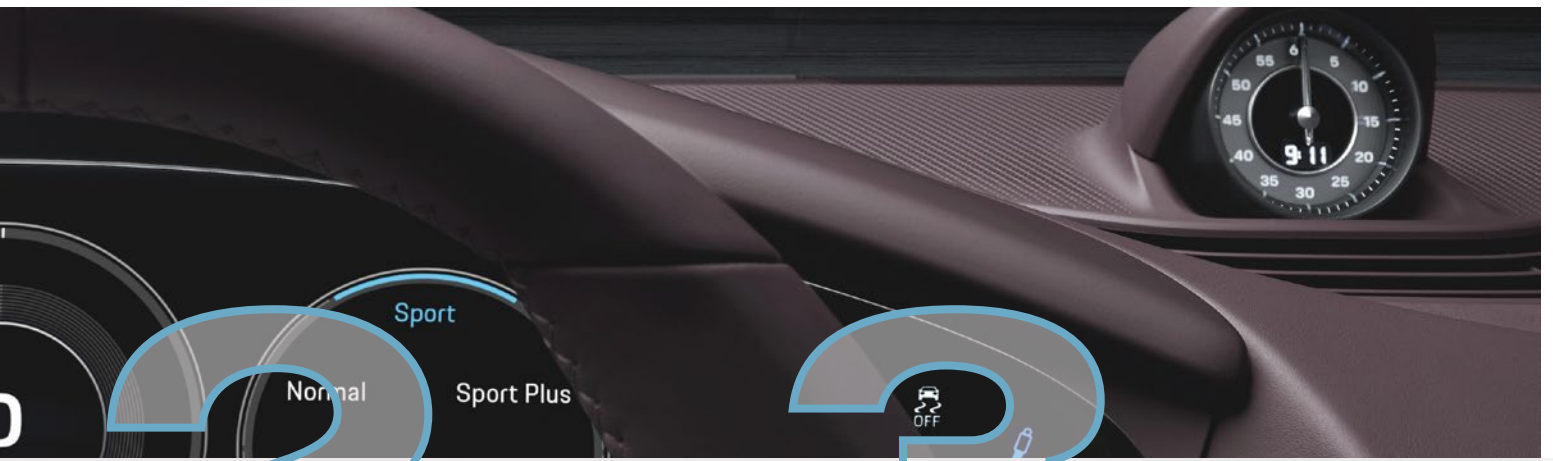
### Bericht des Aufsichtsrats

18

---

### Porsche SE Aktie

26



Konzernlagebericht  
und Lagebericht  
der Porsche Automobil  
Holding SE

30

<b>Grundlagen des Konzerns</b>	32
<b>Wirtschaftsbericht</b>	34
Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern	34
Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern	40
Geschäftsverlauf	43
Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage	47
Porsche Automobil Holding SE (Jahresabschluss nach HGB)	53
Nachhaltige Wertsteigerung im Porsche SE Konzern	56
Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage der Porsche SE sowie des Porsche SE Konzerns	57
<b>Vergütungsbericht</b>	58
<b>Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung</b>	68
<b>Veröffentlichung der Erklärung zur Unternehmensführung</b>	90
<b>Ereignisse nach dem Bilanzstichtag</b>	91
<b>Prognosebericht und Ausblick</b>	92

<b>Glossar</b>	97
----------------	----

Konzernabschluss

98

<b>Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung</b>	100
<b>Konzern-Gesamtergebnisrechnung</b>	101
<b>Konzernbilanz</b>	102
<b>Konzern-Eigenkapitalpiegel</b>	103
<b>Konzern-Kapitalflussrechnung</b>	104
<b>Konzernanhang</b>	105
<b>Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers</b>	184
<b>Versicherung der gesetzlichen Vertreter (Bilanzzeit)</b>	195





## An unsere Aktionäre

<b>Brief an unsere Aktionäre</b>	<b>8</b>
<b>Verwaltungsorgane der Porsche Automobil Holding SE und deren Mandate</b>	<b>10</b>
<b>Bericht des Aufsichtsrats</b>	<b>18</b>
<b>Porsche SE Aktie</b>	<b>26</b>



## Brief an unsere Aktionäre

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

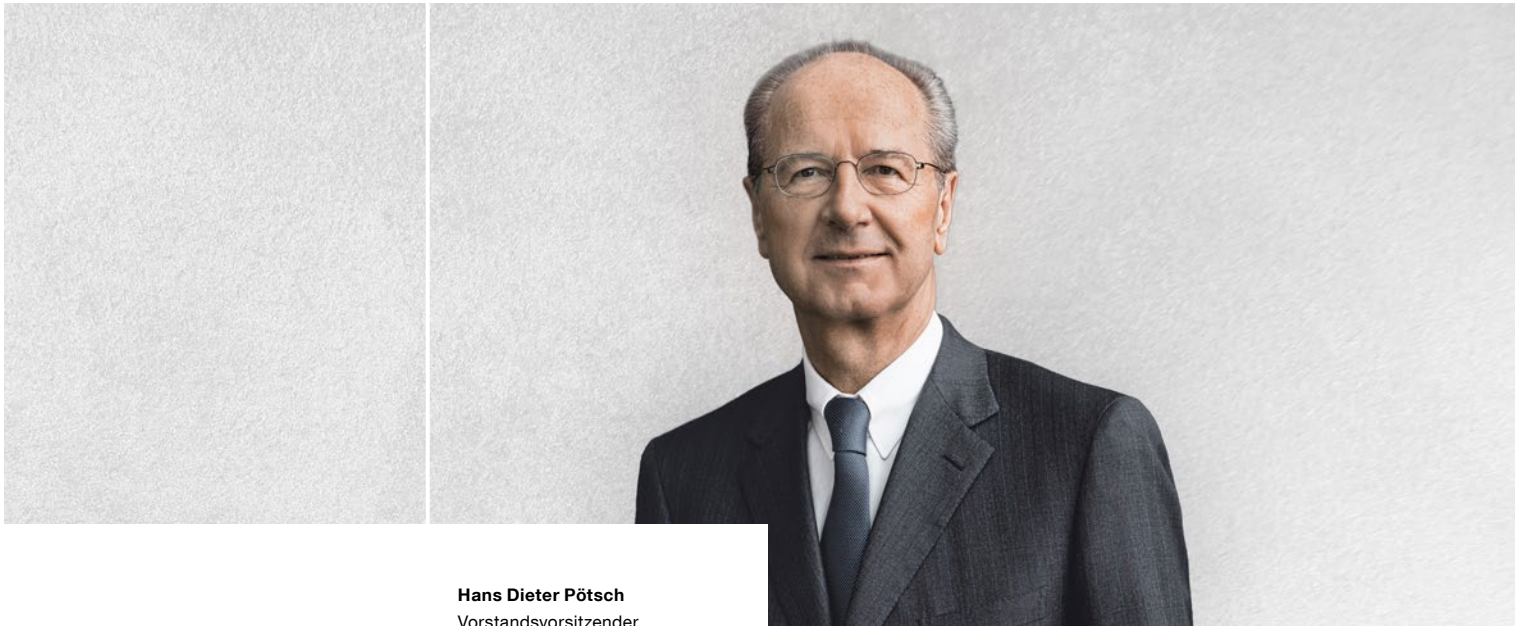
das Geschäftsjahr 2020 war auch für die Porsche SE herausfordernd. Die Covid-19-Pandemie führte zu einer tiefen Zäsur in nahezu allen großen Volkswirtschaften. Der Volkswagen Konzern und seine Marken haben seit März 2020 entschlossen auf die Pandemie reagiert und Maßnahmen ergriffen, um die Folgen bestmöglich abzumildern. In der zweiten Jahreshälfte stabilisierte sich dann mit sinkenden Infektionszahlen das Automobilgeschäft wieder, nicht zuletzt auf dem wichtigen chinesischen Markt. Diese erfreuliche Entwicklung führte in der Konsequenz dazu, dass die Porsche SE für das Geschäftsjahr 2020 ein positives Konzernergebnis nach Steuern von rund 2,6 Mrd. Euro ausweisen kann – trotz der insgesamt anhaltend schwierigen Rahmenbedingungen.

Maßgeblich beeinflusst ist dieses Ergebnis durch das at Equity-Ergebnis aus unserer Beteiligung an der Volkswagen AG von 2,7 Mrd. Euro, nach 4,4 Mrd. Euro im Vorjahr. Die Nettoliquidität des Porsche SE Konzerns lag zum 31.12.2020 bei 563 Mio. Euro. Ende 2019 hatte sie 553 Mio. Euro betragen.

Unabhängig von der Covid-19-Pandemie befindet sich die Automobilbranche in einem fundamentalen Wandel, der sich im zurückliegenden Geschäftsjahr weiter beschleunigt hat. Vor diesem Hintergrund plant der Volkswagen Konzern, in den kommenden fünf Jahren rund 73 Mrd. Euro in Elektromobilität, Hybridisierung und Digitalisierung zu investieren und treibt damit die Transformation zu einem Technologiekonzern voran. Wir in der Porsche SE unterstützen diese Strategie und versprechen uns mittel- bis langfristig eine Wertsteigerung des Volkswagen Konzerns an der Börse.

Unsere Tochtergesellschaft PTV AG treibt ihre strategische Weiterentwicklung konsequent voran. Mit der Modernisierung des Produktportfolios und cloudbasierten Lösungen eröffnen sich vielversprechende Wachstumsperspektiven im Zuge der beschleunigten Digitalisierung der Mobilität. Obwohl der Umsatz im Geschäftsjahr 2020 pandemiebedingt gesunken ist, konnte ein positives operatives Ergebnis auf Vorjahresniveau erreicht werden. Dies zeigt, dass die vom Vorstand eingeleiteten, nachhaltigen Maßnahmen zur Verbesserung der Rentabilität Wirkung zeigen.

Eine erfreuliche Entwicklung zeigt sich auch bei unseren Venture-Beteiligungen. So haben die beiden US-Unternehmen AEVA und Markforged Börsengänge zum Ende des 1. bzw. im 3. Quartal 2021 angekündigt. Im August 2020 hat sich die Porsche SE an dem israelischen Softwareunternehmen Aurora Labs beteiligt. Dessen Technologie ermöglicht effiziente und sichere Softwareaktualisierungen im Fahrzeug über eine Funkchnittstelle, was in erheblichem Umfang Zeit, Datenvolumen und Kosten sparen soll.



**Hans Dieter Pötsch**  
Vorstandsvorsitzender

Auf der juristischen Seite gab es im Geschäftsjahr 2020 wenig Bewegung. Ein Großteil der geplanten Verhandlungstermine fand wegen der Covid-19-Pandemie nicht statt. Infolge einer Entscheidung des Bundesgerichtshofs hat das Oberlandesgericht Stuttgart im Oktober 2020 einen Musterkläger für ein Verfahren nach dem Kapitalanlegermusterverfahrensgesetz (KapMuG) bestimmt. Wir sind davon überzeugt, dass die gegen die Porsche SE erhobenen Klagen unbegründet und teilweise auch unzulässig sind.

Für das Geschäftsjahr 2021 erwarten wir eine Belebung wichtiger Automobilmärkte, sofern es gelingt, die Covid-19-Pandemie nachhaltig einzudämmen. Auf dieser Grundlage rechnet die Porsche SE mit einem positiven Konzernergebnis nach Steuern zwischen 2,6 Mrd. Euro und 4,1 Mrd. Euro. Dieses ist im Wesentlichen durch die Ergebnisentwicklung im Volkswagen Konzern geprägt. Die Nettoliquidität im Porsche SE Konzern wird sich zum 31. Dezember 2021 ohne Berücksichtigung künftiger Investitionen voraussichtlich zwischen 0,4 Mrd. Euro und 0,9 Mrd. Euro bewegen.

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen für das zurückliegende Geschäftsjahr 2020 eine Dividende an die Vorzugsaktionäre von 2,21 Euro je Aktie und an die Stammaktionäre von 2,204 Euro je Aktie vor. Daraus ergibt sich eine Ausschüttungssumme von rund 676 Mio. Euro, die der Summe des Vorjahres entspricht.

Eine weitere erfreuliche Nachricht für unsere Aktionäre ist die Aufnahme der Porsche SE in den MDAX, die die Deutsche Börse Anfang März 2021 bekannt gegeben hat. Die Indexaufnahme könnte zu einer steigenden Liquidität in unserer Aktie führen, bedingt etwa durch verstärkte Nachfrage indexorientierter Investoren und Fonds.

Wir sind mehr denn je davon überzeugt, dass die Volkswagen AG die Transformation der Automobilbranche erfolgreich mitgestalten und die Porsche SE davon profitieren wird. Auf diesem Weg setzen wir weiterhin auf Ihr Vertrauen und Ihre Unterstützung.

A handwritten signature in blue ink that reads "Hans Dieter Pötsch". The signature is written in a cursive, slightly stylized font.

Hans Dieter Pötsch

## Verwaltungsorgane der Porsche Automobil Holding SE und deren Mandate

### Mitglieder des Aufsichtsrats

#### **Dr. Wolfgang Porsche**

Vorsitzender

Vorsitzender des Aufsichtsrats der  
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt
- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart (Vorsitz)
- Volkswagen AG, Wolfsburg
- Familie Porsche AG Beteiligungsgesellschaft, Salzburg (Vorsitz)
- Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading
- Porsche Cars North America Inc., Atlanta
- Porsche Greater China, bestehend aus:  
Porsche (China) Motors Ltd., Shanghai  
Porsche Hong Kong Limited, Hong Kong
- Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg
- Schmittenhöhebahn AG, Zell am See

Stand: 31. Dezember 2020

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

#### **Dr. Hans Michel Piëch**

Stellvertretender Vorsitzender

Aufsichtsrat der Volkswagen AG

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt
- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
- Volkswagen AG, Wolfsburg
- Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading
- Porsche Cars North America Inc., Atlanta
- Porsche Greater China, bestehend aus:  
Porsche (China) Motors Ltd., Shanghai  
Porsche Hong Kong Ltd., Hong Kong
- Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg
- Schmittenhöhebahn AG, Zell am See
- Volksoper Wien GmbH, Wien

#### **Prof. Dr. Ulrich Lehner**

Mitglied des Gesellschafterausschusses  
der Henkel AG & Co. KGaA

Mandate:

- Deutsche Telekom AG, Bonn (Vorsitz)
- Henkel AG & Co. KGaA, Düsseldorf

---

**Dr. Ferdinand Oliver Porsche**

Vorstand der Familie Porsche AG  
Beteiligungsgesellschaft

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt
- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
- Volkswagen AG, Wolfsburg
- Porsche Holding Gesellschaft m.b.H.,  
Salzburg
- Porsche Lizenz- und Handels-  
gesellschaft mbH & Co. KG, Ludwigsburg

---

**Mag. Josef Michael Ahorner**

Aufsichtsrat der AUDI AG

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt
- Automobili Lamborghini S.p.A., Sant'Agata  
Bolognese
- Emarsys eMarketing Systems AG, Wien (Vorsitz)  
(bis 4. November 2020)

---

**Mag. Marianne Heiß**

Chief Executive Officer der  
BBDO Group Germany GmbH

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt
- Volkswagen AG, Wolfsburg

---

**Dr. Günther Horvath**

Geschäftsführer der  
Dr. Günther J. Horvath Rechtsanwalt GmbH

---

**Dr. Stefan Piëch**

Vorstand der Your Family Entertainment AG

Mandate:

- SEAT S.A., Barcelona

---

**Peter Daniell Porsche**

Aufsichtsrat der Porsche Automobil Holding SE  
sowie Mitglied in weiteren Kontrollgremien in- und  
ausländischer Wirtschaftsunternehmen

## Mandate:

- o Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg
- o Porsche Lizenz- und Handelsgesellschaft  
mbH & Co. KG, Ludwigsburg
- o ŠKODA AUTO a.s., Mladá Boleslav

---

**Prof. TU Graz e.h. KR Ing. Siegfried Wolf**

Aufsichtsrat der Schaeffler AG sowie Mitglied in  
weiteren Kontrollgremien in- und ausländischer  
Wirtschaftsunternehmen

## Mandate:

- Continental AG, Hannover
- Schaeffler AG, Herzogenaurach
- o Banque Eric Sturdza SA, Genf (bis 21. April 2020)
- o MIBA AG, Mitterbauer Beteiligungs AG,  
Laakirchen (gemäß § 28a Abs. 5 Ziff. 5  
österreichisches Bankwesengesetz eine  
Aufsichtsratsstätigkeit)
- o OJSC GAZ Group, Nizhny Novgorod  
(seit 19. Juni 2020)
- o Sberbank Europe AG, Wien (Vorsitz)

Stand: 31. Dezember 2020

- Mitgliedschaften in inländischen gesetzlich zu bildenden  
Aufsichtsräten
- o Vergleichbare Mandate im In- und Ausland



Aktuelle Ausschüsse des  
Aufsichtsrats der  
Porsche Automobil Holding SE  
und ihre Mitglieder

---

**Präsidialausschuss:**

- Dr. Wolfgang Porsche (Vorsitz)
- Dr. Hans Michel Piëch
- Dr. Ferdinand Oliver Porsche

---

**Prüfungsausschuss:**

- Prof. Dr. Ulrich Lehner (Vorsitz)
- Dr. Hans Michel Piëch
- Dr. Ferdinand Oliver Porsche

---

**Nominierungsausschuss:**

- Dr. Wolfgang Porsche (Vorsitz)
- Dr. Hans Michel Piëch
- Dr. Ferdinand Oliver Porsche

## Mitglieder des Vorstands

---

### **Hans Dieter Pötsch**

Vorstandsvorsitzender  
und Vorstand für Finanzen der  
Porsche Automobil Holding SE

Vorsitzender des Aufsichtsrats der  
Volkswagen AG

#### Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt
- Autostadt GmbH, Wolfsburg
- Bertelsmann Management SE, Gütersloh
- Bertelsmann SE & Co. KGaA, Gütersloh
- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
- TRATON SE, München (Vorsitz)
- Volkswagen AG, Wolfsburg (Vorsitz)
- Wolfsburg AG, Wolfsburg
- Porsche Austria Gesellschaft m.b.H.,  
Salzburg (Vorsitz)
- Porsche Holding Gesellschaft m.b.H.,  
Salzburg (Vorsitz)
- Porsche Retail GmbH, Salzburg (Vorsitz)
- VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg  
(stv. Vorsitz)

### **Dr. Manfred Döss**

Vorstand für Recht und Compliance  
der Porsche Automobil Holding SE

#### Mandate:

- PTV Planung Transport Verkehr AG, Karlsruhe
- TRATON SE, München

---

**Lutz Meschke (seit 1. Juli 2020)**

Vorstand für Beteiligungsmanagement  
der Porsche Automobil Holding SE

Stellvertretender Vorstandsvorsitzender  
und Vorstand Finanz- und IT  
der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG

Mandate:

- MHP Management und IT-Beratung GmbH,  
Ludwigsburg (Vorsitz)
- Porsche Consulting GmbH, Bietigheim-Bissingen
- Porsche Deutschland GmbH,  
Bietigheim-Bissingen
- Porsche Digital GmbH, Ludwigsburg (Vorsitz)
- Porsche Engineering Group GmbH, Weissach
- Porsche Engineering Services GmbH,  
Bietigheim-Bissingen
- Porsche Financial Services GmbH,  
Bietigheim-Bissingen (Vorsitz)
- Porsche Leipzig GmbH, Leipzig
- Porsche Lizenz- und Handelsgesellschaft  
mbH & Co. KG, Ludwigsburg (Vorsitz)
- Porsche Werkzeugbau GmbH, Schwarzenberg
- PTV Planung Transport Verkehr AG, Karlsruhe  
(Vorsitz) (seit 30. Juli 2020)
- Volkswagen Bank GmbH, Braunschweig
- Bentley Motors Limited, Crewe
- Porsche Business Services Inc., Wilmington,  
Delaware (bis 1. September 2020)
- Porsche Digital, Inc., Wilmington, Delaware  
(Vorsitz) (bis 1. September 2020)
- Porsche Enterprises Inc., Wilmington, Delaware
- Porsche Russland OOO, Moskau

---

**Philipp von Hagen (bis 30. Juni 2020)**

Vorstand für Beteiligungsmanagement  
der Porsche Automobil Holding SE

Mandate:

- PTV Planung Transport Verkehr AG, Karlsruhe  
(Vorsitz) (bis 30. Juni 2020)
- INRIX Inc., Kirkland, Washington  
(bis 30. Juni 2020)

Stand: 31. Dezember 2020 bzw. zum Tag des Ausscheidens aus  
dem Vorstand der Porsche Automobil Holding SE

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

Vorstand



**Dr. Manfred Döss**  
Vorstand für Recht und Compliance



**Hans Dieter Pötsch**  
Vorstandsvorsitzender und  
Vorstand für Finanzen



**Lutz Meschke**  
Vorstand für Beteiligungsmanagement



## Bericht des Aufsichtsrats

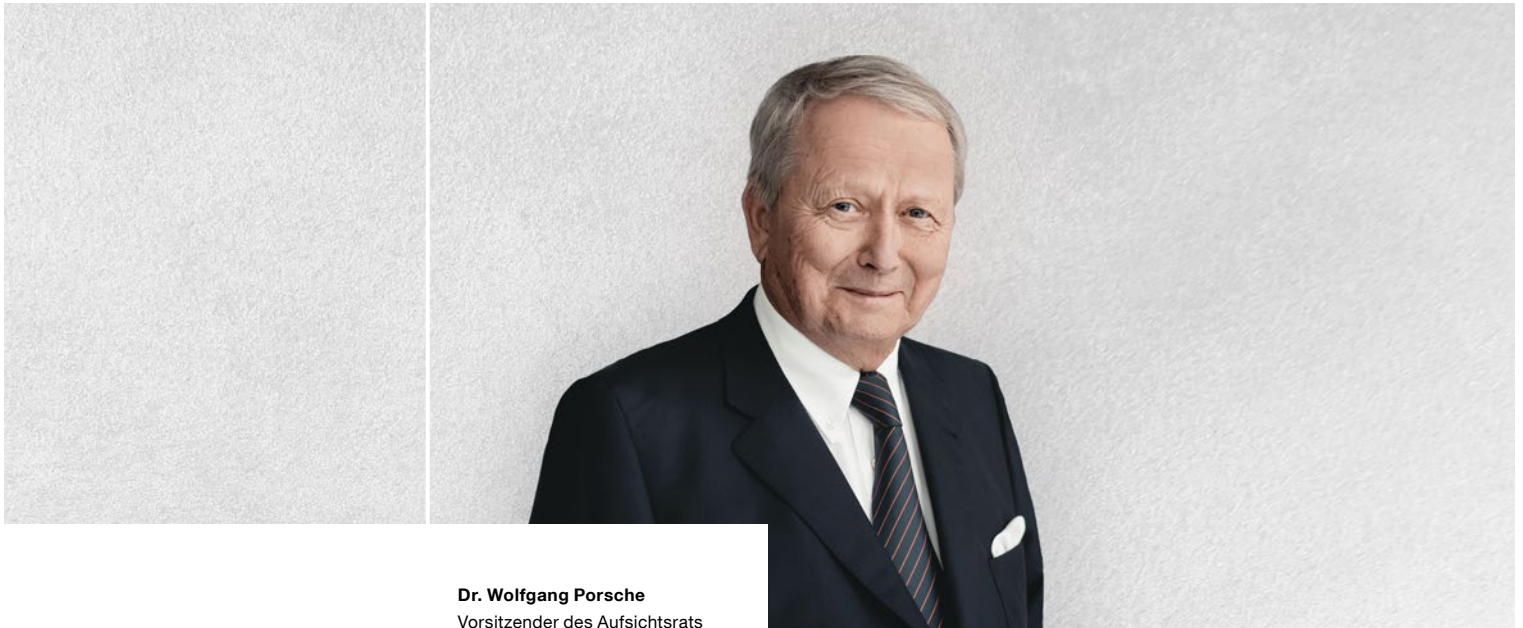
Sehr geehrte Damen und Herren,

die Porsche SE ist eine Holdinggesellschaft mit Beteiligungen in den Bereichen Mobilitäts- und Industrietechnologie. Als Kerninvestment hält sie die Mehrheit der Stammaktien an der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg („Volkswagen AG“ oder „Volkswagen“), und versteht sich als deren langfristig orientierter Ankerinvestor. Über den Kapitalmarkt hat die Porsche SE im Geschäftsjahr 2020 weitere 0,2 Prozent der Stammaktien der Volkswagen AG erworben. Damit beträgt der Anteil an den Stammaktien nun 53,3 Prozent. Wir sind weiterhin davon überzeugt, dass der Volkswagen Konzern ein erhebliches Wertsteigerungspotenzial besitzt.

Der Vorstand der Volkswagen AG richtet das Unternehmen derzeit neu aus. Elektromobilität, digitale Vernetzung und autonomes Fahren werden die Automobilbranche in den kommenden Jahren grundlegend verändern. Wir sehen diese Transformation als Chance. Der Volkswagen Konzern plant, in den kommenden fünf Jahren rund 73 Milliarden Euro in Elektromobilität, Hybridisierung und Digitalisierung zu investieren. Im Bereich Digitalisierung fließt ein großer Teil der Mittel in die Themen Künstliche Intelligenz, Autonomes Fahren sowie die Digitalisierung wesentlicher Unternehmensprozesse. Mit dieser Strategie hat sich der Volkswagen Konzern sowohl die Transformation zu einem Technologiekonzern in der Automobilindustrie als auch die Steigerung des Unternehmenswertes zum Ziel gesetzt. Wir in der Porsche SE unterstützen diese Strategie und sind überzeugt, dass Volkswagen auch in Zukunft eine führende Rolle in der Automobilindustrie spielen wird.

Unsere Tochtergesellschaft PTV Planung Transport Verkehr AG, Karlsruhe („PTV“) hat im vergangenen Geschäftsjahr eine Strategie zur Weiterentwicklung des Unternehmens erarbeitet. Ausgehend von der Position eines weltweit führenden Softwareanbieters im Bereich der Planung von Mobilitätsinfrastruktur sowie der Optimierung von Logistikprozessen wird das Produktportfolio schrittweise modernisiert und weiterentwickelt. Die neue Strategie eröffnet der PTV eine vielversprechende Wachstumsperspektive.

Im August 2020 hat sich die Porsche SE zudem an dem israelischen Technologieunternehmen Aurora Labs beteiligt. Das Investitionsvolumen beläuft sich auf rund 2,5 Millionen US-Dollar und entspricht einem niedrigen einstelligen Kapitalanteil. Die Technologie von Aurora Labs eignet sich insbesondere für effiziente und sichere Softwareaktualisierungen bei Fahrzeugen über eine



**Dr. Wolfgang Porsche**  
Vorsitzender des Aufsichtsrats

Funkschnittstelle, sogenannte „Over-the-Air“-Updates. Angesichts des in den nächsten Jahren weiter zunehmenden Umfangs von Softwarefunktionen in Fahrzeugen und der damit einhergehenden Notwendigkeit, diese stets aktualisieren zu können, wird für diesen Markt ein starkes Wachstum erwartet.

Neben Aurora Labs ist die Porsche SE über ihre Beteiligungsgesellschaften mit Minderheitsanteilen an vier US-amerikanischen Technologieunternehmen beteiligt.

### **Arbeit des Aufsichtsrats**

Gemäß der Satzung setzt sich der Aufsichtsrat aus zehn von der Hauptversammlung zu bestellenden Mitgliedern (Anteilseignervertreter) zusammen. Die personelle Zusammensetzung des Aufsichtsrats ist im Kapitel „Verwaltungsorgane der Porsche Automobil Holding SE und deren Mandate“ des Geschäftsberichts der Porsche SE dargestellt.

Der Aufsichtsrat der Porsche SE hat die ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben im Geschäftsjahr 2020 in vollem Umfang wahrgenommen. Der Aufsichtsrat tagte im Geschäftsjahr 2020 in vier ordentlichen und drei außerordentlichen Sitzungen. Die ordentlichen Sitzungen fanden im März, Juni, Oktober und Dezember statt, die außerordentlichen Sitzungen wurden im Juni, Juli und August abgehalten. Gegenstände der außerordentlichen Sitzungen des Aufsichtsrats waren die Diskussion über die Bestellung eines neuen Vorstandsmitglieds, die Fassung der Beschlussvorschläge der Verwaltung für die ordentliche virtuelle Hauptversammlung der Porsche SE sowie die Befassung mit dem Ermittlungsverfahren wegen des Verdachts der Marktmanipulation im Zusammenhang mit der Dieseldematik gegen Prof. Dr. Martin Winterkorn, Hans Dieter Pötsch und Matthias Müller.

Alle Aufsichtsratsmitglieder haben an sämtlichen Sitzungen des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2020 teilgenommen. Die Teilnahme erfolgte entweder persönlich oder, entsprechend der Satzung der Gesellschaft, durch Video- oder Telefonkonferenz.

Einzelne Beschlüsse des Aufsichtsrats wurden im Wege des Umlaufverfahrens gefasst. Dazu gehörten insbesondere die Beschlüsse über die Bestellung von Herrn Meschke zum Mitglied des Vorstands der Porsche SE, die Wiederbestellung von Herrn Dr. Döss zum Mitglied des Vorstands, die Genehmigung von Nebentätigkeiten eines ehemaligen Vorstandsmitglieds sowie die Festlegung der Prüfungsschwerpunkte der Abschlussprüfung und die Genehmigung des Abschlussprüferhonorars.

Der Aufsichtsrat wurde im Rahmen seiner Überwachungs- und Beratungsaufgaben während des Geschäftsjahres 2020 anhand schriftlicher Berichte des Vorstands sowie mündlich in Sitzungen über die Unternehmensentwicklung ausführlich informiert. Im Fokus der Berichterstattung standen die wirtschaftliche Lage der Porsche SE und ihrer Beteiligungen (insbesondere die Volkswagen AG), der Geschäftsverlauf, die Entwicklung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage und die Risikolage. Zudem überwachte der Aufsichtsrat die Wirtschaftlichkeit der Unternehmensführung. Der Aufsichtsrat prüfte ferner den mit uneingeschränkten Bestätigungsvermerken versehenen Jahres- und Konzernabschluss sowie den zusammengefassten Konzernlagebericht und den nichtfinanziellen Konzernbericht des Geschäftsjahres 2019, billigte diese und stellte den Jahresabschluss 2019 der Porsche SE fest. Gegen den Abhängigkeitsbericht wurden ebenfalls keine Einwendungen erhoben. Der Aufsichtsrat hat sich im Geschäftsjahr 2020 insbesondere mit den Auswirkungen der COVID-19-Pandemie und deren Einfluss auf den Geschäftsbetrieb der Porsche SE beschäftigt und ließ sich vom Vorstand regelmäßig hierüber berichten. Ein weiterer Fokus der Überwachungstätigkeit des Aufsichtsrats bestand darin, sich fortlaufend über die Entwicklung und den Stand der verschiedenen Rechtsstreitigkeiten (insbesondere der Schadensersatzklagen, des strafrechtlichen Ermittlungsverfahrens der Staatsanwaltschaft Stuttgart gegen Herrn Pötsch, Herrn Prof. Dr. Winterkorn und Herrn Müller sowie der Anfechtungs- und Auskunftserzwingungsverfahren) berichten zu lassen. Im Fokus standen dabei die Schadensersatzklagen im Zusammenhang mit dem Beteiligungsaufbau an der Volkswagen AG im Jahr 2008 sowie diejenigen zur Dieseldisput. Außerdem diskutierte der Aufsichtsrat die Möglichkeit des Bestehens von Ansprüchen der Gesellschaft gegen ein ehemaliges Vorstandsmitglied im Zusammenhang mit dem sogenannten Kreditbetrugsverfahren. Gestützt auf verschiedene Gutachten eines unabhängigen Hochschullehrers, die der Aufsichtsrat umfassend geprüft hat, kam er zu dem Ergebnis, dass gewichtige Gründe des Gesellschaftswohls einer Geltendmachung etwaiger Ansprüche oder der Ergreifung verjährungshemmender Maßnahmen entgegenstehen, weshalb keine weiteren Maßnahmen ergriffen werden sollten.

Darüber hinaus befasste sich der Aufsichtsrat mit der Unternehmensplanung. Der Aufsichtsrat überwachte zudem, dass der Vorstand die Geschäfte ordnungsgemäß führte. Die Überwachung bezog sich auch auf angemessene Maßnahmen zur Risikoversicherung und Compliance. Er kontrollierte, dass der Vorstand die ihm nach § 91 Abs. 2 AktG obliegenden Maßnahmen in geeigneter Form getroffen hat und dass das danach einzurichtende Risikofrüherkennungssystem geeignet ist, den Fortbestand der Gesellschaft gefährdende Entwicklungen frühzeitig zu erkennen.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich umfassend mit den neuen gesetzlichen Vorgaben und den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex zum Vergütungssystem für den Vorstand. Auf dieser Grundlage wurde am 3. Dezember 2020 ein

neues Vergütungssystem für den Vorstand der Porsche SE beschlossen, das der diesjährigen Hauptversammlung zur Billigung vorgelegt wird.

Ferner befasste sich der Aufsichtsrat aufgrund der ihm zustehenden Zustimmungsvorbehalte mit dem Stimmverhalten der Porsche SE in der ordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG.

### **Ausschüsse**

Zur Wahrnehmung seiner Aufgaben hat der Aufsichtsrat unverändert insgesamt drei Ausschüsse eingerichtet: den Präsidial-, den Prüfungs- und den Nominierungsausschuss. Die Ausschüsse unterstützen den Aufsichtsrat und bereiten dessen Beschlüsse sowie Themen vor, die im Plenum zu behandeln sind. Darüber hinaus können im gesetzlich zulässigen Rahmen Entscheidungsbefugnisse des Aufsichtsrats an einzelne Ausschüsse übertragen werden.

Der Präsidialausschuss entscheidet in Eilfällen über zustimmungspflichtige Geschäfte. Außerdem fungiert er als Personalausschuss und spricht Empfehlungen über Abschluss, Änderung und Aufhebung von Anstellungsverträgen der Vorstandsmitglieder an den Aufsichtsrat aus. Darüber hinaus erarbeitet der Präsidialausschuss für jedes abgelaufene Geschäftsjahr unter Berücksichtigung der jeweiligen Geschäfts- und Ertragslage und basierend auf der individuellen Leistung des einzelnen Vorstandsmitglieds einen Vorschlag für die individuelle Höhe der variablen Vergütung, soweit eine solche mit der Porsche SE vereinbart ist. Dieser Vorschlag wird dem Aufsichtsrat der Porsche SE zur Entscheidung vorgelegt. Darüber hinaus ist der Präsidialausschuss für die Genehmigung von Nebentätigkeiten der Vorstandsmitglieder zuständig und bereitet Beschlüsse des Aufsichtsrats über das Vergütungssystem für den Vorstand sowie dessen regelmäßige Überprüfung vor.

Der Prüfungsausschuss unterstützt den Aufsichtsrat bei der Überwachung der Geschäftsführung und befasst sich insbesondere mit der Prüfung der Rechnungslegung, der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems, und des internen Revisionssystems, der Compliance Funktion sowie der Abschlussprüfung. Im vergangenen Geschäftsjahr prüfte der Prüfungsausschuss regelmäßig, ob das eingerichtete Risikofrüherkennungssystem geeignet ist, den Fortbestand der Gesellschaft gefährdende Entwicklungen frühzeitig zu erkennen. Er überzeugte sich von der Leistungsfähigkeit des Risikomanagementsystems einschließlich des internen Kontrollsystems sowie der Tätigkeit der Revision und ließ sich regelmäßig hierüber berichten. Seine Erkenntnisse gab der Prüfungsausschuss im Rahmen regelmäßiger Berichte an das Aufsichtsratsplenum weiter.

Die Prüfung der Rechnungslegung durch den Prüfungsausschuss betrifft insbesondere den Konzernabschluss und den zusammengefassten Konzernlagebericht, unterjährige Finanzinformationen und den Jahresabschluss nach HGB. Der Prüfungsausschuss behandelt für den Aufsichtsrat den Halbjahresfinanzbericht und die Konzernquartalsmitteilungen und erörtert diese mit dem Vorstand und dem Wirtschaftsprüfer. Zusätzlich befasst sich der Prüfungsausschuss

mit dem nichtfinanziellen Konzernbericht, dem Abhängigkeitsbericht und dem Gewinnverwendungsvorschlag und bereitet deren Prüfung durch den Aufsichtsrat vor.

Im Zusammenhang mit der Abschlussprüfung legt der Prüfungsausschuss dem Aufsichtsrat eine Empfehlung für die Wahl des Abschlussprüfers vor, die – außer in den Fällen der Erneuerung des Prüfungsmandats – im Anschluss an ein Auswahlverfahren im Sinne des Art. 16 Abs. 3 Verordnung (EU) Nr. 537/2014 erstellt wird, mindestens zwei Kandidaten umfasst und begründet wird. Darüber hinaus überwacht der Prüfungsausschuss die Unabhängigkeit des Abschlussprüfers und stellt sicher, dass die durch den Vorstand beauftragten Nichtprüfungsleistungen des Abschlussprüfers keine Anhaltspunkte für Ausschluss- oder Befangenheitsgründe oder eine Gefährdung der Unabhängigkeit ergeben. Der Prüfungsausschuss ist ermächtigt, für den Aufsichtsrat dem von der Hauptversammlung gewählten Abschlussprüfer den Prüfungsauftrag zu erteilen, das Honorar mit ihm zu vereinbaren und die Prüfungsschwerpunkte festzulegen. Zudem befasst er sich mit den besonders wichtigen Prüfungssachverhalten und beurteilt regelmäßig die Qualität der Abschlussprüfung.

Der Nominierungsausschuss unterbreitet dem Aufsichtsrat Empfehlungen für dessen Vorschläge an die Hauptversammlung zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern.

Die Zusammensetzung der einzelnen Ausschüsse des Aufsichtsrats ist in der Erklärung zur Unternehmensführung, die auf der Internetseite der Gesellschaft veröffentlicht ist, näher beschrieben.

Der Präsidialausschuss tagte im Geschäftsjahr 2020 in vier ordentlichen und zwei außerordentlichen Sitzungen. Der Prüfungsausschuss tagte fünfmal. Der Nominierungsausschuss hat im Geschäftsjahr 2020 nicht getagt. An den Sitzungen des Prüfungsausschusses nahm der Aufsichtsratsvorsitzende, Herr Dr. Wolfgang Porsche, als Gast teil. Die Mitglieder der jeweiligen Ausschüsse haben bis auf Herrn Dr. Hans Michel Piëch, der an einer Sitzung des Präsidialausschusses nicht teilgenommen hat, jeweils an allen im Geschäftsjahr 2020 stattgefundenen Sitzungen teilgenommen. Über die Arbeit der Ausschüsse wurde dem Aufsichtsratsplenium stets berichtet.

### **Zusammenarbeit mit dem Vorstand**

Der Aufsichtsratsvorsitzende und der Prüfungsausschussvorsitzende standen im Berichtszeitraum in regelmäßigem Informations- und Gedankenaustausch mit dem Vorstand und wurden so über für das Unternehmen und den Konzern wesentliche Ereignisse und Entwicklungen unmittelbar unterrichtet.

Erforderliche Zustimmungen zu einzelnen Geschäftsvorgängen, wie dem Stimmverhalten der Porsche SE in der ordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG, hat der Aufsichtsrat erteilt.





## Corporate Governance

Aufsichtsrat und Vorstand haben die Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex wiederholt und intensiv erörtert, im Dezember 2020 die erste jährliche Entsprechenserklärung nach § 161 AktG unter dem neu gefassten Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben und diese den Aktionären auf der Internetseite der Gesellschaft unter [www.porsche-se.com/unternehmen/corporate-governance/](http://www.porsche-se.com/unternehmen/corporate-governance/) dauerhaft zugänglich gemacht. Ferner haben Vorstand und Aufsichtsrat unterjährig im Juni und September 2020 Aktualisierungen der im Dezember 2019 abgegebene Entsprechenserklärung bekannt gemacht. Die aktuelle Entsprechenserklärung ist in der Erklärung zur Unternehmensführung, die auf der Internetseite der Gesellschaft veröffentlicht ist, vollständig wiedergegeben.

Aufgrund des Einflusses einzelner Aufsichtsratsmitglieder der Porsche SE auf einzelne Stammaktionäre der Porsche SE oder der bestehenden Doppelmandate einzelner Aufsichtsratsmitglieder in den Aufsichtsräten der Porsche SE und der Volkswagen AG bzw. Volkswagen-Tochtergesellschaften können bei diesen Aufsichtsratsmitgliedern in Einzelfällen Interessenkonflikte entstehen.

Soweit konkrete Interessenkonflikte bestanden oder nicht sicher ausgeschlossen werden konnten, wurde dies dem Aufsichtsrat gegenüber offengelegt. Dies betraf im abgelaufenen Geschäftsjahr die Beschlussfassungen der Gesellschaft in der Hauptversammlung der Volkswagen AG bei der Einzelentlastung der Mitglieder des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2019. Soweit Aufsichtsratsmitglieder zugleich Aufsichtsratsmitglieder der Volkswagen AG sind, haben sich die betreffenden Personen bei den Beschlüssen über die Stimmrechtsausübung in der Hauptversammlung der Volkswagen AG über ihre Entlastung enthalten.

### **Stellungnahme zum Ergebnis der Abschlussprüfung und zum Gewinnverwendungsvorschlag**

Die ordentliche Hauptversammlung am 2. Oktober 2020 wählte die vom Aufsichtsrat vorgeschlagene PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Sitz Frankfurt am Main, Niederlassung Stuttgart, zum Abschlussprüfer und zum Konzernabschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2020. Vor Erteilung des Wahlvorschlags an die Hauptversammlung durch den Aufsichtsrat gab der Abschlussprüfer gegenüber dem Aufsichtsrat eine Unabhängigkeitserklärung ab, die durch den Prüfungsausschuss geprüft wurde.

Zusätzlich zu den im Bestätigungsvermerk enthaltenen besonders wichtigen Prüfungssachverhalten des Abschlussprüfers legte der Prüfungsausschuss als weitere Prüfungsschwerpunkte die „Darstellung der rechtlichen Risiken im zusammengefassten Konzernlagebericht“, die „Darstellung der Auswirkungen der Dieselmotorthematik im zusammengefassten Konzernlagebericht“, die „Abbildung des Erwerbs von Volkswagen Stammaktien im Konzernabschluss und zusammengefassten Konzernlagebericht“ und die „Darstellung der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie im zusammengefassten Konzernlagebericht“ fest.

Die verantwortlichen Abschlussprüfer der PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Sitz Frankfurt am Main, Niederlassung Stuttgart, prüften den Jahres- und Konzernabschluss der Porsche SE sowie den zusammengefassten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2020 und testierten ihn uneingeschränkt. Sie nahmen sowohl an der Prüfungsausschusssitzung als auch an der Aufsichtsratsitzung teil, in denen der Jahres- und Konzernabschluss und der zusammengefasste Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2020 erörtert wurden. Zur Vorbereitung standen den Mitgliedern des Prüfungsausschusses und dem Aufsichtsrat umfangreiche Unterlagen sowie die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers zur Verfügung. Der Prüfungsausschuss prüfte und erörterte alle ihm unterbreiteten Berichte und Unterlagen und hinterfragte diese kritisch. Darüber hinaus wurden diese im Beisein des Abschlussprüfers intensiv erörtert. Der Abschlussprüfer berichtete über die Ergebnisse seiner Prüfungen und ging dabei auch auf die besonderen wichtigen Prüfungssachverhalte, die jeweilige Vorgehensweise bei der Prüfung inklusive der Schlussfolgerungen, die vom Prüfungsausschuss gesetzten zusätzlichen Prüfungsschwerpunkte ein und stand für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung. Ferner bestätigte der Abschlussprüfer, dass das vom Vorstand eingerichtete Risikofrüherkennungssystem geeignet ist, bestandsgefährdende Risiken frühzeitig zu erkennen und dass keine wesentlichen Schwächen des internen Kontrollsystems und Risikomanagementsystems bezogen auf den Rechnungslegungsprozess festgestellt wurden. Der Prüfungsausschuss schloss sich nach seiner eigenen Prüfung dem Ergebnis der Prüfungen durch den Abschlussprüfer an.

Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses und der Abschlussprüfer berichteten dem Aufsichtsrat über das Ergebnis ihrer Prüfungen und standen für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung. Der Aufsichtsrat schloss sich nach seiner eigenen Prüfung dem Ergebnis der Prüfungen durch den Prüfungsausschuss und den Abschlussprüfer an. Er stellte fest, dass Einwendungen nicht zu erheben waren, billigte den vom Vorstand für das Geschäftsjahr 2020 aufgestellten Konzern- und Jahresabschluss sowie den zusammengefassten Konzernlagebericht und stellte somit den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2020 der Porsche SE fest.

Auf dieser Grundlage schloss sich der Aufsichtsrat dem Vorschlag des Vorstands zur Verwendung des Bilanzgewinns an.

### **Prüfung des Abhängigkeitsberichts**

Der Vorstand stellte gemäß Art. 9 Abs. 1 lit. c (ii) SE-VO, § 312 AktG für das Geschäftsjahr 2020 einen Bericht über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen („Abhängigkeitsbericht“) auf. Die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Sitz Frankfurt am Main, Niederlassung Stuttgart, hat den Abhängigkeitsbericht geprüft und mit folgendem Vermerk versehen:

„Nach unserer pflichtgemäßen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass

- (1) die tatsächlichen Angaben des Berichts richtig sind,
- (2) bei den im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäften die Leistung der Gesellschaft nicht unangemessen hoch war.“

Der Aufsichtsrat hat sich dem Ergebnis der Prüfung des Abhängigkeitsberichts durch den Abschlussprüfer angeschlossen. Nach dem abschließenden Ergebnis seiner eigenen Prüfung sind gegen die im Abhängigkeitsbericht enthaltene Schlusserklärung des Vorstands keine Einwendungen zu erheben.

#### **Prüfung des nichtfinanziellen Konzernberichts**

Der Aufsichtsrat unterzog den nichtfinanziellen Konzernbericht einer eingehenden Prüfung. Es ergaben sich keine Einwendungen.

#### **Besetzung von Vorstand und Aufsichtsrat**

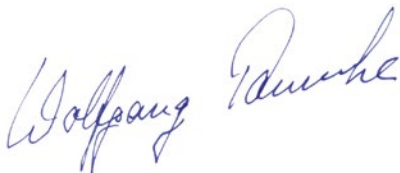
Das Vorstandsmitglied Herr Philipp von Hagen hat sein Vorstandsamt auf eigenen Wunsch und im gegenseitigen Einvernehmen zum 30. Juni 2020 niedergelegt. Zu seinem Nachfolger in der Funktion des Vorstands für das Ressort „Beteiligungsmanagement“ hat der Aufsichtsrat mit Wirkung zum 1. Juli 2020 Herrn Lutz Meschke bestellt. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat die Bestellung des für das Ressort „Recht und Compliance“ zuständigen Vorstands, Herr Dr. Manfred Döss, mit Wirkung zum 1. Januar 2021 um fünf Jahre verlängert.

Im Aufsichtsrat der Porsche SE gab es im Geschäftsjahr 2020 keine personellen Veränderungen.

#### **Dank**

Der Aufsichtsrat spricht dem Vorstand und allen Mitarbeitern für die geleistete Arbeit und ihren unermüdlichen Einsatz seinen herzlichen Dank und hohe Anerkennung aus.

Stuttgart, den 12. März 2021



Der Aufsichtsrat  
Dr. Wolfgang Porsche  
Vorsitzender

## Porsche SE Aktie

### Aktienmärkte<sup>1</sup>

Die Covid-19-Pandemie bestimmte im Berichtsjahr 2020 neben ihren gravierenden gesellschaftlichen und sozialen Auswirkungen auch die internationalen Finanzmärkte. Nachdem im Dezember 2019 die ersten Fälle der neuartigen Infektionskrankheit in China bekannt geworden waren und sich das Virus in den folgenden Monaten über viele Länder der Erde ausgebreitet hatte, brachen die Börsenkurse im März 2020 massiv ein. Mit einem zeitweisen Rückgang der Infektionszahlen und der Ankündigung umfassender staatlicher Hilfspakete setzte eine Erholung der Aktienmärkte ein, bevor zum Jahresende hin die globale Unsicherheit mit erneut zunehmenden Infektionszahlen wuchs. Die Börsenkurse zeigten sich davon allerdings nun weitgehend unbeeindruckt.

Weitere Einflussfaktoren auf die Finanzmärkte waren die Niedrigzinspolitik der wichtigsten Zentralbanken, die Außen- und Wirtschaftspolitik der USA und China sowie die US-Präsidentenwahlen im November und die im Dezember durch Unterzeichnung des Handelsabkommens zwischen der Europäischen Union und dem Vereinigten Königreich abgeschlossenen Brexit-Verhandlungen.

Nach einem starken Start in das Jahr 2020 und dem Erreichen eines Allzeithochs im Februar brach der Deutsche Aktienindex (DAX) infolge der Covid-19-Pandemie ein und markierte am 18. März mit 8.441,71 Punkten sein Jahrestief. Im weiteren Verlauf konnte der Index jedoch die Verluste wieder

aufholen und erreichte am 28. Dezember sein Jahreshoch (13.790,29 Punkte). Zum Jahresende schloss der DAX mit einem Stand von 13.718,78 Punkten – einem Plus von 469,77 Zählern bzw. rund vier Prozent gegenüber dem Schlusskurs vom 30. Dezember 2019 (13.249,01 Punkte).

Der Euro Stoxx 50 wies zum Ende des Jahres 2020 bei einem Stand von 3.552,64 Punkten dagegen ein Minus von rund fünf Prozent im Vergleich zum Schlussstand 2019 (3.745,15 Punkte) aus. Das Jahreshoch wurde mit 3.865,18 Zählern am 19. Februar erreicht. Der Jahrestiefstand betrug am 18. März 2.385,82 Punkte.

Die Vorzugsaktie der Porsche SE erreichte zu Beginn des Börsenjahres am 10. Januar 2020 mit einem Kurs von 69,86 Euro ihr Jahreshoch. Allerdings konnte sich das Papier den Einbrüchen an den Aktienmärkten infolge der Covid-19-Pandemie nicht entziehen und markierte am 19. März mit einem Kurs von 30,27 Euro sein Jahrestief. Im weiteren Jahresverlauf erholte sich die Aktie wieder und beendete 2020 mit einem Kurs von 56,40 Euro. Das entspricht einem Minus von rund 15 Prozent gegenüber dem Jahresendkurs 2019 (66,64 Euro).

Die Vorzugsaktien der Porsche SE wurden mit Wirkung vom 22. März 2021 in den MDAX aufgenommen. Wir gehen davon aus, dass dadurch die Liquidität in unserer Aktie steigen wird, auch aufgrund der Nachfrage indexorientierter Investoren und Fonds.

<sup>1</sup> Alle Angaben mit Bezug auf den jeweiligen Tagesschlusskurs



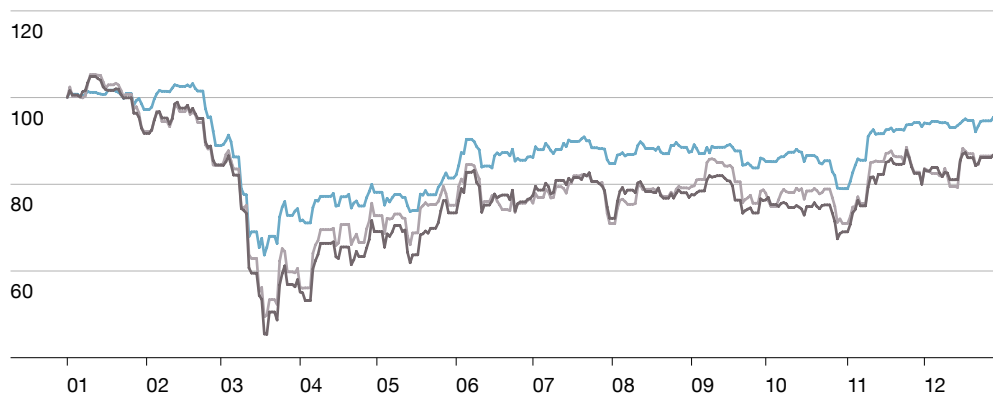
## Hauptversammlung 2020

Am 2. Oktober 2020 fand die ursprünglich für den 19. Mai 2020 geplante und aufgrund der Covid-19-Pandemie verschobene ordentliche Hauptversammlung der Porsche SE erstmalig als virtuelle Veranstaltung statt. Die Hauptversammlung beschloss die Ausschüttung einer Dividende von 2,210 Euro je Vorzugsaktie und von 2,204 Euro je Stammaktie für das Geschäftsjahr 2019. Dies entspricht einer Ausschüttungssumme von rund 676 Mio. Euro.

Den im Geschäftsjahr 2019 amtierenden Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats erteilten die Aktionäre Entlastung. Zudem bestellte die Hauptversammlung die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer und Konzernabschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2020.

## Kursentwicklung Porsche SE Vorzugsaktie 2020

(Index: 31. Dezember 2019)



Porsche SE Vorzugsaktie Volkswagen Vorzugsaktie EURO STOXX 50

## Basisdaten der Porsche SE Vorzugsaktie

ISIN	DE000PAH0038
WKN	PAH003
Börsenkürzel	PSHG_p.DE, PAH3:GR
Börsenplatz	Alle deutschen Börsen
Handelssegment	General Standard
Sektor	Automobil
Wichtige Indizes	CDAX, General All Share, MSCI International Euro Price Index, STOXX Europe 600 Index, STOXX All Europe 800, EURO STOXX Auto & Parts
Gezeichnetes Kapital <sup>1</sup>	306.250.000 €
Stückelung	Je 153.125.000 Stamm- und Vorzugsaktien
Aktiengattung	Nennwertlose Inhaberaktien

<sup>1</sup> Davon die Hälfte als Stammaktien

## Aktionärsstruktur

Das gezeichnete Kapital der Porsche SE in Form von nennwertlosen Inhaberaktien setzt sich zusammen aus 153.125.000 Stammaktien und 153.125.000 stimmrechtslosen Vorzugsaktien, auf die rechnerisch jeweils ein anteiliger Betrag am Grundkapital in Höhe von 1 Euro entfällt.

Deutlich mehr als die Hälfte der Vorzugsaktien wird von institutionellen Investoren gehalten, die ihren Sitz meist außerhalb Deutschlands haben. Private Anleger in Vorzugsaktien der Porsche SE haben überwiegend ihren Sitz in Deutschland.



## Kennzahlen der Porsche SE Aktie

		2020	2019	2018
Jahresschlusskurs <sup>1,2</sup>	€	56,40	66,64	51,64
Jahreshöchstkurs <sup>1,2</sup>	€	69,86	70,00	78,72
Jahrestiefstkurs <sup>1,2</sup>	€	30,27	50,28	50,78
Anzahl ausgegebene Stammaktien (31. Dezember)		153.125.000	153.125.000	153.125.000
Anzahl ausgegebene Vorzugsaktien (31. Dezember)		153.125.000	153.125.000	153.125.000
Marktkapitalisierung (31. Dezember) <sup>3</sup>	€	17.272.500.000	20.408.500.000	15.814.750.000
Ergebnis je Stammaktie <sup>4</sup>	€	8,56	14,39	11,39
Ergebnis je Vorzugsaktie <sup>4</sup>	€	8,57	14,39	11,40
Dividende je Stammaktie	€	2,204 <sup>5</sup>	2,204	2,204
Dividende je Vorzugsaktie	€	2,210 <sup>5</sup>	2,210	2,210

<sup>1</sup> Vorzugsaktie im Xetra-Handel

<sup>2</sup> basierend auf Tagesschlusskurs

<sup>3</sup> Stammaktien mit dem Marktpreis der Vorzugsaktien bewertet

<sup>4</sup> Verwässert und unverwässert

<sup>5</sup> Vorschlag an die Hauptversammlung der Porsche SE

## Investor Relations-Aktivitäten

Über die regelmäßige Berichterstattung in Quartals- und Halbjahresberichten sowie in der ordentlichen Hauptversammlung hinaus haben Vorstand und Investor Relations-Abteilung unverändert intensiven Kontakt zu Aktienanalysten und Investoren gehalten. Aufgrund der Covid-19-Pandemie waren Präsenzveranstaltungen und Roadshows im Geschäftsjahr 2020 nur in sehr reduzierter Form möglich. Um dem Informationsbedürfnis der Kapitalmarktteilnehmer dennoch vollumfänglich nachzukommen, nutzte das Investor Relations-Team verstärkt digitale Kommunikationskanäle wie virtuelle Meetings oder Telefonkonferenzen.

Ziel der Investor Relations-Aktivitäten war und ist es, die Kapitalmarktteilnehmer über die aktuelle Geschäftsentwicklung, die Investmentstrategie sowie den Stand der Rechtsstreitigkeiten zu informieren.





Konzernlagebericht  
und Lagebericht  
der Porsche Automobil  
Holding SE

<b>Grundlagen des Konzerns</b>	<b>32</b>
<b>Wirtschaftsbericht</b>	<b>34</b>
Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern	34
Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern	40
Geschäftsverlauf	43
Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage	47
Porsche Automobil Holding SE (Jahresabschluss nach HGB)	53
Nachhaltige Wertsteigerung im Porsche SE Konzern	56
Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage der Porsche SE sowie des Porsche SE Konzerns	57
<b>Vergütungsbericht</b>	<b>58</b>
<b>Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung</b>	<b>68</b>
<b>Veröffentlichung der Erklärung zur Unternehmensführung</b>	<b>90</b>
<b>Ereignisse nach dem Bilanzstichtag</b>	<b>91</b>
<b>Prognosebericht und Ausblick</b>	<b>92</b>
<b>Glossar</b>	<b>97</b>

## Grundlagen des Konzerns

Die Porsche Automobil Holding SE („Porsche SE“ oder „Gesellschaft“) als oberstes Mutterunternehmen des Porsche SE Konzerns ist eine Europäische Aktiengesellschaft und hat ihren Firmensitz am Porscheplatz 1 in 70435 Stuttgart, Deutschland. Zum 31. Dezember 2020 beschäftigte der Porsche SE Konzern 916 Mitarbeiter (951 Mitarbeiter).

Zum Porsche SE Konzern gehören die vollkonsolidierten Tochterunternehmen Porsche Beteiligung GmbH, Stuttgart, Porsche Zweite Beteiligung GmbH, Stuttgart, inkl. der PTV Planung Transport Verkehr AG, Karlsruhe („PTV AG“) und ihrer Tochterunternehmen („PTV Group“), Porsche Dritte Beteiligung GmbH, Stuttgart, Porsche Vierte Beteiligung GmbH, Stuttgart, und der Spezialfonds HI-Liquiditätsfonds. Die Beteiligungen an der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg („Volkswagen AG“ oder „Volkswagen“), und der INRIX Inc., Kirkland, Washington/USA („INRIX“), werden als assoziierte Unternehmen in den IFRS Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen.

Die Geschäftstätigkeit der Porsche SE umfasst insbesondere den Erwerb, das Halten und Verwalten sowie die Veräußerung von Beteiligungen an Unternehmen. Die Lageberichte für die Porsche SE und für den Porsche SE Konzern sind in diesem Bericht zusammengefasst.

### **Beteiligungsmanagement der Porsche SE**

Die Porsche SE ist eine Holdinggesellschaft mit Beteiligungen in den Bereichen Mobilitäts- und Industrietechnologie. Sie hält insbesondere die Mehrheit der Stammaktien der Volkswagen AG, einem der weltweit führenden Automobilhersteller. Der Volkswagen Konzern besteht aus zwölf Marken mit Sitz in sieben europäischen Staaten: Volkswagen Pkw, Audi, SEAT, ŠKODA, Bentley, Bugatti, Lamborghini, Porsche, Ducati, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Scania und MAN. Die Zusammenarbeit der beiden Nutzfahrzeugmarken MAN und Scania wird in der TRATON SE koordiniert, die seit Mitte des Jahres 2019 an der Börse notiert ist. Über die Beteiligung an Volkswagen hinaus hält der Porsche SE Konzern 100 % der Anteile an der PTV AG sowie Minderheitsbeteiligungen an fünf Technologieunternehmen in den USA und Israel.

Vorrangige Kriterien der Porsche SE für den Erwerb von Beteiligungen sind der Bezug zur industriellen Fertigung oder zur Zukunft der Mobilität. Voraussetzungen für eine Beteiligung der Porsche SE sind stets die Positionierung in einem attraktiven Marktumfeld, ein überdurchschnittliches Wachstumsprofil und ein mittel- bis langfristiges Profitabilitätspotential der Unternehmen.

Alle Beträge und Prozentangaben sind kaufmännisch gerundet. Dies kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen. Die Vergleichswerte des Vorjahres werden neben den Werten des aktuellen Berichtszeitraums in Klammern dargestellt.





### Steuerungs- und Kennzahlensystem

Oberstes Unternehmensziel der Porsche SE ist die Beteiligung an Unternehmen, die mittel- und langfristig zur Profitabilität des Porsche SE Konzerns beitragen, bei gleichzeitiger Sicherstellung eines ausreichenden Liquiditätsspielraums. Diesem Unternehmensziel entsprechend stellen das Ergebnis und die Liquidität die maßgeblichen Steuerungsgrößen im Porsche SE Konzern dar.

Als finanzieller Indikator für das Ergebnis wird für den Porsche SE Konzern das IFRS-Konzernergebnis nach Steuern zugrunde gelegt. Für die Liquidität wird entsprechend die Nettoliquidität überwacht und gesteuert. Diese ergibt sich definitionsgemäß aus den flüssigen Mitteln, Termingeldern und Wertpapieren abzüglich der Finanzschulden.

Die Steuerung des Porsche SE Konzerns umfasst die Porsche SE und die konsolidierten Gesellschaften – daher erfolgt für die Porsche SE keine separate Steuerung und Prognose der maßgeblichen Steuerungsgrößen.

Der im Porsche SE Konzern implementierte Planungs- und Budgetierungsprozess ist so ausgestaltet, dass das Management seine Entscheidungen auf Basis der Entwicklung dieser Indikatoren treffen kann. Im Rahmen dessen wird jährlich eine integrierte mehrjährige Planung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns erstellt.

Im Jahresverlauf werden die Entwicklungen der Indikatoren kontinuierlich verfolgt und in Form von regelmäßigen Berichten dem Vorstand und Aufsichtsrat zur Verfügung gestellt. Die Berichterstattung umfasst insbesondere Konzernabschluss-Berichte für den Porsche SE Konzern sowie Risiko-Berichte.

## Wirtschaftsbericht

### Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern

#### Weltweite Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2

Ende Dezember 2019 wurden in Wuhan, in der chinesischen Provinz Hubei, erste Fälle einer Atemwegserkrankung mit teilweise tödlichem Verlauf bekannt, die auf ein neuartiges Virus aus der Familie der Coronaviren zurückzuführen ist. Ab Mitte Januar 2020 traten auch Infektionen außerhalb Chinas auf. In Europa stieg die Zahl der infizierten Personen im Verlauf des Februars und insbesondere im März und im April 2020 laufend an. Während dort im weiteren Verlauf des zweiten Quartals 2020 vielerorts rückläufige Neuinfektionen verzeichnet wurden, erhöhte sich die Dynamik in Nord-, Mittel- und Südamerika, in Afrika sowie in Teilen Asiens. Im zweiten Quartal wurden vor allem in Europa viele der zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie ergriffenen Maßnahmen sukzessive wieder gelockert. Dazu gehörten unter anderem die teilweise Aufhebung von Grenzkontrollen und Reisebeschränkungen, die Reduzierung von Ausgangsbeschränkungen sowie erweiterte Öffnungen von Geschäften und öffentlichen Einrichtungen. Zudem wurden von der Europäischen Kommission sowie von zahlreichen Regierungen in Europa Hilfspakete zur Unterstützung der Wirtschaft verabschiedet. Auch in anderen Regionen wurden von den Regierungen konjunkturstützende Maßnahmen eingeleitet, um den

massiven Beeinträchtigungen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens infolge der Covid-19-Pandemie entgegenzuwirken. Während des dritten Quartals und insbesondere im Verlauf des vierten Quartals 2020 war weltweit vielerorts ein erneuter, teilweise sehr dynamischer Anstieg der Neuinfektionen zu verzeichnen, sodass zuvor eingeleitete Lockerungen situationsbezogen wieder zurückgenommen wurden.

Über das gesamte Jahr 2020 hinweg brachte die weltweite Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 massive Beeinträchtigungen in sämtlichen Bereichen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens mit sich.

#### Wesentliche Entwicklungen in Bezug auf die at Equity-Beteiligung an der Volkswagen AG

Die Porsche SE wird aufgrund ihres Kapitalanteils an der Volkswagen AG maßgeblich durch die Entwicklungen auf Ebene des Volkswagen Konzerns beeinflusst. In diesem Zusammenhang ist im Geschäftsjahr 2020 insbesondere auf die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie sowie auf die Dieseldisput thematik auf Ebene des Volkswagen Konzerns und deren Implikationen auf den Porsche SE Konzern einzugehen.





Durch die Covid-19-Pandemie verzeichnete der Volkswagen Konzern im Geschäftsjahr 2020 erhebliche Beeinträchtigungen seines Geschäfts. Das Konzernergebnis nach Steuern ging von 14,0 Mrd. € im Vorjahr auf 8,8 Mrd. € zurück (siehe dazu auch das Kapitel „Geschäftsverlauf“ sowie die „Ertragslage des Volkswagen Konzerns“).

Am 18. September 2015 veröffentlichte die US-amerikanische Umweltschutzbehörde Environmental Protection Agency (EPA) eine „Notice of Violation“ und gab öffentlich bekannt, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit 2,0 l Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns in den USA Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NO<sub>x</sub>)-Emissionen festgestellt wurden. Am 2. November 2015 gab die EPA in einer „Notice of Violation“ zudem bekannt, dass auch bei der Software von US-Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Typs V6 mit 3,0 l Hubraum Unregelmäßigkeiten festgestellt wurden. In diesem Zusammenhang wurden daraufhin in verschiedenen Ländern zahlreiche gerichtliche und behördliche Verfahren eingeleitet (sogenannte „Dieselthematik“). Im Geschäftsjahr 2020 ergaben sich auf Ebene des Volkswagen Konzerns im operativen Ergebnis negative Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieselthematik in Höhe von minus 0,9 Mrd. € (minus 2,3 Mrd. €) im Bereich Pkw. Sie resultierten im Wesentlichen aus Rechtsrisiken.

Des Weiteren ist die anteilige Marktkapitalisierung der Beteiligung an der Volkswagen AG durch die sich aus etwaigen negativen Auswirkungen im

Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie und/oder der Dieselthematik möglicherweise ergebenden Entwicklung der Aktienkurse der Volkswagen Stamm- und Vorzugsaktie beeinflusst. Zum 31. Dezember 2020 ergab sich auf Grundlage der Ertragsersparungen kein Wertberichtigungsbedarf für den at Equity-Buchwert der Beteiligung an der Volkswagen AG. Jedoch sind Auswirkungen auf die Werthaltigkeit der Beteiligung insbesondere bei etwaigen nachhaltigen Ergebnisrückgängen aufgrund der Covid-19-Pandemie und/oder einem etwaigen weiteren Anstieg der Kosten zur Bewältigung der Dieselthematik nicht auszuschließen. Zudem können sich Folgewirkungen auf die Dividendenpolitik der Volkswagen AG und somit auf die Mittelzuflüsse auf Ebene der Porsche SE ergeben. Wir verweisen auf die Ausführungen im Kapitel „Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung“.

#### Porsche SE erwirbt weitere Stammaktien der Volkswagen AG

Die Porsche SE hält als Kerninvestment die Mehrheit der Stammaktien der Volkswagen AG, versteht sich als langfristig orientierter Ankerinvestor und ist auch weiterhin vom Wertsteigerungspotenzial des Volkswagen Konzerns überzeugt. Im Zeitraum vom 17. März 2020 bis 20. April 2020 hat die Porsche SE über den Kapitalmarkt insgesamt weitere 0,2 % der Stammaktien der Volkswagen AG für 81 Mio. € erworben. Der Anteil der Porsche SE an den Stammaktien der Volkswagen AG betrug zum

31. Dezember 2020 53,3 % (53,1 %). Aus den Erwerben resultierte insgesamt ein Ertrag aus der erstmaligen at Equity-Bewertung in Höhe von 127 Mio. €. Durch diese Beteiligungserhöhung gibt die Gesellschaft erneut ein starkes Bekenntnis zu Volkswagen ab.

### Wesentliche Entwicklungen und aktueller Stand in Bezug auf rechtliche Risiken und Rechtsstreitigkeiten

Die Porsche SE ist seit mehreren Jahren an verschiedenen Klageverfahren beteiligt. Nachfolgend werden die wesentlichen Entwicklungen, die sich im Berichtszeitraum in den Klageverfahren ereignet haben, dargestellt, wobei der Porsche SE nach wie vor keine belastbaren Erkenntnisse oder Einschätzungen vorliegen, die zu einer anderen Bewertung der rechtlichen Risiken führen würden.

#### **Klageverfahren und rechtliche Risiken im Zusammenhang mit dem Aufbau der Beteiligung an der Volkswagen AG**

Beim Oberlandesgericht Celle ist ein durch Vorlagebeschluss des Landgerichts Hannover vom 13. April 2016 eingeleitetes Musterverfahren nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG) gegen die Porsche SE rechtshängig. Das Verfahren betrifft angebliche Schadensersatzansprüche wegen angeblicher Marktmanipulation und angeblicher unzutreffender Kapitalmarktinformation im Rahmen des Aufbaus der Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG. Zum Teil werden die Ansprüche auch auf angebliche kartellrechtliche Anspruchsgrundlagen gestützt. In den sechs auf das Musterverfahren ausgesetzten Ausgangsverfahren machen insgesamt 40 Kläger angebliche Schadensersatzansprüche in Höhe von rund 5,4 Mrd. € (zzgl. Zinsen) geltend. Seit Beginn des Musterverfahrens fanden bereits mehrere Termine zur mündlichen Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Celle statt, in denen das Gericht unter anderem seine vorläufige Auffassung

zum Sach- und Streitstand erläutert hat. Die nächsten Termine für mündliche Verhandlungen sind ab dem 21. April 2021 terminiert. Die Porsche SE ist der Auffassung, dass die Klagen in den ausgesetzten Ausgangsverfahren unbegründet und die im Musterverfahren mit den Feststellungszielen begehrten Feststellungen nicht zu treffen sind. Die Porsche SE sieht sich durch den bisherigen Verlauf der mündlichen Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Celle in dieser Auffassung bestätigt.

In einem beim Landgericht Frankfurt am Main rechtshängigen Verfahren gegen ein amtierendes und ein früheres, mittlerweile verstorbene, Mitglied des Aufsichtsrats der Porsche SE ist die Porsche SE auf Seiten der Beklagten als Streithelferin beigetreten. In diesem Verfahren werden die gleichen angeblichen Ansprüche geltend gemacht, die bereits Gegenstand einer gegen die Porsche SE beim Landgericht Hannover rechtshängigen, derzeit ausgesetzten Schadensersatzklage in Höhe von rund 1,81 Mrd. € (zzgl. Zinsen) sind. Neue Entwicklungen haben sich in diesem Verfahren im Berichtszeitraum nicht ergeben. Die Porsche SE hält die geltend gemachten Ansprüche für unbegründet.

Die Porsche SE und zwei Gesellschaften eines Investmentfonds streiten seit dem Jahr 2012 über das Bestehen angeblicher Ansprüche in Höhe von rund 195 Mio. US\$ und haben wechselseitig Klagen in Deutschland und England eingereicht. Das englische Verfahren wurde am 6. März 2013 auf beiderseitigen Parteiantrag ausgesetzt, bis in dem beim Landgericht Stuttgart begonnenen Verfahren rechtskräftig über die Frage entschieden wurde, welches Gericht das zuerst angerufene Gericht ist. Eine rechtskräftige Entscheidung zu dieser Frage steht noch aus. Derzeit ist das Verfahren beim Oberlandesgericht Stuttgart anhängig. Die Porsche SE hält die in England erhobene Klage für unzulässig und die geltend gemachten Ansprüche für unbegründet.



### **Klageverfahren und rechtliche Risiken im Zusammenhang mit der Dieseldispute und aktienrechtliche Streitigkeiten**

Im Zusammenhang mit der Dieseldispute sind gegen die Porsche SE Klageverfahren am Landgericht Stuttgart, am Oberlandesgericht Stuttgart sowie am Landgericht Braunschweig mit einem Gesamtvolumen von rund 1,1 Mrd. € (zzgl. Zinsen) anhängig. Die Kläger werfen der Porsche SE angeblich pflichtwidrig unterlassene bzw. fehlerhafte Kapitalmarktinformationen im Zusammenhang mit der Dieseldispute vor. Ein Teil der Klagen richtet sich sowohl gegen die Porsche SE als auch gegen die Volkswagen AG. Die Porsche SE hält die Klagen teilweise für unzulässig, jedenfalls aber für unbegründet.

Vor dem Landgericht Stuttgart sind derzeit in erster Instanz 199 Klagen rechtshängig. Nach vereinzelt Klagerücknahmen sind die Klagen, soweit beziffert, auf Schadensersatz in Höhe von insgesamt rund 914,4 Mio. € (zzgl. Zinsen) und teils auf Feststellung einer Schadensersatzverpflichtung gerichtet. In einem Großteil der beim Landgericht Stuttgart anhängigen Verfahren hatte die Klägerseite Befangenheitsanträge gestellt. Soweit über diese Ablehnungsgesuche bislang entschieden wurde, sind sie zurückgewiesen worden. Im Übrigen sind sie aufgrund geänderter Kammerbesetzung unzulässig geworden. Vor dem Landgericht Braunschweig sind 30 Schadensersatzklagen mit einem Klagevolumen (nach derzeitiger Einschätzung der zum Teil unklaren Klageanträge) von rund 9 Mio. € (zzgl. Zinsen) gegen die

Porsche SE anhängig. Eine Vielzahl der Verfahren vor dem Landgericht Stuttgart und dem Landgericht Braunschweig sind derzeit im Hinblick auf beim Oberlandesgericht Stuttgart und beim Oberlandesgericht Braunschweig anhängige KapMuG-Verfahren ausgesetzt. Die Porsche SE hält die vor dem Landgericht Stuttgart gegen sie erhobenen Klagen für unbegründet. Die vor dem Landgericht Braunschweig gegen die Porsche SE erhobenen Klagen hält die Porsche SE für unzulässig und unbegründet.

Vor dem Oberlandesgericht Stuttgart sind zudem zwei weitere Verfahren, in denen insgesamt weitere rund 164 Mio. € (zzgl. Zinsen) Schadensersatz geltend gemacht wurden, in der Berufungsinstanz anhängig. Das Landgericht Stuttgart hatte am 24. Oktober 2018 den Klagen in Höhe von rund 47 Mio. € (zzgl. Zinsen) stattgegeben und die Klagen im Übrigen abgewiesen. Die Porsche SE und die jeweilige Klägerseite haben Berufung eingelegt. Die Berufungsverfahren waren im Hinblick auf die KapMuG-Verfahren beim Oberlandesgericht Stuttgart und beim Oberlandesgericht Braunschweig ausgesetzt. Gegen die Aussetzungsbeschlüsse des Oberlandesgerichts Stuttgart hat die jeweilige Klägerseite Rechtsbeschwerde eingelegt. In einem Verfahren wurde die Rechtsbeschwerde gegen den Aussetzungsbeschluss zwischenzeitlich zurückgenommen. In dem anderen Verfahren hat der Bundesgerichtshof mit Beschluss vom 16. Juni 2020 den Aussetzungsbeschluss des Oberlandesgerichts Stuttgart aufgehoben und die Fortsetzung des Verfahrens angeordnet. Die Porsche SE hält auch diese,





vor dem Landgericht Stuttgart gegen sie erhobenen Klagen für unbegründet.

Beim Oberlandesgericht Stuttgart ist ein durch Vorlagebeschluss des Landgerichts Stuttgart vom 28. Februar 2017 eingeleitetes KapMuG-Verfahren anhängig. Das Oberlandesgericht Stuttgart hat mit Beschluss vom 27. März 2019 festgestellt, dass das Musterverfahren unzulässig ist. Gegen diesen Beschluss wurde Rechtsbeschwerde beim Bundesgerichtshof eingelegt. Mit Beschluss vom 16. Juni 2020 hat der Bundesgerichtshof den Beschluss des Oberlandesgerichts Stuttgart aufgehoben und die Sache an das Oberlandesgericht Stuttgart zur erneuten Entscheidung zurückverwiesen. Das Oberlandesgericht Stuttgart hat am 22. Oktober 2020 einen Musterkläger bestimmt.

Nach entsprechenden Aussetzungsbeschlüssen des Landgerichts Braunschweig und der Stuttgarter Gerichte ist die Porsche SE weitere Musterbeklagte des Musterverfahrens vor dem Oberlandesgericht Braunschweig. Es haben mehrere Termine zur mündlichen Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Braunschweig stattgefunden. Der nächste Termin ist für den 19. April 2021 bestimmt. Im Hinblick auf den Teilmusterentscheid des Oberlandesgerichts Braunschweig zu Zuständigkeitsfragen wurde Rechtsbeschwerde beim Bundesgerichtshof eingelegt. Der Bundesgerichtshof hat die Rechtsbeschwerde mit Beschluss vom 21. Juli 2020 zurückgewiesen.

Im Hinblick auf die außergerichtlich und noch nicht klageweise geltend gemachten Ansprüche gegen die Porsche SE in Gesamthöhe von rund 63 Mio. € sowie in teilweise unbezifferter Höhe wie auch im Hinblick auf den seitens der Porsche SE gegenüber den Vereinigten Staaten von Amerika abgegebenen Verjährungseinredeverzicht für vermeintliche Schadensersatzforderungen in Bezug auf den behaupteten Erwerb von insgesamt 40.992 Porsche SE Vorzugsaktien haben sich im Berichtszeitraum keine wesentlichen neuen Entwicklungen ergeben.

Das Ermittlungsverfahren wegen Verdachts der Marktmanipulation gegen die Herren Matthias Müller, Hans Dieter Pötsch und Prof. Dr. Martin Winterkorn ist zwischenzeitlich eingestellt worden. Der Aufsichtsrat der Porsche SE hatte sich nach umfassender Prüfung und Abwägung dafür ausgesprochen, dass die Porsche SE eine in diesem Zusammenhang Herrn Hans Dieter Pötsch auferlegte Geldauflage in Höhe von 1,5 Mio. € übernimmt. Das Bußgeldverfahren gemäß §§ 30, 130 OWiG gegen die Porsche SE ist weiterhin anhängig. Die Porsche SE hält den erhobenen Vorwurf für unbegründet.

In den aktienrechtlichen Verfahren ist das von einem Aktionär eingeleitete Statusverfahren gemäß § 98 AktG durch Antragsrücknahme beendet worden. Ebenso beendet ist das Anfechtungsverfahren betreffend die Beschlüsse der Hauptversammlung vom 29. Juni 2016 über die Entlastung des Vorstands und des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2015. Die Beschwerde der Porsche SE gegen die Nichtzulassung der Revision wurde zurückgewiesen.



## Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern

### Auswirkungen Covid-19-Pandemie

Die Covid-19-Pandemie hat sich durch einen weltweiten Nachfragerückgang – unter anderem verursacht von staatlichen Maßnahmen in Form von Einschränkungen beim Handel mit Kraftfahrzeugen – sowie durch temporäre Produktionsunterbrechungen negativ auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2020 ausgewirkt. Da die Covid-19-Pandemie auch zu Beginn des Jahres 2021 noch nicht überwunden ist, ist auch mit Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Jahres 2021 zu rechnen. Wir verweisen auch auf die Ausführungen in den Kapiteln „Geschäftsverlauf“, „Ertragslage des Volkswagen Konzerns“, „Chancen- und Risikobericht des Volkswagen Konzerns“ sowie „Prognosebericht und Ausblick“.

### Kapitalerhöhung der QuantumScape Corporation

Der Volkswagen Konzern hat im Geschäftsjahr 2020 an einer Kapitalerhöhung der QuantumScape Corporation, einem US-amerikanischen Unternehmen, das Feststoffbatterien entwickelt, teilgenommen und dabei Termingeschäfte auf neue Anteile

gezeichnet. Die Kapitaleinlage umfasst zwei Tranchen mit einem Volumen von jeweils 100 Mio. US\$. Die erste Tranche wurde bereits im Dezember 2020 vollzogen.

Der Vollzug der zweiten Tranche steht unter dem Vorbehalt der Erreichung eines technischen Meilensteins. Aufgrund des zwischenzeitlich erfolgten Zusammenschlusses mit einer SPAC (Special Purpose Acquisition Company) und der daraus resultierenden Börsennotierung an der New York Stock Exchange wurden die Termingeschäfte bis zur Einzahlung und Ausgabe der neuen Anteile unter Berücksichtigung des Börsenkurses der QuantumScape Corporation bewertet. Aus dieser Bewertung und Realisierung resultierten im Geschäftsjahr 2020 nicht zahlungswirksame Erträge in Höhe von 1,4 Mrd. €, die im übrigen Finanzergebnis des Volkswagen Konzerns ausgewiesen sind.

### Die Dieseldematik

Am 18. September 2015 veröffentlichte die US-amerikanische Umweltschutzbehörde (Environmental Protection Agency, EPA) eine „Notice of Violation“ und gab öffentlich bekannt, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit 2,0 l





Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns in den USA Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NO<sub>x</sub>)-Emissionen festgestellt wurden. In diesem Zusammenhang informierte die Volkswagen AG darüber, dass in weltweit rund elf Millionen Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Typs EA 189 auffällige Abweichungen zwischen Prüfstandswerten und realem Fahrbetrieb festgestellt wurden. Am 2. November 2015 gab die EPA mit einer „Notice of Violation“ bekannt, dass auch bei der Software von US-Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Typs V6 mit 3,0 l Hubraum Unregelmäßigkeiten festgestellt wurden. Die Dieselmotoren hatten ihren Ursprung in einer – nach Rechtsauffassung der Volkswagen AG nur nach US-amerikanischem Recht unzulässigen – Veränderung von Teilen der Software der betreffenden Motorsteuerungseinheiten für das seinerzeit von der Volkswagen AG entwickelte Dieselmotoren EA 189. Die Entscheidung zur Entwicklung und zur Installation dieser Softwarefunktion wurde Ende 2006 unterhalb der Vorstandsebene von Volkswagen getroffen. Kein Vorstandsmitglied von Volkswagen hatte zu diesem Zeitpunkt und nachfolgend über mehrere Jahre hinweg Kenntnis von der Entwicklung und Implementierung dieser Softwarefunktion.

Im Geschäftsjahr 2020 waren im Volkswagen Konzern in diesem Zusammenhang zusätzliche Aufwendungen im Wesentlichen für Rechtsrisiken in Höhe von 0,9 Mrd. € zu erfassen.

### Einbringung der Autonomous Intelligent Driving

Volkswagen hat am 12. Juli 2019 bekanntgegeben, zusammen mit der Ford Motor Company (Ford) in das an der Entwicklung eines Systems für das autonome Fahren arbeitende Unternehmen Argo AI zu investieren. Dies erfolgt zum einen durch die auf mehrere Jahre verteilte Bereitstellung von finanziellen Mitteln in Höhe von insgesamt 1,0 Mrd. US\$ und zum anderen durch Einbringung der vollkonsolidierten Tochtergesellschaft Autonomous Intelligent Driving (AID). Darüber hinaus hat Volkswagen für einen Kaufpreis von 500 Mio. US\$, zahlbar in drei gleichen Jahresraten, von Ford bestehende Anteile an Argo AI erworben. Der Vollzug der Transaktion einschließlich der Einbringung der AID erfolgte zum 1. Juni 2020. Aus der Einbringung der AID in die Argo AI zum Zeitwert ergab sich unter Berücksichtigung einer anteiligen Ergebniseliminierung ein nicht liquiditätswirksamer Ertrag im sonstigen betrieblichen Ergebnis von 0,8 Mrd. €. Die Argo AI wird als Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode in den Volkswagen Konzernabschluss einbezogen.

### Aktienrechtlicher Squeeze-out bei der AUDI AG

Im Rahmen des aktienrechtlichen Squeeze-out bei der AUDI AG hat die Volkswagen AG am 16. Juni 2020 die Höhe der Barabfindung für die



Übertragung der Aktien der Minderheitsaktionäre auf 1.551,53 € je Aktie festgesetzt und mitgeteilt. Am 31. Juli 2020 hat die Hauptversammlung der AUDI AG dem aktienrechtlichen Squeeze-out bei der AUDI AG und damit der vollständigen Übertragung der außenstehenden Audi Aktien auf die Volkswagen AG zugestimmt. Mit Beschlussfassung war der Barwert des gewährten Andienungsrechts von rund 0,2 Mrd. € erfolgsneutral als kurzfristige Verbindlichkeit im Volkswagen Konzern zu erfassen. Entsprechend reduzierten sich die Minderheitenanteile am Eigenkapital des Volkswagen Konzerns und die Gewinnrücklagen der Aktionäre der Volkswagen AG. Dieser Beschluss wurde mit Eintragung ins Handelsregister am 16. November 2020 wirksam. Im Dezember 2020 wurde von einem ehemaligen Aktionär der AUDI AG ein Spruchverfahren gegen die Volkswagen AG vor dem Landgericht München I zwecks gerichtlicher Überprüfung der Höhe der von der Volkswagen AG festgelegten Barabfindung eingeleitet.

#### Verkauf der Beteiligung an der Renk AG

Der Volkswagen Konzern hat am 6. Oktober 2020 den Verkauf seiner 76-prozentigen Beteiligung an der Renk AG vollzogen, nachdem die erforderlichen

Genehmigungen der Aufsichtsbehörden erteilt wurden. Der Verkaufspreis belief sich auf 0,5 Mrd. €. Dabei erzielte Volkswagen einen operativen Ertrag in Höhe von 0,1 Mrd. €.

#### Erwerb sämtlicher Aktien an Navistar

Im November 2020 gaben die TRATON SE (TRATON) und die Navistar International Corporation (Navistar), ein führender US-amerikanischer Lkw-Hersteller, den Abschluss eines bindenden Zusammenschlussvertrages (Merger Agreement) bekannt. Demnach erwirbt TRATON gegen Barzahlung sämtliche in Umlauf befindlichen Aktien, die sich noch nicht im Besitz von TRATON befinden, zu einem Preis von 44,50 US\$ pro Aktie (insgesamt rund 3,7 Mrd. US\$). Zum 31. Dezember 2020 hielt TRATON bereits eine Beteiligung in Höhe von 16,7 % an Navistar. Die Aktionäre von Navistar haben der Übernahme durch TRATON auf ihrer Jahreshauptversammlung am 2. März 2021 zugestimmt. Die Transaktion steht noch unter dem Vorbehalt regulatorischer Genehmigungen. Der Vollzug der Transaktion, durch die TRATON alleiniger Eigentümer von Navistar wird, ist weiterhin für Mitte 2021 angestrebt.

## Geschäftsverlauf

Der Geschäftsverlauf des Porsche SE Konzerns ist maßgeblich von der Beteiligung an der Volkswagen AG sowie von der Entwicklung der anhängigen Klageverfahren geprägt. Für die sich hieraus ergebende Entwicklung auf Ebene des Porsche SE Konzerns wird auf die Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“ und „Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage“ verwiesen. Die nachfolgenden Ausführungen berücksichtigen Einflussgrößen auf die operativen Entwicklungen der Bereiche Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, Nutzfahrzeuge und Finanzdienstleistungen des Volkswagen Konzerns.

### Gesamtwirtschaftliche Entwicklungen

Bedingt durch die globale Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2, die damit verbundenen restriktiven Maßnahmen und die daraus resultierenden Einschnitte auf der Nachfrage- und Angebotsseite verzeichnete die Weltwirtschaft im Jahr 2020 ein negatives Wachstum von minus 4,0 % (plus 2,6 %). Die durchschnittliche Expansionsrate des Bruttoinlandsprodukts lag sowohl bei den fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch bei den Schwellenländern weit unter dem Wert des Vorjahres. Auf nationaler Ebene war die Entwicklung innerhalb des Berichtszeitraums davon abhängig, inwieweit die Covid-19-Pandemie ihre negativen Auswirkungen jeweils entfaltete. Die Regierungen und Notenbanken zahlreicher Länder haben zum Teil mit erheblichen fiskal- und geldpolitischen Maßnahmen reagiert. Entsprechend verringerte sich das bereits vergleichsweise niedrige Zinsniveau. Die Preise für Energierohstoffe sanken deutlich, während die Preise für sonstige Rohstoffe im Durchschnitt gegenüber dem Vorjahreszeitraum leicht zunahm. Im weltweiten Durchschnitt stiegen die Verbraucherpreise langsamer an als im Jahr 2019, der globale Güterhandel ging im Berichtszeitraum zurück.

### Entwicklung der Märkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Im Geschäftsjahr 2020 fiel das globale Pkw-Marktvolumen mit 67,7 Mio. Einheiten aufgrund der Covid-19-Pandemie signifikant unter das Niveau des Vorjahres (minus 15,2 %). Dies war auf Jahresbasis der dritte Rückgang in Folge. Von diesem Einbruch waren alle Regionen betroffen. Überdurchschnittliche Einbußen verzeichneten dabei die Gesamtmärkte Westeuropa, Südamerika und Afrika, während in Asien-Pazifik sowie Nahost der prozentuale Rückgang im Vergleich dazu geringer ausfiel. Die weltweite Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen lag im Berichtsjahr signifikant unter dem Vorjahresniveau.

### Entwicklung der Märkte für Nutzfahrzeuge

Die weltweite Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t war im Geschäftsjahr 2020 auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten bedingt durch die Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 erheblich rückläufig gegenüber dem Vorjahr: 460 Tsd. Fahrzeuge wurden neu zugelassen (minus 20,1 %). Trotz anhaltender Unsicherheit infolge der Covid-19-Pandemie war im zweiten Halbjahr 2020 auf fast allen für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten eine Erholung gegenüber dem ersten Halbjahr zu verzeichnen. Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten lag die Nachfrage nach Bussen pandemiebedingt stark unter dem Vorjahresniveau.

### Entwicklung der Märkte für Finanzdienstleistungen

Automobile Finanzdienstleistungen wurden im Jahr 2020 insbesondere in den ersten drei Monaten auf hohem Niveau nachgefragt, was unter anderem auf die weiterhin niedrigen Leitzinsen in wesentlichen Währungsräumen zurückzuführen war. Gleichwohl





übte die Covid-19-Pandemie im Berichtszeitraum in nahezu allen Regionen Druck auf die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen aus. Insbesondere im zweiten Quartal 2020 waren die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie weltweit spürbar. Im dritten und vierten Quartal erholten sich die Märkte für automobiler Finanzdienstleistungen teilweise.

#### Auslieferungen des Volkswagen Konzerns

Der Volkswagen Konzern hat im Geschäftsjahr 2020 weltweit 9,3 Mio. Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert. Der Rückgang um 15,2 % oder 1,7 Mio. Einheiten im Vergleich zum Vorjahr war nahezu ausschließlich auf die Covid-19-Pandemie und die weltweit ergriffenen Maßnahmen zu deren Eindämmung zurückzuführen. Sowohl die Verkaufszahlen im Bereich Pkw als auch im Bereich Nutzfahrzeuge waren infolge des Absinkens der Nachfrage rückläufig.

Dabei zeigten sich im Bereich Pkw und leichte Nutzfahrzeuge im Zusammenhang mit der Pandemie sowohl zeitliche als auch geografisch unterschiedliche Effekte auf die Auslieferungen an Kunden. Nach teilweise drastischen Verlusten am Ende des ersten Quartals und zu Beginn des zweiten Quartals

erholte sich die Nachfrage nach Konzernmodellen im weiteren Verlauf des Berichtsjahres bei schwächer werdenden Rückgängen. In allen Regionen wurde eine gegenüber dem Vorjahr rückläufige Nachfrage registriert. Die Verkäufe vollelektrischer Fahrzeuge des Volkswagen Konzerns entwickelten sich positiv: weltweit konnten mit 231.624 Einheiten mehr als dreimal so viele Fahrzeuge wie in 2019 an Kunden übergeben werden.

Insgesamt stieg der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in einem signifikant rückläufigen Weltgesamtmarkt leicht auf 13,0 % (12,9 %).

Im Zeitraum von Januar bis Dezember 2020 übergab der Volkswagen Konzern weltweit 21,5 % weniger Nutzfahrzeuge an Kunden als ein Jahr zuvor. Insgesamt lieferte Volkswagen 190 Tsd. Nutzfahrzeuge an Kunden aus.



### Auslieferungen von Pkw, leichten Nutzfahrzeugen, Lkw und Bussen des Volkswagen Konzerns<sup>1</sup>

	2020	2019	Veränderung %
<b>Regionen</b>			
Europa/Übrige Märkte	3.907.671	4.881.577	-20,0
Nordamerika	785.801	951.494	-17,4
Südamerika	489.698	608.560	-19,5
Asien-Pazifik	4.122.202	4.533.666	-9,1
<b>Weltweit</b>	<b>9.305.372</b>	<b>10.975.297</b>	<b>-15,2</b>
nach Marken			
Volkswagen Pkw	5.328.029	6.279.007	-15,1
Audi	1.692.773	1.845.573	-8,3
ŠKODA	1.004.816	1.242.767	-19,1
SEAT	427.035	574.078	-25,6
Bentley	11.206	11.006	1,8
Lamborghini	7.430	8.205	-9,4
Porsche	272.162	280.800	-3,1
Bugatti	77	82	-6,1
Volkswagen Nutzfahrzeuge	371.657	491.559	-24,4
<b>Pkw und leichte Nutzfahrzeuge gesamt</b>	<b>9.115.185</b>	<b>10.733.077</b>	<b>-15,1</b>
Scania	72.085	99.457	-27,5
MAN	118.102	142.763	-17,3
<b>Nutzfahrzeuge gesamt</b>	<b>190.187</b>	<b>242.220</b>	<b>-21,5</b>

<sup>1</sup> Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert.  
Inklusive der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.





### Finanzdienstleistungen des Volkswagen Konzerns

Im Geschäftsjahr 2020 war die Nachfrage nach Produkten und Services des Volkswagen Konzernbereichs Finanzdienstleistungen von der Covid-19-Pandemie beeinträchtigt. Die Zahl der Neuverträge im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft lag mit weltweit 8,6 Mio. (9,3 Mio.) Kontrakten unter dem Vorjahresniveau. Der Anteil der geleasteten oder finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns (Penetrationsrate) in den Märkten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen stieg auf 35,5 % (34,5 %), da die Auslieferungen des Konzerns im Vergleich zu den Vertragsabschlüssen überproportional zurückgingen. Der Gesamtvertragsbestand war am 31. Dezember 2020 mit 24,1 Mio. Einheiten um 1,8 % höher als Ende 2019.

### Absatz, Produktion und Lagerbestand im Volkswagen Konzern

Im Berichtsjahr ging der Absatz des Volkswagen Konzerns an die Handelsorganisation<sup>1</sup> um 16,4 % auf 9,2 Mio. Einheiten (einschließlich der chinesischen Joint Ventures) zurück. Die Verringerung war im Wesentlichen begründet durch negative Auswirkungen der Covid-19-Pandemie. Die in

diesem Zusammenhang anhaltende Verunsicherung sowie die zur Eindämmung der Pandemie eingeführten nationalen Maßnahmen, wie Mobilitätsbeschränkungen und Geschäftsschließungen, gingen mit einem Absinken der Kundennachfrage einher.

Aufgrund der getroffenen Maßnahmen zur Eindämmung des Coronavirus SARS-CoV-2 sank die weltweite Produktion des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2020 um 17,8 % auf 8,9 Mio. Fahrzeuge. Die Auswirkungen nationaler Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie führten zu einer Unterbrechung von Lieferketten und in der Folge zu Produktionsstopps im Volkswagen Konzern. An den Standorten in China erholten sich seit dem zweiten Quartal 2020 die Produktionszahlen gegenüber dem Vorjahr. Demgegenüber führten die zeitlich verzögerten Auswirkungen der Covid-19-Pandemie an den übrigen Standorten weltweit in den ersten drei Quartalen 2020 zu Rückgängen in der Produktion.

Der weltweite Lagerbestand bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation unterschritt am Ende des Berichtszeitraums signifikant den Stand zum Jahresende 2019.

<sup>1</sup> Die Handelsorganisation umfasst alle externen Handelsgesellschaften, die durch den Volkswagen Konzern beliefert werden.





## Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Der Porsche SE Konzern unterscheidet zwei Segmente. Das erste Segment „PSE“ beinhaltet im Wesentlichen den Porsche SE Holdingbetrieb inklusive der Beteiligungen an der Volkswagen AG sowie den fünf Minderheitsbeteiligungen an Technologieunternehmen. Das zweite Segment „Intelligent Transport Systems“ („ITS“) umfasst die Entwicklung intelligenter Softwarelösungen für die Transportlogistik, die Verkehrsplanung und das Verkehrsmanagement. Die Ertragslage des Porsche SE Konzerns setzt sich im Wesentlichen additiv aus den beiden Segmenten zusammen, da die Konsolidierungseffekte von untergeordneter Bedeutung sind.

### Ertragslage des Porsche SE Konzerns

Das Konzernergebnis nach Steuern belief sich im Geschäftsjahr 2020 auf 2,6 Mrd. € (4,4 Mrd. €). Am 16. April 2020 hatte der Vorstand der Porsche SE aufgrund der außergewöhnlichen Unsicherheit bedingt durch die Covid-19-Pandemie entschieden, die im zusammengefassten Konzernlagebericht der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2019 dargestellte Prognose für das Konzernergebnis nach Steuern für das Geschäftsjahr 2020 nicht länger aufrecht zu erhalten. Infolge der Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf Ebene des Volkswagen Konzerns und des damit einhergehenden geringeren Ergebnisbeitrags aus der at Equity-Bewertung im Porsche SE Konzern wurde der im Geschäftsbericht 2019

ursprünglich prognostizierte Korridor von 3,5 Mrd. € bis 4,5 Mrd. € nicht erreicht.

Vom Ergebnis nach Steuern entfielen 2,6 Mrd. € (4,4 Mrd. €) auf das Segment PSE. Für das Segment ITS ergab sich ein Ergebnis nach Steuern in Höhe von minus 7 Mio. € (minus 6 Mio. €). Darin enthalten waren Effekte aus der Kaufpreisallokation in Höhe von minus 9 Mio. € (minus 9 Mio. €).

Das Konzern-Gesamtergebnis in Höhe von 1,4 Mrd. € (2,3 Mrd. €) enthält zudem im Wesentlichen aus der at Equity-Bilanzierung der Beteiligung an der Volkswagen AG resultierende positive Effekte aus der Bewertung von Cashflow Hedges in Höhe von 0,5 Mrd. € (minus 0,6 Mrd. €) sowie negative Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von minus 0,9 Mrd. € (0,2 Mrd. €) und aus versicherungsmathematischen Verlusten aus der Neubewertung von Pensionsrückstellungen in Höhe von minus 0,6 Mrd. € (minus 1,7 Mrd. €).

Das Ergebnis des Segments PSE war maßgeblich durch das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen an der Volkswagen AG in Höhe von 2,7 Mrd. € (4,4 Mrd. €) beeinflusst. Hierin sind Ergebnisbeiträge aus der laufenden at Equity-Bewertung in Höhe von 2,6 Mrd. € (4,2 Mrd. €) sowie Fortführungseffekte aus Kaufpreisallokationen in Höhe von minus 90 Mio. € (minus 88 Mio. €) enthalten. Der Rückgang des laufenden at Equity-Ergebnisses spiegelt die



Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf Ebene des Volkswagen Konzerns wider. Zudem enthält das at Equity-Ergebnis einen Ertrag aus der erstmaligen at Equity-Bewertung hinzuerworbener Volkswagen Stammaktien in Höhe von 127 Mio. € (322 Mio. €). Der passivische Unterschiedsbetrag ist im Wesentlichen dadurch begründet, dass die Fundamentaldaten des Volkswagen Konzerns, die insbesondere bei der Bewertung der Marken und der Beteiligungen an Gemeinschaftsunternehmen in die Berechnung des anteiligen neubewerteten Eigenkapitals einfließen, nicht vollständig im Börsenkurs und damit nicht in den Anschaffungskosten reflektiert wurden. Zudem wirken sich den Börsenkurs negativ beeinflussende Sachverhalte auf das neubewertete Eigenkapital nur insoweit aus, wie sie die bilanziellen Ansatzkriterien erfüllen.

Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Erträge des Segments PSE um 43 Mio. € resultiert im Wesentlichen aus der im Vorjahr vorgenommenen Auflösung von Rückstellungen im Zusammenhang mit sonstigen Steuern. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen haben sich insbesondere aufgrund gegenüber dem Vorjahr geringerer Rechts- und Beratungskosten in Höhe von 21 Mio. € (26 Mio. €) reduziert. Der Anstieg des Finanzergebnisses auf 55 Mio. € (25 Mio. €) ist im Wesentlichen auf die positive Wertentwicklung der Minderheitsbeteiligungen an Technologieunternehmen zurückzuführen.

Der Anstieg des Ertragsteueraufwands im Segment PSE um 13 Mio. € auf 24 Mio. € beruht im Wesentlichen auf den im Vorjahr erfolgswirksam erfassten Forderungen für Ertragsteuererstattungen. Gegenläufig wirkte sich das im Vergleich zum Vorjahr geringere at Equity-Ergebnis aus der Beteiligung an der Volkswagen AG und der damit einhergehende geringere latente Ertragsteueraufwand aus.

Das Segment ITS erzielte im Berichtszeitraum Umsatzerlöse in Höhe von 107 Mio. € (116 Mio. €), die im Wesentlichen aus dem Verkauf von Softwareprodukten (Lizenzverkäufe und Abonnements), Wartungsleistungen sowie dem Projektgeschäft resultieren. Der durch die Covid-19-Pandemie bedingte Rückgang der Umsatzerlöse führte zu einem entsprechend anteiligen Rückgang des Materialaufwands. Bei im Vorjahresvergleich leicht rückläufigen Personalaufwendungen in Höhe von 67 Mio. € (68 Mio. €) konnten durch Kostenmaßnahmen die sonstigen betrieblichen Aufwendungen um 9 Mio. € auf 17 Mio. € reduziert und ein gegenüber dem Vorjahr gleichbleibendes Segmentergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen in Höhe von 13 Mio. € erzielt werden. Die Abschreibungen in Höhe von 21 Mio. € (21 Mio. €) beinhalten insbesondere die Fortführung der im Rahmen der Kaufpreisallokation aufgedeckten stillen Reserven bei den immateriellen Vermögenswerten in Höhe von 13 Mio. € (13 Mio. €) sowie Abschreibungen auf Nutzungsrechte aus Leasingvereinbarungen in Höhe von 4 Mio. € (4 Mio. €).



### Finanzlage des Porsche SE Konzerns

Die Nettoliquidität des Porsche SE Konzerns – das heißt die flüssigen Mittel, Termingeldanlagen und Wertpapiere vermindert um die Finanzschulden – betrug zum 31. Dezember 2020 563 Mio. €. Der im Geschäftsbericht 2019 prognostizierte Korridor für die Nettoliquidität von 0,4 Mrd. € bis 0,9 Mrd. € wurde somit eingehalten.

Der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit für das Geschäftsjahr 2020 betrug 773 Mio. € (722 Mio. €) und beinhaltet im Wesentlichen erhaltene Dividenden aus der Beteiligung an der Volkswagen AG in Höhe von 756 Mio. € (753 Mio. €). Der Anstieg des Cashflows aus laufender Geschäftstätigkeit im Vergleich zum Vorjahr ist insbesondere auf erhaltene Ertragsteuererstattungen und darauf entfallene Zinsen zurückzuführen.

Aus der Investitionstätigkeit resultierte im Geschäftsjahr 2020 insgesamt ein Mittelabfluss von 186 Mio. € (318 Mio. €). Dieser resultierte im Wesentlichen aus einer Erhöhung der Geldanlage in Termingelder um 104 Mio. € (Verminderung um 15 Mio. €) sowie aus Auszahlungen für die Erwerbe weiterer Stammaktien der Volkswagen AG in Höhe von 81 Mio. € (311 Mio. €).

Aus der Finanzierungstätigkeit ergab sich im Geschäftsjahr 2020 insbesondere aufgrund der Dividendenzahlung an die Aktionäre der Porsche SE in Höhe von 676 Mio. € (676 Mio. €) ein Mittelabfluss in Höhe von 680 Mio. € (681 Mio. €).

Der Finanzmittelbestand verminderte sich gegenüber dem Stand zum 31. Dezember 2019 um 93 Mio. € auf 259 Mio. €. Zudem verfügt die Porsche SE über eine Kreditlinie mit einem Volumen von 1 Mrd. € und einer Laufzeit bis Juli 2025.

### Vermögenslage des Porsche SE Konzerns

Die Bilanzsumme des Porsche SE Konzerns beträgt zum 31. Dezember 2020 36,3 Mrd. € (35,6 Mrd. €).

Die langfristigen Vermögenswerte des Porsche SE Konzerns betreffen im Wesentlichen den at Equity-Buchwert für die Beteiligung an der Volkswagen AG in Höhe von 35,3 Mrd. € (34,6 Mrd. €). Der Anstieg des Buchwerts ist in Höhe von 2,5 Mrd. € auf das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen, auf den Erwerb weiterer Stammaktien der Volkswagen AG in Höhe von 81 Mio. € sowie auf einen hieraus realisierten Ertrag in Höhe von 127 Mio. € zurückzuführen. Gegenläufig wirkten sich insbesondere im sonstigen Ergebnis erfasste Aufwendungen und Erträge in Höhe



von minus 1,3 Mrd. € aus. Ferner führten erhaltene Dividendenzahlungen in Höhe von 756 Mio. € zu einer Verringerung des at Equity-Buchwerts.

Die immateriellen Vermögenswerte des Porsche SE Konzerns in Höhe von 227 Mio. € (241 Mio. €) enthalten im Wesentlichen den Geschäfts- oder Firmenwert der PTV Group in Höhe von 147 Mio. € (147 Mio. €) sowie die aus der Kaufpreisallokation fortgeführten Werte für Kundenstämme, Software und die Marke. Die kurzfristigen Vermögenswerte in Höhe von 637 Mio. € (684 Mio. €) setzen sich insbesondere aus flüssigen Mitteln, Wertpapieren und Termingeldanlagen zusammen.

Das Eigenkapital des Porsche SE Konzerns erhöhte sich zum 31. Dezember 2020 insbesondere aufgrund des positiven Konzernergebnisses nach Steuern auf insgesamt 35,9 Mrd. € (35,3 Mrd. €); gegenläufig wirkten sich Dividendenzahlungen an die Aktionäre der Porsche SE und das sonstige Ergebnis aus. Die Eigenkapitalquote blieb mit 99,2 % zum 31. Dezember 2020 im Vergleich zum Ende des Geschäftsjahres 2019 nahezu konstant.

### Ertragslage des Volkswagen Konzerns

Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich auf originäre Ergebnisgrößen des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2020. Es ist zu beachten, dass sich das Ergebnis des Volkswagen Konzerns nur mit dem Kapitalanteil der Porsche SE im Wege der at Equity-Bilanzierung in ihrem Konzernergebnis niederschlägt. Zudem sind sonstige Effekte aus der at Equity-Einbeziehung in den Konzernabschluss der Porsche SE, insbesondere aus der Fortführung der im Rahmen der Kaufpreisallokationen aufgedeckten stillen Reserven und Lasten, in den nachfolgenden Ausführungen nicht berücksichtigt.

Im Geschäftsjahr 2020 erzielte der Volkswagen Konzern Umsatzerlöse in Höhe von 222,9 Mrd. €. Der Rückgang um 11,8 % im Vergleich zum Vorjahr war im Wesentlichen auf den Volumenrückgang infolge der Covid-19-Pandemie zurückzuführen, auch die

Währungskursentwicklung wirkte belastend. Verbesserungen im Mix und in der Preispositionierung hatten einen positiven Effekt. Der Volkswagen Konzern erwirtschaftete 80,8 % (80,6 %) seiner Umsatzerlöse im Ausland.

Das Bruttoergebnis (Umsatzerlöse minus Kosten der Umsatzerlöse) fiel mit 38,9 Mrd. € um 10,2 Mrd. € niedriger aus als 2019. Hierin enthalten waren auch Vorsorgen für die etwaige Nichteinhaltung von gesetzlichen Emissionsobergrenzen. Gegenläufig wirkten in beiden Zeiträumen hier erfasste positive Sondereinflüsse aus der Auflösung von Rückstellungen für technische Maßnahmen im Zusammenhang mit der Dieselthematik in Höhe von 0,1 Mrd. € (0,3 Mrd. €). Die Bruttomarge belief sich auf 17,5 % (19,5 %); ohne Sondereinflüsse lag sie bei 17,4 % (19,3 %).

Vor allem die anhaltenden, negativen Auswirkungen der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 führten dazu, dass das operative Ergebnis vor Sondereinflüssen des Volkswagen Konzerns im Berichtsjahr um 8,7 Mrd. € auf 10,6 Mrd. € zurückging. Die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen sank auf 4,8 % (7,6 %). Neben dem Absatzrückgang infolge des pandemiebedingten Absinkens der Kundennachfrage führten Turbulenzen auf den Kapitalmärkten zu negativen Effekten aus der Bewertung von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten. Zudem wirkten Einmalaufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe von 0,5 Mrd. € ergebnismindernd. Positiv wirkten geringere Kosten. Aus der Einbringung der vollkonsolidierten Tochtergesellschaft Autonomous Intelligent Driving (AID) in das an der Entwicklung eines Systems für das autonome Fahren arbeitende Unternehmen Argo AI ergab sich ein Ertrag in Höhe von 0,8 Mrd. €. Auch der aus dem Verkauf von Renk erzielte Gewinn ist im operativen Ergebnis berücksichtigt. Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieselthematik belasteten das operative Ergebnis in Höhe von minus 0,9 Mrd. € (minus 2,3 Mrd. €). Das operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns belief sich auf 9,7 Mrd. € (17,0 Mrd. €), die operative Umsatzrendite ging auf 4,3 % (6,7 %) zurück.







Das Finanzergebnis erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 0,6 Mrd. € auf 2,0 Mrd. €. Die im Finanzergebnis enthaltenen Zinsaufwendungen nahmen im Wesentlichen bewertungsbedingt aufgrund geänderter Zinssätze zur Bewertung von Schulden ab, während das Wertpapier- und Fondsergebnis durch Kursänderungen auch infolge der Covid-19-Pandemie belastet wurde. Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen lag unter dem Wert des Vorjahres. Der Rückgang resultierte insbesondere aus dem gesunkenen positiven Ergebnis der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen, die besonders im ersten Quartal 2020 von der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 betroffen waren. Im übrigen Finanzergebnis ist die Bewertung und Realisierung von Termingeschäften zum Kauf neuer Anteile an Quantum-Scape enthalten, die im Geschäftsjahr 2020 zu nicht zahlungswirksamen Erträgen in Höhe von 1,4 Mrd. € führten.

Das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns belief sich auf 11,7 Mrd. € (18,4 Mrd. €). Die Umsatzrendite vor Steuern sank auf 5,2 % (7,3 %). Aus den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag ergab sich im Geschäftsjahr 2020 ein Aufwand in Höhe von 2,8 Mrd. € (4,3 Mrd. €), die resultierende Steuerquote lag bei 24,4 % (23,6 %). Das Ergebnis nach Steuern verringerte sich um 5,2 Mrd. € auf 8,8 Mrd. €.



## Porsche Automobil Holding SE (Jahresabschluss nach HGB)

Die nachfolgenden Erläuterungen zur Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage beziehen sich auf den handelsrechtlichen Jahresabschluss der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2020.

### Ertragslage

Die Porsche SE erzielte im Geschäftsjahr 2020 einen Jahresüberschuss in Höhe von 703 Mio. € (788 Mio. €). Das Ergebnis nach Steuern betrug 703 Mio. € (744 Mio. €) und lag im für das Geschäftsjahr 2020 erwarteten oberen dreistelligen Millionen-Euro-Bereich.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen in Höhe von 33 Mio. € (39 Mio. €) beinhalten im Wesentlichen Rechts- und Beratungskosten in Höhe von 21 Mio. € (26 Mio. €).

Die Porsche SE vereinnahmte im Geschäftsjahr 2020 eine Dividende aus ihrer Beteiligung an der Volkswagen AG in Höhe von 756 Mio. € (753 Mio. €). Im Berichtszeitraum ergab sich im Beteiligungsergebnis eine Belastung aus Ergebnisabführungsverträgen in Höhe von 8 Mio. € (Entlastung 1 Mio. €).

Das Zinsergebnis des Geschäftsjahres 2020 hat sich von 10 Mio. € im Vorjahr auf minus 2 Mio. € vermindert. Im Vorjahr waren insbesondere Zinserträge auf aktivierte Steuererstattungsansprüche für Vorjahre enthalten.

Der im Vorjahr ausgewiesene Ertrag aus Steuern vom Einkommen und vom Ertrag ist auf Steuererstattungsansprüche für vergangene Geschäftsjahre zurückzuführen. Der im Vorjahr ausgewiesene Ertrag aus den sonstigen Steuern resultierte im Wesentlichen aus der Auflösung von Rückstellungen für sonstige Steuern.

### Gewinn- und Verlustrechnung der Porsche Automobil Holding SE

Mio. €	2020	2019
Umsatzerlöse	0	1
Sonstige betriebliche Erträge	4	2
Personalaufwand	-15	-16
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-33	-39
Beteiligungsergebnis	748	754
Zinsergebnis	-2	10
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0	32
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>703</b>	<b>744</b>
Sonstige Steuern	0	45
<b>Jahresüberschuss</b>	<b>703</b>	<b>788</b>
Einstellungen in (-) bzw. Entnahmen (+) aus anderen Gewinnrücklagen	-27	163
<b>Bilanzgewinn</b>	<b>676</b>	<b>952</b>

### Vermögens- und Finanzlage

Das Anlagevermögen beinhaltet im Wesentlichen die Beteiligung an der Volkswagen AG in Höhe von 22.512 Mio. € (22.431 Mio. €). Der Anstieg des Beteiligungsbuchwerts resultiert aus dem Erwerb von weiteren Volkswagen Stammaktien im Geschäftsjahr 2020. Gegenläufig wirkten sich Verkäufe aus Wertpapieren des Anlagevermögens in Höhe von 99 Mio. € aus.

Die Verringerung der Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände ist im Wesentlichen auf die Vereinnahmung von im Vorjahr aktivierten Forderungen aus Steuererstattungsansprüchen in Höhe von 32 Mio. € und korrespondierenden Forderungen aus Steuerzinsen in Höhe von 16 Mio. € zurückzuführen.

Die flüssigen Mittel enthalten Guthaben bei Kreditinstituten einschließlich kurzfristiger Termingeldanlagen. Die Erhöhung der flüssigen Mittel war insbesondere auf den Überschuss aus erhaltenen

Dividendenzahlungen der Volkswagen AG über die Dividendenauszahlungen an Aktionäre der Porsche SE in Höhe von 80 Mio. € sowie Ertragsteuererstattungen inkl. Erstattungszinsen in Höhe von 49 Mio. € zurückzuführen. Gegenläufig wirkten sich der Erwerb von Volkswagen Stammaktien im ersten Halbjahr 2020 in Höhe von 81 Mio. € sowie Auszahlungen für sonstige operative Holdingaufwendungen aus.

Die Rückstellungen enthalten Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen, Steuer-rückstellungen sowie sonstige Rückstellungen.

Die Verbindlichkeiten betreffen unverändert insbesondere Darlehensbeziehungen mit Tochtergesellschaften.

### Bilanz der Porsche Automobil Holding SE

Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
<b>Aktiva</b>		
Anlagevermögen	22.945	22.961
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	1	50
Wertpapiere des Umlaufvermögens	95	
Flüssige Mittel	412	396
Rechnungsabgrenzungsposten	0	1
	<b>23.453</b>	<b>23.407</b>
<b>Passiva</b>		
Eigenkapital	23.238	23.211
Rückstellungen	92	93
Verbindlichkeiten	123	103
	<b>23.453</b>	<b>23.407</b>



### Risiken der Geschäftsentwicklung

Die Risiken der Geschäftsentwicklung der Porsche SE hängen eng mit den Risiken der wesentlichen Beteiligung an der Volkswagen AG und mit der Entwicklung der anhängigen Klageverfahren zusammen. Die Beschreibung der Risiken erfolgt im Kapitel „Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung“.

### Dividende

Die Dividendenpolitik der Porsche SE ist grundsätzlich auf Nachhaltigkeit ausgerichtet. Hierbei sollen die Aktionäre am Unternehmenserfolg der Porsche SE unter Berücksichtigung der Sicherstellung eines ausreichenden Liquiditätsspielraums, insbesondere für Zwecke künftiger Beteiligungserwerbe, in Form einer angemessenen Dividende partizipieren.

Der handelsrechtliche Jahresabschluss der Porsche SE weist zum 31. Dezember 2020 bei einem Jahresüberschuss in Höhe von 703 Mio. € und einer Einstellung in die Gewinnrücklagen in Höhe von 27 Mio. € einen Bilanzgewinn in Höhe von 676 Mio. € aus. Der Vorstand schlägt vor, die Auszahlung einer Dividende je Stammaktie von 2,204 € und je Vorzugsaktie von 2,210 €, das heißt in Höhe von insgesamt 676 Mio. €, zu beschließen.

### Abhängigkeitsbericht

Die Porsche SE hat gemäß § 312 AktG einen Bericht über die Beziehungen zu den Stammaktionären und mit diesen verbundenen Unternehmen erstellt („Abhängigkeitsbericht“). Als Ergebnis dieses Berichts ist Folgendes festzuhalten: „Die Porsche SE hat nach den Umständen, die ihr zu dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden, bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Leistung erbracht bzw. eine angemessene Gegenleistung erhalten. Durch diese Rechtsgeschäfte wurde die Gesellschaft nicht benachteiligt.“

### Ausblick

Aufgrund der Verflechtungen der Porsche SE mit ihren Konzerngesellschaften und deren Bedeutung im Konzern verweisen wir auf die Aussagen im Abschnitt „Voraussichtliche Entwicklung des Porsche SE Konzerns“, die insbesondere auch die Erwartungen für die Muttergesellschaft widerspiegeln. Die Porsche SE erwartet basierend auf dem Vorschlag des Vorstands und Aufsichtsrats der Volkswagen AG eine Dividende in Höhe von 4,80 € je Stammaktie und 4,86 € je Vorzugsaktie für das Geschäftsjahr 2020. Mithin wird für das Geschäftsjahr 2020 auf Ebene der Porsche SE mit Dividendeneinnahmen von Volkswagen in Höhe von 756 Mio. € gerechnet, welche den Jahresabschluss 2021 maßgeblich prägen werden.



## Nachhaltige Wertsteigerung im Porsche SE Konzern

Die Beteiligung an der Volkswagen AG stellt nach wie vor das Kerninvestment der Porsche SE dar. Darüber hinaus verfolgt die Porsche SE das Ziel des Erwerbs weiterer Beteiligungen mit Bezug zur industriellen Fertigung oder zur Zukunft der Mobilität, um durch ein aktives Beteiligungsmanagement eine nachhaltige Rendite zu erzielen.

Bei der Identifikation, Umsetzung und Weiterentwicklung von Beteiligungsprojekten greift die Porsche SE auf die Anbindung an eines der weltweit größten automobilen und industriellen Netzwerke zurück.

Neben dem Kerninvestment in Volkswagen hat sich der Porsche SE Konzern in den letzten Jahren an mehreren Unternehmen beteiligt, die wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte in ihrem jeweiligen Geschäftsmodell verankert haben. Die PTV Group und INRIX streben mit ihrem Datenangebot und ihren Softwarelösungen eine Optimierung von Verkehr

und Routen an, wodurch ein wesentlicher Beitrag zur Reduktion des Ressourcenverbrauchs sowie zur Verringerung von Emissionen geleistet werden soll. Die innovativen 3D-Druck-Lösungen von zwei unserer Beteiligungen sollen einen effizienteren Rohstoffeinsatz in der Entwicklung und in der Produktion ermöglichen.

## Gesonderter nichtfinanzieller Konzernbericht

Der gesonderte nichtfinanzielle Konzernbericht der Porsche SE nach § 315b HGB für das Geschäftsjahr 2020 ist auf der Internetseite [www.porsche-se.com/unternehmen/corporate-governance](http://www.porsche-se.com/unternehmen/corporate-governance) in deutscher Sprache und unter [www.porsche-se.com/en/company/corporate-governance](http://www.porsche-se.com/en/company/corporate-governance) in englischer Sprache spätestens ab dem 30. April 2021 abrufbar.





### Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage der Porsche SE sowie des Porsche SE Konzerns

Die Ertragslage der Porsche SE bzw. des Porsche SE Konzerns wurde im abgelaufenen Geschäftsjahr 2020 maßgeblich von der Entwicklung des Volkswagen Konzerns geprägt. Vor dem Hintergrund der außergewöhnlichen Herausforderungen und wirtschaftlichen Belastungen durch die Covid-19-Pandemie beurteilt der Vorstand der Porsche SE den Geschäftsverlauf im Geschäftsjahr 2020 und die wirtschaftliche Lage mit einem Konzernergebnis nach Steuern in Höhe von 2,6 Mrd. € (4,4 Mrd. €) positiv. Infolge der starken Beeinträchtigungen der Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns durch die Covid-19-Pandemie und des damit einhergehenden geringeren Ergebnisbeitrags aus der at Equity-Bewertung im Porsche SE Konzern wurde der im Geschäftsbericht 2019 ursprünglich prognostizierte Korridor von 3,5 Mrd. € bis 4,5 Mrd. € nicht erreicht. Das Ergebnis nach Steuern der Porsche SE lag mit 703 Mio. € im erwarteten oberen dreistelligen Millionen-Euro-Bereich.

Die Finanzlage wurde maßgeblich durch erhaltene und gezahlte Dividenden sowie den Erwerb weiterer Stammaktien der Volkswagen AG beeinflusst. Der im Vorjahr prognostizierte Korridor für die Nettoliquidität mit einer Bandbreite zwischen 0,4 Mrd. € und 0,9 Mrd. € wurde zum 31. Dezember 2020 eingehalten.

Der Vorstand der Porsche SE geht davon aus, dass der Volkswagen Konzern seine Marktposition in einem anhaltend herausfordernden Umfeld behauptet, und ist auch weiterhin vom Wertsteigerungspotenzial des Volkswagen Konzerns überzeugt. Durch den Erwerb weiterer Stammaktien im Geschäftsjahr 2020 hat der Vorstand der Porsche SE erneut ein starkes Bekenntnis zur Rolle der Gesellschaft als langfristig orientierter Ankeraktionär der Volkswagen AG gegeben.



## Vergütungsbericht

Der Vergütungsbericht beschreibt die Grundzüge des im Geschäftsjahr 2020 geltenden Vergütungssystems für die im Geschäftsjahr 2020 amtierenden Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Porsche SE und erläutert die grundsätzliche Struktur, Zusammensetzung und Höhe der individuellen Vergütung. Die Gesamtvergütung eines jeden Vorstandsmitglieds wird dabei, aufgeteilt nach fixer und variabler Vergütung, entsprechend den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs und dem Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK)<sup>1</sup> unter Namensnennung offengelegt. Der Bericht enthält weiterhin Angaben zu Leistungen, die den Mitgliedern des Vorstands für den Fall der regulären oder vorzeitigen Beendigung ihrer Tätigkeit gewährt oder zugesagt worden sind.

Die Angaben umfassen die Vergütung, die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats für Organ-tätigkeiten bei Mutter- und Tochterunternehmen im Porsche SE Konzern erhalten. Insofern enthalten die nachfolgenden Angaben keine Bezüge, die für Organ-tätigkeiten auf Ebene des Volkswagen Konzerns gewährt wurden.

### Vergütung des Vorstands

Über das Vergütungssystem und die jeweilige Gesamtvergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder der Porsche SE beschließt der Aufsichtsrat auf Vorschlag des Präsidialausschusses. Der Aufsichtsrat befasst sich in regelmäßigen Abständen mit Vergütungsangelegenheiten des Vorstands und prüft in diesem Zusammenhang auch die Struktur und die Höhe der Vorstandsvergütung.

Im Zusammenhang mit dem am 1. Januar 2020 in Kraft getretenen ARUG II und der Neufassung des Deutschen Corporate Governance Kodex mit Wirkung zum 20. März 2020 hat der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 3. Dezember 2020 ein neues Vorstandsvergütungssystem beschlossen. Dieses wird der Hauptversammlung 2021 gemäß § 120a AktG zur Billigung vorgelegt und findet grundsätzlich ab dem 1. Januar 2021 Anwendung.

Die Angaben zur Vorstandsvergütung in diesem Vergütungsbericht beziehen sich auf das im Geschäftsjahr 2020 geltende Vergütungssystem für die Vorstände der Porsche SE.

<sup>1</sup> Sämtliche nachfolgenden Bezugnahmen beziehen sich auf den DCGK in der Fassung vom 7. Februar 2017 (DCGK 2017). Aus Gründen der Konsistenz enthält der Vergütungsbericht weiterhin auch die vom DCGK 2017 empfohlenen Mustertabellen, die bis zur Umstellung auf den neuen, durch das Gesetz zur Umsetzung der zweiten Aktionärsrechterichtlinie (ARUG II) eingeführten Vergütungsbericht im Sinne des § 162 Aktiengesetz, fortgeführt werden.



### Veränderungen in der Zusammensetzung des Vorstands im Geschäftsjahr 2020

Herr von Hagen hat in Abstimmung mit dem Aufsichtsrat mit Wirkung zum 30. Juni 2020 das Unternehmen auf eigenen Wunsch und in gegenseitigem Einvernehmen verlassen. Zu seinem Nachfolger in der Funktion des Vorstands für Beteiligungsmanagement der Porsche SE hat der Aufsichtsrat Herrn Meschke mit Wirkung zum 1. Juli 2020 bestellt.

### Vergütungsgrundsätze der Porsche SE

Alle Vorstandsmitglieder erhalten für ihre Tätigkeit bei der Porsche SE eine fixe Grundvergütung.

Zusätzlich erhalten die Herren Dr. Döss, Meschke sowie das ehemalige Vorstandsmitglied von Hagen eine variable Vergütung. Die Höhe der variablen Vergütung wird vom Aufsichtsrat nach pflichtgemäßem Ermessen unter Berücksichtigung der Geschäfts- und Ertragslage der Gesellschaft sowie ihrer Leistungen festgelegt. Bei einer maximalen Zielerreichung beträgt diese bezogen auf das Gesamtjahr 2020 für Herrn Dr. Döss 750 T€ (750 T€) und für Herrn Meschke 375 T€.

Bei Herrn Meschke ist der Aufsichtsrat berechtigt, im Fall von außergewöhnlichen Entwicklungen, d.h. Sondersituationen, die in den festgelegten Zielen nicht hinreichend erfasst sind, die Bonushöhe nach

billigem Ermessen um bis zu 20 % zu erhöhen oder herabzusetzen.

40 % der festgesetzten variablen Vergütung werden drei Monate nach Abschluss des entsprechenden Geschäftsjahres zur Zahlung fällig (kurzfristige variable Vergütung). Die übrigen 60 % werden grundsätzlich zwei Jahre nach Fälligkeit der kurzfristigen variablen Vergütung zur Zahlung fällig (langfristige variable Vergütung). Bei den Herren Dr. Döss und Meschke setzt die Auszahlung der langfristigen variablen Vergütung insbesondere voraus, dass der Porsche SE Konzern in dem vor Fälligkeit der langfristigen variablen Vergütung abgeschlossenen Geschäftsjahr ein positives Konzernergebnis vor Steuern erwirtschaftet. Die Auszahlung der langfristigen variablen Vergütung ist somit bei beiden Vorstandsmitgliedern von einer mehrjährigen Entwicklung des Porsche SE Konzerns abhängig.

Bei Herrn von Hagen war Voraussetzung für die Auszahlung beider variablen Vergütungen, dass der Porsche SE Konzern in dem vor Fälligkeit der jeweiligen variablen Vergütung abgeschlossenen Geschäftsjahr ein positives Konzernergebnis vor Steuern erwirtschaftet. Für die Auszahlung der langfristigen variablen Vergütung war darüber hinaus zum Ende des Geschäftsjahres vor Fälligkeit eine positive Nettoliquidität der Porsche SE erforderlich. In Folge des Ausscheidens von Herrn von Hagen wurde vereinbart, auf die Anwendung dieser Voraussetzungen zu verzichten.

Ferner steht es im Ermessen des Aufsichtsrats der Gesellschaft, den Herren Pötsch und Meschke jeweils aufgrund einer mit den jeweiligen Vorstandsmitgliedern zuvor abgeschlossenen Zielvereinbarung einen Sonderbonus sowie den Herren Pötsch und Dr. Döss im Nachhinein für besondere Leistungen einen Anerkennungsbonus zu gewähren.

Sämtliche Mitglieder des Vorstands der Porsche SE erhalten Sachzuwendungen, die Herren Pötsch und Dr. Döss insbesondere in Form einer Überlassung von Dienstfahrzeugen. Zudem werden Mitgliedern des Vorstands, die in Personalunion Mitglieder des Aufsichtsrats der Volkswagen AG sind, anfallende Kosten für Flüge zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte erstattet. Die Porsche SE übernimmt die in diesem Zusammenhang anfallenden Steuern. Sachzuwendungen werden mit ihren steuerlichen bzw. tatsächlichen Werten in die tabellarische Darstellung der Mitglieder des Vorstands einbezogen.

Die Porsche SE zahlt den Vorstandsmitgliedern im Krankheitsfall für die Dauer von zwölf Monaten und im Todesfalle an die versorgungsberechtigten Hinterbliebenen für sechs auf den Sterbemonat folgende Monate die Bezüge weiter.

### **Zugeflossene und gewährte Vorstandsvergütung**

Die nachfolgend dargestellten Vergütungen der einzelnen Mitglieder des Vorstands der Porsche SE enthalten die Bezüge im Sinne des Handelsgesetzbuchs und des DCGK, die dem jeweiligen Mitglied für seine Tätigkeit als Vorstand der Porsche SE zugeflossen sind bzw. gewährt wurden. In den Angaben zu den Herren Meschke, Dr. Döss und von Hagen ist zudem die von der PTV AG gezahlte Vergütung für ihre Tätigkeit als deren Aufsichtsratsvorsitzender bzw. Mitglied des Aufsichtsrats enthalten. Herrn Meschke wird die von der PTV AG gezahlte Vergütung für seine Tätigkeit im Aufsichtsrat seit dem 30. Juli 2020 (seit dem 26. August 2020 als Aufsichtsratsvorsitzender)

auf seine Bezüge seitens der Porsche SE angerechnet. Darüber hinaus ergaben sich keine Organbezüge von Tochterunternehmen.

Die kurzfristigen variablen Vergütungen werden in dem Jahr als gewährte Zuwendungen ausgewiesen, für das sie gewährt wurden. Zudem erfolgt im selben Jahr der Ausweis als Zufluss.

Die langfristigen variablen Vergütungen werden ebenfalls in dem Jahr als gewährte Zuwendungen ausgewiesen, für das sie gewährt wurden. Als Zufluss werden sie hingegen in dem Jahr ausgewiesen, mit dessen Ablauf sämtliche aufschiebenden Bedingungen erfüllt wurden und deren Planlaufzeit im Berichtsjahr endete; dies ist regelmäßig zwei Geschäftsjahre nach dem Geschäftsjahr, für das sie gewährt wurden.

Ein Anerkennungsbonus wird in dem Jahr als gewährte Zuwendung und Zufluss erfasst, in dem er beschlossen wurde. In der Darstellung der Maximalvergütung bei den gewährten Zuwendungen ist dieser nicht enthalten.

**Hans Dieter Pötsch**

Vorstandsvorsitzender (seit 1. November 2015) und Vorstand für Finanzen (seit 25. November 2009)

in €	Zufluss		Gewährte Zuwendungen			
	2019	2020	2019	2020	2020 (Min)	2020 (Max)
Festvergütung	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000
Nebenleistungen	324.196	315.695	324.196	315.695	315.695	315.695
<b>Gesamtvergütung (erfolgsunabhängig)</b>	<b>824.196<sup>1</sup></b>	<b>815.695<sup>1</sup></b>	<b>824.196</b>	<b>815.695</b>	<b>815.695</b>	<b>815.695</b>

<sup>1</sup> Bezüge im Sinne von § 285 Nr. 9a HGB, §§ 314 Abs. 1 Nr. 6a i.V.m. 315e HGB.**Dr. Manfred Döss**

Vorstand für Recht und Compliance (seit 1. Januar 2016)

in €	Zufluss		Gewährte Zuwendungen			
	2019	2020	2019	2020	2020 (Min)	2020 (Max)
Festvergütung <sup>1</sup>	532.927	562.383	532.927	562.383	562.383	562.383
Nebenleistungen	85.647	86.826	85.647	86.826	86.826	86.826
<b>Erfolgsunabhängige Bestandteile</b>	<b>618.574<sup>2</sup></b>	<b>649.209<sup>2</sup></b>	<b>618.574</b>	<b>649.209</b>	<b>649.209</b>	<b>649.209</b>
Einjährige variable Vergütung	260.000	280.000	260.000	280.000	0	300.000
Mehrjährige variable Vergütung (langfristige Anreizwirkung)	0	330.000	390.000	420.000	0	450.000
<b>Erfolgsabhängige Bestandteile</b>	<b>260.000<sup>2</sup></b>	<b>610.000<sup>2</sup></b>	<b>650.000</b>	<b>700.000</b>	<b>0</b>	<b>750.000</b>
<b>Gesamtsumme</b>	<b>878.574<sup>2</sup></b>	<b>1.259.209<sup>2</sup></b>	<b>1.268.574</b>	<b>1.349.209</b>	<b>649.209</b>	<b>1.399.209</b>
Versorgungsaufwand	481.838	548.276	481.838	548.276	548.276	548.276
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>1.360.412</b>	<b>1.807.485</b>	<b>1.750.412</b>	<b>1.897.485</b>	<b>1.197.485</b>	<b>1.947.485</b>

<sup>1</sup> Davon entfallen 32.383 € (2.927 €) auf Vergütungen für seine Tätigkeit als Mitglied des Aufsichtsrats der PTV AG, einem Tochterunternehmen der Porsche SE.<sup>2</sup> Bezüge im Sinne von § 285 Nr. 9a HGB (unter Beachtung von Fußnote 1), §§ 314 Abs. 1 Nr. 6a i.V.m. 315e HGB.



**Lutz Meschke**

Vorstand für Beteiligungsmanagement (seit 1. Juli 2020)

in €	Zufluss	Gewährte Zuwendungen		
	2020	2020	2020 (Min)	2020 (Max)
Festvergütung	270.000	270.000	270.000	270.000
Nebenleistungen	78	78	78	78
<b>Erfolgsunabhängige Bestandteile</b>	<b>270.078<sup>2</sup></b>	<b>270.078</b>	<b>270.078</b>	<b>270.078</b>
Einjährige variable Vergütung	64.000	64.000	0	90.000
Mehrfährige variable Vergütung (langfristige Anreizwirkung)		96.000	0	135.000
<b>Erfolgsabhängige Bestandteile</b>	<b>64.000<sup>2</sup></b>	<b>160.000</b>	<b>0</b>	<b>225.000</b>
<b>Gesamtsumme<sup>1</sup></b>	<b>334.078<sup>2</sup></b>	<b>430.078</b>	<b>270.078</b>	<b>495.078</b>
Versorgungsaufwand	30.221	30.221	30.221	30.221
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>364.299</b>	<b>460.299</b>	<b>300.299</b>	<b>525.299</b>

<sup>1</sup> Es erfolgt eine Anrechnung der Vergütungen für die Tätigkeit seit dem 30. Juli 2020 im Aufsichtsrat der PTV AG, einem Tochterunternehmen der Porsche SE, in Höhe von 20.943 € auf die Gesamtbezüge.

<sup>2</sup> Bezüge im Sinne von § 285 Nr. 9a HGB (unter Beachtung von Fußnote 1), §§ 314 Abs. 1 Nr. 6a i.V.m. 315e HGB.

**Philipp von Hagen**

Vorstand für Beteiligungsmanagement (1. März 2012 bis 30. Juni 2020)

in €	Zufluss		Gewährte Zuwendungen			
	2019	2020	2019	2020	2020 (Min)	2020 (Max)
Festvergütung <sup>1</sup>	546.150	292.181	546.150	292.181	292.181	292.181
Nebenleistungen	86.603	46.715	86.603	46.715	46.715	46.715
<b>Erfolgsunabhängige Bestandteile</b>	<b>632.753<sup>2</sup></b>	<b>338.896<sup>2</sup></b>	<b>632.753</b>	<b>338.896</b>	<b>338.896</b>	<b>338.896</b>
Einjährige variable Vergütung	100.000	50.000	100.000	50.000	0	60.000
Mehrjährige variable Vergütung (langfristige Anreizwirkung)	150.000	150.000	150.000	75.000	0	90.000
<b>Erfolgsabhängige Bestandteile</b>	<b>250.000<sup>2</sup></b>	<b>200.000<sup>2</sup></b>	<b>250.000</b>	<b>125.000</b>	<b>0</b>	<b>150.000</b>
<b>Gesamtsumme</b>	<b>882.753<sup>2</sup></b>	<b>538.896<sup>2</sup></b>	<b>882.753</b>	<b>463.896</b>	<b>338.896</b>	<b>488.896</b>
Versorgungsaufwand	330.120	392.696	330.120	392.696	392.696	392.696
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>1.212.873</b>	<b>931.592</b>	<b>1.212.873</b>	<b>856.592</b>	<b>731.592</b>	<b>881.592</b>

<sup>1</sup> Davon entfallen 22.181 € (6.150 €) auf Vergütungen für seine Tätigkeit als Aufsichtsratsvorsitzender der PTV AG, einem Tochterunternehmen der Porsche SE. Mit Wirkung zum 30. Juni 2020 wurde das Aufsichtsratsmandat bei der PTV AG niedergelegt.

<sup>2</sup> Bezüge im Sinne von § 285 Nr. 9a HGB (unter Beachtung von Fußnote 1), §§ 314 Abs. 1 Nr. 6a i.V.m. 315e HGB; diese enthalten in 2020 zudem 225.000 € für mehrjährige variable Vergütung aus Tätigkeiten in den Geschäftsjahren 2019 und 2020, deren aufschiebende Bedingungen im Rahmen des Ausscheidens entfielen.

### **Leistungen im Zusammenhang mit dem Ausscheiden eines Vorstandsmitglieds während des Geschäftsjahres 2020**

Im Zusammenhang mit dem Ausscheiden von Herrn von Hagen aus dem Vorstand der Porsche SE wurde vereinbart, dass die ihm gemäß seinem Vorstandsarbeitsvertrag bis zum Ende der Vertragslaufzeit am 28. Februar 2021 zustehenden vertraglichen Leistungen vollständig erfüllt werden. Infolgedessen erhielt Herr von Hagen für die Zeit vom 1. Juli bis 31. Dezember 2020 eine Festvergütung von 270 T€, Nebenleistungen in Höhe von 25 T€, eine kurzfristige variable Vergütung in Höhe von 50 T€ (Zufluss 2020) sowie eine langfristige variable Vergütung in Höhe von 75 T€ (Zufluss 2022). Für den Zeitraum 1. Januar 2021 bis 28. Februar 2021 erhält Herr von Hagen ein Festgehalt von 90 T€, Nebenleistungen von 8 T€ sowie eine variable Vergütung in Höhe von 42 T€ (Zufluss kurzfristige variable Vergütung 2021 und langfristige variable Vergütung 2023). Die ursprünglich vorgesehenen Festsetzungs- bzw. Auszahlungsvoraussetzungen für die variablen Vergütungen der Jahre 2018 bis (anteilig) 2021 (positives Konzernergebnis vor Steuern und – im Fall der langfristigen variablen Vergütung – zusätzlich positive Nettoliquidität der Porsche SE) werden nicht mehr angewendet.

### **Leistungen bei regulärer und vorzeitiger Beendigung der Tätigkeit**

Herr Pötsch erhält von der Gesellschaft keine Ruhegehaltszusage. Die den Herren Dr. Döss, Meschke und von Hagen erteilte Zusage auf Versorgungsleistungen umfasst neben einer Alters- und Hinterbliebenenversorgung auch eine Versorgung im Fall der dauernden Dienstunfähigkeit.

Die künftigen Versorgungsleistungen von Herrn Dr. Döss und Herrn von Hagen ermitteln sich auf der Grundlage eines Prozentsatzes eines vereinbarten ruhegeldfähigen Einkommens. Dieser Prozentsatz

erhöht sich, ausgehend von einem Prozentsatz in Höhe von 25 %, für jedes volle Jahr der aktiven Tätigkeit im Vorstand der Porsche SE um einen Prozentpunkt. Die festgelegte Höchstgrenze beträgt dabei 40 %. Herr Dr. Döss hat zum 31. Dezember 2020 einen Ruhegehaltsanspruch in Höhe von 30 % und Herr von Hagen in Höhe von 33 % erreicht; der Versorgungssatz von Herrn von Hagen wird sich ungeachtet der vorzeitigen Beendigung der Vorstandstätigkeit auch im letzten Jahr der Tätigkeit um einen Prozentpunkt erhöhen. Für beide Herren wurde ein sofortiger Unverfallbarkeitsanspruch vereinbart.

Die Zahlung des Ruhegehalts erfolgt in monatlichen Beträgen ab Beendigung des Anstellungsvertrags bei Vollendung des 65. Lebensjahres oder bereits zu einem früheren Zeitpunkt, sofern eine dauernde Dienstunfähigkeit besteht. Wenn ein Anspruch auf Ruhegehalt vor Vollendung des 65. Lebensjahres besteht, berechnet sich das Ruhegehalt nach versicherungsmathematischen Grundsätzen durch Verrentung der vor dem Eintritt des Ruhegehaltsfalls steuerlich zulässigen Pensionsrückstellung.

Die Hinterbliebenenversorgung umfasst bei beiden Herren eine Witwenrente in Höhe von 60 % des Ruhegehalts sowie eine Waisenrente in Höhe von 20 % des Ruhegehalts für jedes Kind, die sich auf 10 % für jedes Kind verringert, sofern eine Witwenrente gezahlt wird. Witwen- und Waisenrenten dürfen insgesamt den Betrag des Ruhegehalts nicht überschreiten. Waisenrenten sind insgesamt auf 80 % des Ruhegehalts begrenzt.

Herrn Meschke steht ein Versorgungsbeitrag in Höhe von 60 T€ für jedes Kalenderjahr, in dem das Vorstandsdiensverhältnis besteht – längstens jedoch bis zur Vollendung des 62. Lebensjahres – zu. Für das Eintrittsjahr 2020 sowie im Falle einer unterjährigen Beendigung des Vorstandsdiensverhältnisses wird der Versorgungsbeitrag anteilig geleistet.

Die Zahlung des Versorgungskapitals erfolgt als einmaliger Kapitalbetrag bei Beendigung des Anstellungsvertrags nach Vollendung des 62. Lebensjahrs oder bereits zu einem früheren Zeitpunkt, sofern eine volle oder teilweise Erwerbsminderung vorliegt, die voraussichtlich nicht weniger als sechs Monate andauert.

Die Hinterbliebenenversorgung umfasst für die Witwe, andernfalls für die Kinder, einen Anspruch auf das nach Maßgabe der Zusage ermittelte Versorgungskapital.

Herr Dr. Döss behält nach Eintritt in den Ruhestand einen Anspruch auf die Überlassung eines Dienstfahrzeugs.

Die Dienstzeitaufwendungen nach IFRS entsprechen dem jeweiligen Versorgungsaufwand, daher wird diesbezüglich auf die Tabellen im Abschnitt „Zugeflossene und gewährte Vorstandsvergütung“ verwiesen. Die nachfolgende Tabelle enthält die Dienstzeitaufwendungen nach HGB und die Barwerte aus den jeweiligen Leistungsverpflichtungen nach HGB bzw. IFRS:

#### Dienstzeitaufwand und Barwerte aus den Leistungsverpflichtungen

in €	Dienstzeitaufwand HGB		Barwert HGB		Barwert IFRS	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Dr. Döss	554.467	562.717	3.480.483	2.848.813	4.456.115	3.652.372
Meschke	27.923	n/a	27.923	n/a	31.225	n/a
von Hagen	433.203	367.816	2.531.301	2.042.740	3.895.503	3.119.494



Für den Fall, dass die Vorstandstätigkeit eines Vorstandsmitglieds ohne wichtigen Grund vorzeitig endet, ist für jedes Mitglied ein Abfindungs-Cap vorgesehen, nach dem etwaige Abfindungszahlungen einschließlich Nebenleistungen auf maximal zwei Jahresvergütungen beschränkt sind. Die Zahlungen dürfen in keinem Fall mehr als die in der Restlaufzeit des Anstellungsvertrags anfallende Vergütung betragen. Für die Berechnung des Abfindungs-Caps ist auf die Gesamtvergütung des abgelaufenen Geschäftsjahres und gegebenenfalls auch auf die voraussichtliche Gesamtvergütung für das laufende Geschäftsjahr abzustellen.

Bei Beendigung des Anstellungsverhältnisses ist die variable Vergütung des laufenden Geschäftsjahres zeitanteilig zu kürzen. Der Zeitpunkt der Fälligkeit wird durch das vorzeitige Ausscheiden aus dem Vorstand der Gesellschaft nicht berührt.

Im Falle des Ausscheidens aus dem Vorstand aufgrund einer Kündigung der Porsche SE aus wichtigem Grund verfallen bei Herrn Dr. Döss die Ansprüche auf bisher (ganz oder teilweise) noch nicht fällige bzw. bei Herrn Meschke auf bisher noch nicht zur Auszahlung gelangte variable Vergütungen.

---

## Vergütung des Aufsichtsrats

### **Vergütungsgrundsätze der Porsche SE**

Die Vergütung des Aufsichtsrats der Porsche SE ist in § 13 der Satzung der Gesellschaft festgelegt. Jedes Mitglied des Aufsichtsrats erhält eine feste Vergütung von jeweils 75 T€ für das abgelaufene Geschäftsjahr. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats erhält 150 T€ und sein Stellvertreter 100 T€. Jedes Mitglied des Präsidialausschusses erhält zusätzlich für das jeweils abgelaufene Geschäftsjahr eine Festvergütung von 25 T€ und der Vorsitzende eine zusätzliche Festvergütung von 50 T€. Mitglieder des Prüfungsausschusses erhalten zusätzlich eine jährliche Festvergütung von 50 T€. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses erhält eine zusätzliche jährliche Festvergütung von 100 T€. Die Mitglieder des Nominierungsausschusses erhalten keine separate Vergütung. Aufsichtsratsmitglieder, die nur während eines Teils des Geschäftsjahres dem Aufsichtsrat oder einem Ausschuss angehört haben oder den Vorsitz innehatten, erhalten die Vergütung zeitanteilig.

**Bezüge des Aufsichtsrats**

Der Aufsichtsrat erhielt für seine Tätigkeit bei der Porsche SE im Geschäftsjahr 2020 insgesamt 1.150 T€ (1.129 T€).

Die nachfolgend dargestellten Vergütungen der einzelnen gegenwärtigen Mitglieder des Aufsichtsrats der Porsche SE enthalten die Bezüge für die Tätigkeit im Aufsichtsratsgremium sowie für die Tätigkeit in einem Ausschuss des Aufsichtsrats der Porsche SE.

**Erfolgsunabhängige Bezüge des Aufsichtsrats**

in €	2020	2019
Dr. Wolfgang Porsche	200.000	200.000
Dr. Hans Michel Piëch	175.000	175.000
Prof. Dr. Ulrich Lehner	175.000	175.000
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	150.000	150.000
Mag. Josef Michael Ahorner	75.000	75.000
Mag. Marianne Heiß	75.000	75.000
Dr. Günther Horvath	75.000	75.000
Dr. Stefan Piëch	75.000	75.000
Peter Daniell Porsche	75.000	75.000
Prof. KR Ing. Siegfried Wolf	75.000	54.452
<b>Gesamt</b>	<b>1.150.000</b>	<b>1.129.452</b>

## Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung

### Chancen- und Risikobericht des Porsche SE Konzerns

#### Risikomanagement-System des Porsche SE Konzerns

##### **Überblick Risikomanagement-System**

Das Risikomanagement-System des Porsche SE Konzerns wurde aufgebaut, um potenziell bestandsgefährdende Risiken sowie Risiken, die geeignet sind, die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage nachhaltig und wesentlich zu beeinträchtigen, frühzeitig zu erkennen, um mit geeigneten Steuerungsmaßnahmen drohenden Schaden für das Unternehmen abzuwenden und eine Bestandsgefährdung ausschließen zu können.

Das Risikomanagement-System des Porsche SE Konzerns überwacht sowohl die direkten Risiken auf Ebene der Porsche SE als auch im nachfolgend beschriebenen Rahmen die wesentlichen mittelbaren und unmittelbaren Risiken aus Beteiligungen. Die Beteiligungen verfügen grundsätzlich jeweils über ein eigenständiges Risikomanagement-System und sind selbst für das Management ihrer Risiken verantwortlich. Das Risikomanagement-System lässt sich dementsprechend in die Sphäre der Porsche SE als Holdinggesellschaft und die Sphäre der Beteiligungen unterteilen.

Die Porsche SE fokussiert sich in ihrem Risikomanagement-System auf potenzielle negative Auswirkungen von Risiken. Situativ werden jedoch auch Chancenpotenziale analysiert und dargestellt.

Durch die Ausgestaltung des Risikomanagement-Systems soll sichergestellt werden, dass das Management der Porsche SE stets über substanzielle Risikotreiber informiert ist und potenzielle Auswirkungen der identifizierten Risiken einschätzen kann, um frühzeitig geeignete Gegenmaßnahmen zu ergreifen.

Das Risikomanagement-System des Porsche SE Konzerns wird kontinuierlich weiterentwickelt und an die Erfordernisse angepasst. Der Abschlussprüfer der Porsche SE überprüft jährlich das Risikofrüherkennungssystem des Porsche SE Konzerns auf seine grundsätzliche Eignung, bestandsgefährdende Risiken frühzeitig erkennen zu können, und beurteilt gemäß § 317 Abs. 4 HGB die Funktionsfähigkeit des Risikofrüherkennungs- und Überwachungssystems. Die Einschätzung der Wahrscheinlichkeit und des Ausmaßes zukünftiger Ereignisse und Entwicklungen unterliegt naturgemäß Unsicherheiten. Selbst das beste Risikomanagement-System kann nicht alle potenziellen Risiken vorhersehen und regelwidrige Handlungen niemals vollständig verhindern.



### Risikomanagement-System der Porsche SE

Das Risikomanagement-System der Porsche SE gliedert sich in die drei Verteidigungslinien „operatives Risikomanagement“, „strategisches Risikomanagement“ und „überprüfendes Risikomanagement“.

Das „operative Risikomanagement“ als erste Verteidigungslinie umfasst die Analyse, die Steuerung, das Monitoring und die Dokumentation der Risiken auf operativer Ebene. Die Porsche SE unterscheidet hierbei zwischen zwei Risikotypen. Der erste Risikotyp umfasst die Risiken aus der Geschäftstätigkeit, die im Rahmen von (bewussten) unternehmerischen Entscheidungen eingegangen werden (sog. „unternehmerische Risiken“). Der zweite Risikotyp umfasst Risiken, die aus einer fehlenden Definition oder einer unzureichenden Einhaltung von Prozessen resultieren (sog. „organisatorische Risiken“). Jeder einzelne Fachbereich innerhalb der Porsche SE ist dafür verantwortlich, die in seinem Bereich vorhandenen Risiken selbstständig zu identifizieren, zu bewerten, zu steuern, zu überwachen, zu dokumentieren und wesentliche Risiken an den Finanzbereich zu melden. Dies bedeutet insbesondere, dass auf dieser Ebene in allen Bereichen des Unternehmens unmittelbar Maßnahmen zur Steuerung der Risiken abgeleitet und umgesetzt werden sollen und eine Ausbreitung der Risiken auf andere Bereiche oder gar auf das Gesamtunternehmen verhindert werden soll. Hinsichtlich der organisatorischen Risiken erfolgt das operative Risikomanagement durch das Interne Kontrollsystem, welches im Abschnitt „Internes Kontrollsystem ein

schließlich rechnungslegungsbezogenes Internes Kontrollsystem der Porsche SE“ beschrieben wird. Zusätzlich zum operativen Management der konkreten einzelnen Risikofelder auf Ebene der Fachbereiche erfolgt durch den Finanzbereich auch eine gesamthafte Betrachtung der wesentlichen Risiken, um der Gesamtrisikosituation des Konzerns Rechnung zu tragen und Wechselwirkungen zwischen Risikofeldern zu erkennen.

Das „strategische Risikomanagement“ als zweite Verteidigungslinie verantwortet den konzeptionellen Aufbau und die Kontrolle der sachgerechten Implementierung des gesamten Risikomanagement-Systems. Hierzu gehört neben der Erstellung einer Risikolandkarte, der Ableitung von generischen Risikostrategien, der Definition einer grundsätzlichen Prozessstruktur zum operativen Management von Risiken und der Zuordnung von Risikofeldern zu den jeweiligen Risikoeignern insbesondere auch die Kontrolle der Durchführung, Wirksamkeit und Dokumentation des operativen und strategischen Risikomanagements durch den Vorstand und den Aufsichtsrat der Porsche SE.

Das „überprüfende Risikomanagement“ als dritte Verteidigungslinie soll die Angemessenheit und die Wirksamkeit des Risikomanagement-Systems sicherstellen und damit insbesondere, dass das operative und das strategische Risikomanagement im Einklang mit extern und intern definierten Normen stehen. Verantwortlich für das überprüfende Risikomanagement ist die Revision, die als objektive Instanz in Form von Stichproben überprüft, ob das



operative Risikomanagement in allen Bereichen verankert ist sowie regelmäßig durchgeführt wird, und die Ergebnisse der Revisionsaktivitäten an den Aufsichtsrat berichtet. Darüber hinaus wird die strategische Ebene dahingehend überprüft, ob ein strukturierter Systemansatz besteht bzw. die jeweiligen Kontrollen und Überprüfungen im strategischen Risikomanagement durchgeführt werden.

### **Risikomanagement auf Ebene der wesentlichen Beteiligungen**

Die Beteiligungen der Porsche SE verfügen grundsätzlich jeweils über ein eigenständiges Risikomanagement-System, um die Risiken auf ihrer Ebene zu überwachen und zu steuern.

Das Management der Risiken bei Volkswagen ist auf Ebene der Volkswagen AG angesiedelt. Die Aufgabe des Risikomanagements der Volkswagen AG ist es, die auf Ebene des Volkswagen Konzerns bestehenden Risiken zu identifizieren, zu steuern und zu überwachen. Dabei hat die Volkswagen AG ihr eigenes konzernweites Risikomanagement-System implementiert und ist damit selbst für ihre Risikohandhabung verantwortlich. Gleichzeitig ist die Volkswagen AG jedoch gehalten sicherzustellen, dass die Porsche SE als Holdinggesellschaft – im Rahmen des gesetzlich zulässigen Informationsaustauschs – frühzeitig über bestandsgefährdende Risiken informiert wird. Dies geschieht unter anderem in Form von Managementgesprächen und durch die Weitergabe von Risikoberichten. Der Abschlussprüfer der Volkswagen AG überprüft jährlich das Risikofrüherkennungssystem des Volkswagen Konzerns auf seine grundsätzliche Eignung, bestandsgefährdende Risiken frühzeitig erkennen zu können und beurteilt gemäß § 317 Abs. 4 HGB die Funktionsfähigkeit des Risikofrüherkennungs- und Überwachungssystems. Für zusätzliche Informationen zum Aufbau des Risikomanagement-Systems auf Ebene der Volkswagen AG verweisen wir auf die Ausführungen im Abschnitt „Risikomanagementsystem des Volkswagen Konzerns“.

Die PTV AG ist selbst für ihre Risikohandhabung im Rahmen eines eigenständigen konzernweiten Risikomanagement-Systems verantwortlich. Die Implementierung eines integrierten Risikomanagement-Systems ist zum Berichtszeitpunkt weiter fortgeschritten. Durch regelmäßige Managementgespräche und regelmäßige Berichte zur wirtschaftlichen Situation soll sichergestellt werden, dass die Porsche SE über wesentliche Risiken auf Ebene der PTV AG informiert wird.

### **Internes Kontrollsystem einschließlich rechnungslegungsbezogenes Internes Kontrollsystem der Porsche SE**

Ziel des Internen Kontrollsystems der Porsche SE ist die Steuerung der organisatorischen Risiken im Rahmen des operativen Risikomanagements.

Das Interne Kontrollsystem gibt einheitliche Maßnahmen zur Steuerung der organisatorischen Risiken vor. Aufbauend auf einer umfassenden Prozesslandkarte werden für das Gesamtunternehmen eine geeignete Aufbauorganisation und vom jeweiligen Prozesseigner für die wesentlichen Prozesse die einzelnen Prozessschritte, Zuständigkeiten und Schnittstellen abgeleitet. Für Prozesse und Schnittstellen mit besonderer Relevanz werden Kontrollen definiert, deren Einhaltung grundsätzlich unter Anwendung des Vier-Augen-Prinzips überwacht wird. Die Dokumentation dieser Maßnahmen erfolgt in Prozessübersichten, Richtlinien und Checklisten.

Das rechnungslegungsbezogene Interne Kontrollsystem hat zum Ziel, die Ordnungsmäßigkeit und Rechtmäßigkeit der internen und externen Rechnungslegung bzw. Finanzberichterstattung sicherzustellen. Es umfasst Maßnahmen, die eine vollständige, richtige und zeitnahe Übermittlung solcher Informationen gewährleisten sollen, die für die Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses sowie des zusammengefassten Konzernlageberichts der Porsche SE notwendig sind.



## Chancen und Risiken des Porsche SE Konzerns

### Organisatorische Risiken

Organisatorische Risiken umfassen Risiken, die aus einer fehlenden Definition oder einer unzureichenden Einhaltung von Prozessen resultieren. Zur Steuerung dieser Risiken dient das Interne Kontrollsystem. Die Porsche SE unterscheidet hierbei zwischen den Risikofeldern „Finanzberichterstattung/Rechnungswesen“, „operativer Geschäftsbetrieb“ und „Compliance“.

Hinsichtlich des Risikofelds „Finanzberichterstattung/Rechnungswesen“ wird für das grundsätzlich dezentral organisierte Rechnungswesen des Porsche SE Konzerns die einheitliche Bilanzierung und Bewertung auf Grundlage der für den Porsche SE Konzern geltenden Vorschriften durch das IFRS Bilanzierungshandbuch der Porsche SE sichergestellt. Die Aufgaben des Rechnungswesens nehmen die Konzerngesellschaften eigenverantwortlich wahr. Die Abschlüsse der Konzerngesellschaften werden unter Zuhilfenahme von Standard-Software erstellt. Durch die Vorgabe formaler Anforderungen wie einem konzernweiten Terminplan sowie festgelegter Berichtspakete für die jeweiligen Konzerngesellschaften wird die rechtzeitige und einheitliche Berichterstattung der in den Konzernabschluss einbezogenen Einheiten gewährleistet. Die Bestandteile der für den Porsche SE Konzern zu erstellenden Berichtspakete sind im

Detail festgelegt und werden regelmäßig anhand gesetzlicher Neuerungen aktualisiert. Nach Erhalt werden diese einer ausführlichen Analyse und Plausibilisierung unterzogen. Sachverhaltsabhängig werden in Gesprächen die wesentlichen Entwicklungen mit den Konzerngesellschaften diskutiert.

Die Verarbeitung der Berichtspakete erfolgt in einem zertifizierten Konsolidierungssystem. Durch umfangreiche manuelle wie auch systemseitige Kontrollen soll die Vollständigkeit und Verlässlichkeit der im Konzernabschluss verarbeiteten Informationen gewährleistet werden. Bei allen rechnungslegungsbezogenen Prozessen bilden das Vier-Augen-Prinzip sowie Plausibilitätskontrollen die zentralen Grundlagen des Internen Kontrollsystems. Ferner werden der Konzernabschluss sowie die von den Konzerneinheiten berichteten Zahlen und Informationen Soll-Ist-Vergleichen unterzogen und Analysen über die inhaltliche Zusammensetzung einzelner Posten erstellt. Durch geeignete Auswahlprozesse und regelmäßige Schulungsmaßnahmen soll die Qualifikation der in den Rechnungslegungsprozess einbezogenen Mitarbeiter sichergestellt werden.

Die Erstellung des zusammengefassten Konzernlageberichts erfolgt unter Beachtung der geltenden Vorschriften und Regelungen zentral unter Einbeziehung der Konzerngesellschaften.

Hinsichtlich des Risikofelds „operativer Geschäftsbetrieb“ haben sämtliche Fachbereiche der Porsche SE ihre jeweiligen operativen Prozesse und

Schnittstellen analysiert sowie für Prozesse und Schnittstellen mit besonderer Relevanz Kontrollen definiert und überwachen deren Einhaltung.

Zur Steuerung der Risiken aus dem Risikofeld „Compliance“ hat die Porsche SE eine Compliance-Organisation und damit ein Compliance-Managementsystem implementiert, das insbesondere die präventive Aufgabe hat, Verstöße gegen Gesetze, sonstige Rechtsvorschriften und unternehmensinterne Richtlinien und Regelungen zu verhindern. In diesem Zusammenhang wurde auch ein Compliance Council eingerichtet, welches sich aus leitenden Mitarbeitern der wesentlichen Fachbereiche zusammensetzt. Das Compliance Council hat im Geschäftsjahr 2020 in seinen Sitzungen neben der Anpassung von internen Richtlinien insbesondere allgemeine Compliance-relevante Themen behandelt.

### **Risikoeinschätzung zu organisatorischen Risiken**

Die organisatorischen Risiken des Porsche SE Konzerns werden regelmäßig anhand der Kategorien gering, mittel und hoch mit einer Risikoeinschätzung versehen. Die drei identifizierten Risikofelder „Finanzberichterstattung/Rechnungswesen“, „operativer Geschäftsbetrieb“ und „Compliance“ werden zum Berichtszeitpunkt jeweils in die Risikokategorie gering eingestuft.

### **Unternehmerische Risiken**

Im Bereich der unternehmerischen Risiken weist der Porsche SE Konzern im Wesentlichen Chancen und Risiken aus Beteiligungen, Risiken aus Finanzinstrumenten sowie rechtliche und steuerliche Chancen und Risiken auf. Diese werden anhand ihres potenziellen Einflusses auf die Ergebnis- und Liquiditätssituation des Porsche SE Konzerns betrachtet. Der Fokus des Risikomanagements liegt hierbei insbesondere auf negativen Abweichungen von den Erwartungen hinsichtlich der Entwicklung

des Konzernergebnisses nach Steuern bzw. der Nettoliquidität des Porsche SE Konzerns.

### **Chancen und Risiken aus Beteiligungen**

Grundsätzlich bestehen für die Porsche SE im Rahmen bestehender und etwaiger künftiger Beteiligungen Chancen und Risiken bezüglich der Effekte auf ihr Ergebnis und/oder ihre Nettoliquidität. Dies beinhaltet das Risiko von Wertberichtigungsbedarfen mit entsprechender Belastung des Ergebnisses der Porsche SE, das Risiko verminderter Dividendenzuflüsse, das Risiko von Ergebnisbelastungen aus Marktwertänderungen von zum Fair Value bilanzierten Eigenkapitalinstrumenten sowie das Risiko von Ergebnisbelastungen, die der Porsche SE im Konzernabschluss im Wege der Equity-Methode zugerechnet werden. Es ergeben sich aber auch entsprechende Chancen aus einer positiven Entwicklung in diesen Bereichen. Wesentliche Risiken ergeben sich für die Porsche SE derzeit aus den Beteiligungen an der Volkswagen AG und der PTV AG sowie dem Venture-Portfolio, das die Minderheitsbeteiligungen an Technologieunternehmen umfasst.

Zur frühzeitigen Erkennung eines möglichen Wertberichtigungsbedarfs werden durch die Porsche SE regelmäßig Kennzahlen über den jeweiligen Geschäftsverlauf insbesondere der Beteiligungen an der Volkswagen AG und der PTV AG analysiert und gegebenenfalls Analysteneinschätzungen beobachtet. Beim Vorliegen konkreter Anhaltspunkte für einen möglichen Wertberichtigungsbedarf bzw. jährlich führt die Porsche SE Werthaltigkeitstests durch. Die Bewertungen der Porsche SE basieren auf einem Discounted-Cashflow-Verfahren und erfolgen jeweils auf Grundlage der letzten vom Management der jeweiligen Beteiligung aufgestellten Planung, die gegebenenfalls an aktuelle Erkenntnisse angepasst wird. Für die Diskontierung der Cashflows werden gewichtete Kapitalkosten herangezogen. Situativ werden ergänzend zum Discounted-Cashflow-Verfahren auch Bewertungen anhand von Multiplikatoren durchgeführt.









Bezüglich der Beteiligung an der Volkswagen AG besteht insbesondere das Risiko, dass das der Porsche SE im Rahmen der at Equity-Bewertung zugerechnete Ergebnis durch eine unterplanmäßige Entwicklung des Volkswagen Konzerns unterhalb der Erwartungen liegt (im Folgenden als Risikofeld „Ergebnisbeitrag Volkswagen“ bezeichnet). Die größten Risiken auf Ebene des Volkswagen Konzerns bestehen hierbei nach Aussage von Volkswagen in einer negativen Absatz- und Marktentwicklung, in Bezug auf Qualität und Cyber-Sicherheit sowie in einer nicht bedarfs- und anforderungsgerechten Produktentwicklung insbesondere im Hinblick auf Elektromobilität und Digitalisierung. Darüber hinaus stellt die Nichterreichung CO<sub>2</sub>-bezogener Vorgaben ein Risiko dar. Weiterhin verbleiben für den Volkswagen Konzern Risiken aus der Dieseldiagnostik. Für das Jahr 2021 können sich aus einer nicht nachhaltig erfolgreichen Eindämmung der Covid-19-Pandemie negative Auswirkungen, zum Beispiel aus Versorgungsengpässen, ergeben. Die Einschätzung zu Risiken auf Ebene der Volkswagen-Beteiligung basiert auf dem Risiko- und Chancenbericht im Konzernlagebericht 2020 der Volkswagen AG.

Hinsichtlich der Werthaltigkeit der Beteiligung an der Volkswagen AG wurde im Geschäftsjahr 2020 aufgrund der unter dem at Equity-Buchwert liegenden anteiligen Börsenkaptalisierung ein Werthaltigkeitstest durchgeführt. Da der Werthaltigkeitstest auf der aktuellen Planung des Volkswagen Konzerns basiert, bestehen auch hierbei die oben beschriebenen Risiken einer unterplanmäßigen Entwicklung mit potenziellen Auswirkungen auf die Werthaltigkeit der

Beteiligung. Das Risiko eines ergebniswirksamen Wertberichtigungsbedarfs wird im Folgenden als Risikofeld „Werthaltigkeit Volkswagen“ bezeichnet. Im Rahmen des Werthaltigkeitstests wurden Sensitivitätsanalysen hinsichtlich wesentlicher Bewertungsparameter durchgeführt. Da in jedem der im Rahmen der Sensitivitätsanalyse betrachteten Szenarien der Nutzungswert der Beteiligung an der Volkswagen AG deutlich über dem Buchwert lag, wird auf Basis des derzeitigen Kenntnisstands der Eintritt eines zukünftigen Wertberichtigungsbedarfs als unwahrscheinlich eingeschätzt.

Zudem besteht grundsätzlich das Risiko einer signifikanten Verminderung des erwarteten Dividendenzuflusses von der Volkswagen AG (im Folgenden als Risikofeld „Dividendenzufluss Volkswagen“ bezeichnet) mit entsprechenden Auswirkungen auf die Nettoliquidität des Porsche SE Konzerns. Derartige Entwicklungen werden derzeit nicht erwartet.

Durch die Vollkonsolidierung der PTV Group in den Konzernabschluss der Porsche SE besteht grundsätzlich das Risiko einer ergebniswirksamen Wertberichtigung des im Rahmen der Kaufpreisallokation aufgedeckten Geschäfts- oder Firmenwerts (im Folgenden als Risikofeld „Werthaltigkeit PTV“ bezeichnet). Die Werthaltigkeit des Geschäfts- oder Firmenwerts wird jährlich und beim Vorliegen konkreter Anhaltspunkte auf einen möglichen Wertberichtigungsbedarf überprüft. Per 31. Dezember 2020 wurde turnusgemäß ein Werthaltigkeitstest durchgeführt. Im Ergebnis lag kein Wertberichtigungsbedarf



des Geschäfts- oder Firmenwerts vor. Aufgrund der höheren Differenz zwischen dem bestimmten Nutzungswert und dem Buchwert der zahlungsmittelgenerierenden Einheit hat sich die Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikofelds „Werthaltigkeit PTV“ im Vergleich zum Vorjahr reduziert. Ein künftiger Wertberichtigungsbedarf des Geschäfts- oder Firmenwerts wird derzeit als unwahrscheinlich eingeschätzt.

Durch die positive Wertentwicklung der Minderheitsbeteiligungen an Technologieunternehmen im Geschäftsjahr 2020 und dem damit verbundenen Anstieg des Buchwerts dieser Beteiligungen wurde die Berichterstattung um das Risikofeld „Ergebnisbeitrag Venture-Portfolio“ ergänzt. Chancen und Risiken ergeben sich im Wesentlichen aus Marktwertänderungen, die sich vollständig auf das Ergebnis des Porsche SE Konzerns auswirken. Die Wertentwicklung von Technologieunternehmen in disruptiven Märkten unterliegt grundsätzlich einer erhöhten Unsicherheit.

#### **Risiken aus Finanzinstrumenten**

Die Porsche SE sieht sich im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit Risiken ausgesetzt, die aus dem Einsatz von Finanzinstrumenten resultieren. Sich hieraus ergebende wesentliche Risiken werden im Folgenden als Risikofeld „Risiken aus Finanzinstrumenten“ bezeichnet. Die derzeit von der Porsche SE eingesetzten Finanzinstrumente setzen sich insbesondere aus flüssigen Mitteln, Termingeldanlagen und Wertpapieren zusammen.

Durch die Verwendung von Finanzinstrumenten im Rahmen des Liquiditätsmanagements ergeben sich Kontrahentenrisiken. Zur Verminderung der Kontrahentenrisiken führt die Porsche SE Bonitätsüberwachungen durch und streut die Anlage der Liquidität über unterschiedliche Kontrahenten. Weitere Risiken aus der Verwendung von Finanzinstrumenten, mit Ausnahme der im Abschnitt Chancen und Risiken aus Beteiligungen dargestellten Marktpreisrisiken der Finanzinstrumente im Venture-Portfolio, werden für die Porsche SE derzeit als unwesentlich eingestuft.

Daneben besteht eine Freistellungserklärung der Porsche SE gegenüber dem Einlagensicherungsfonds des Bundesverbands Deutscher Banken zu Gunsten der Volkswagen Bank GmbH, welche im Jahr 2009 gegeben wurde.

#### **Rechtsrisiken**

Die Porsche SE ist national und international an Rechtsstreitigkeiten und behördlichen Verfahren beteiligt. Im Wesentlichen handelt es sich zum 31. Dezember 2020 hierbei um Schadensersatzklagen im Zusammenhang mit dem Aufbau der Beteiligung an der Volkswagen AG und dem Vorwurf der vermeintlichen Marktmanipulation sowie Klageverfahren wegen angeblich pflichtwidrig unterlassener bzw. fehlerhafter Kapitalmarktinformationen im Zusammenhang mit der Dieseldematik. Soweit übersehbar, werden zur bilanziellen Berücksichtigung der hieraus entstehenden Risiken im erforderlichen Umfang





Rückstellungen gebildet. Die im Berichtsjahr gebildeten Rückstellungen für Rechtsrisiken entsprechen in ihrer Höhe den für die laufenden Verfahren erwarteten Anwalts- und Verfahrenskosten. Nach Einschätzung des Unternehmens haben diese Risiken bislang keinen nachhaltigen Einfluss auf die wirtschaftliche Lage des Konzerns. Da der Ausgang der Rechtsstreitigkeiten jedoch nur begrenzt einschätzbar ist, ist nicht auszuschließen, dass gleichwohl gegebenenfalls sehr schwerwiegende Schäden eintreten können, die nicht durch zurückgestellte Beträge abgedeckt sind, was zu entsprechenden Ergebnis- und Liquiditätsbelastungen führen würde.

Zum Stand der Rechtsstreitigkeiten und zu aktuellen Entwicklungen wird auf das Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“ verwiesen.

### **Steuerliche Chancen und Risiken**

Mit der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG zum 1. August 2012 sind grundsätzlich steuerliche Risiken verbunden. Zur Absicherung der Transaktion aus steuerlicher Sicht und damit zur Vermeidung der Nachversteuerung von in der Vergangenheit vorgenommenen Ausgliederungen wurden verbindliche Auskünfte der zuständigen Finanzbehörden eingeholt. Die Porsche SE hat die zur Umsetzung des Einbringungsvorgangs erforderlichen Maßnahmen entsprechend der erhaltenen

verbindlichen Auskünfte umgesetzt und überwacht deren Einhaltung.

Die steuerliche Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2009 bis 2013 findet weiterhin statt. Neue Erkenntnisse aus der steuerlichen Außenprüfung für die Zeiträume 2009 bis 2013 können dazu führen, dass sich die Steuerrückstellungen und Zinsen erhöhen oder vermindern bzw. bereits erhaltene Erstattungen teilweise zurückgezahlt werden.

In den Veranlagungszeiträumen 2006 bis 2009 war die Porsche SE zunächst Rechtsnachfolgerin der Porsche AG und später Organträgerin und damit Steuerschuldnerin. Die Volkswagen AG hat sich im Rahmen der Betriebseinbringung grundsätzlich verpflichtet, steuerliche Vorteile – zum Beispiel in Form einer Erstattung, Minderung oder Ersparnis von Steuern, einer Auflösung von Steuerverbindlichkeiten oder Rückstellungen oder einer Erhöhung steuerlicher Verluste – der Porsche Holding Stuttgart GmbH, der Porsche AG sowie deren Rechtsvorgängern und Tochterunternehmen, die Veranlagungszeiträume bis zum 31. Juli 2009 betreffen, an die Porsche SE zu erstatten. Umgekehrt stellt die Porsche SE die Porsche Holding Stuttgart GmbH, die Porsche AG sowie deren Rechtsvorgänger unter bestimmten Voraussetzungen von steuerlichen Nachteilen frei, die über die auf Ebene dieser Gesellschaften passivierten Verpflichtungen aus Zeiträumen bis einschließlich 31. Juli 2009 hinausgehen. Falls die Summe der steuerlichen Vorteile die Summe der steuerlichen Nachteile übersteigt, hat



die Porsche SE einen Anspruch gegen die Volkswagen AG auf eine Zahlung in Höhe des die steuerlichen Nachteile übersteigenden Betrags. Die Höhe der hierbei zu berücksichtigenden steuerlichen Vor- und Nachteile ergibt sich aus den Regelungen des Einbringungsvertrags. Die sich auf Ebene der Porsche SE ergebenden Risiken, für die in Vorjahren Rückstellungen passiviert waren und Zahlungen geleistet wurden, werden im Volkswagen Konzern zum Teil zu steuerlichen Vorteilen führen, die voraussichtlich durch die bestehenden Regelungen die steuerlichen Risiken der Porsche SE teilweise kompensieren. Die Regelungen des Einbringungsvertrags decken jedoch nicht alle Sachverhalte und damit nicht sämtliche steuerlichen Risiken der Porsche SE aus den steuerlichen Außenprüfungen für die Veranlagungszeiträume 2006 bis 2009 ab. Ein möglicher Erstattungsanspruch gegen die Volkswagen AG ist erst nach Abschluss der steuerlichen Außenprüfung für den Veranlagungszeitraum 2009 hinsichtlich seines Bestehens und seiner Höhe verlässlich ermittelbar. Basierend auf dem Ergebnis der abgeschlossenen steuerlichen Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2006 bis 2008 und dem zum Zeitpunkt der Aufstellung dieses Abschlusses gegebenen Kenntnisstand für den Veranlagungszeitraum 2009 wird für die Porsche SE ein Ausgleichsanspruch gegen die Volkswagen AG im niedrigen dreistelligen Millionen-Euro-Bereich geschätzt. Künftige Erkenntnisse können dazu führen, dass sich der mögliche Ausgleichsanspruch erhöht oder vermindert.

#### **Risikoeinschätzung zu unternehmerischen Risiken**

Die Methodik zur regelmäßigen Einschätzung unternehmerischer Risiken wurde im abgelaufenen Geschäftsjahr unverändert beibehalten. So wird für die wesentlichen unternehmerischen Risiken des Porsche SE Konzerns jeweils eine Risikoeinschätzung anhand von Risikokategorien „Gering“, „Mittel“ und „Hoch“ vorgenommen. Dabei wird das Risiko einer Unterschreitung der kommunizierten Prognosekorridore für das Ergebnis nach Steuern und/oder die Nettoliquidität der Porsche SE bewertet. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Breite des Prognosekorridors für das Konzernergebnis nach Steuern der Porsche SE erhöht, die Breite des Prognosekorridors für die Konzern-Nettoliquidität der Porsche SE ist unverändert.

In die Risikoeinschätzung eines Risikofelds fließen das mögliche Ausmaß des Risikofelds sowie dessen Eintrittswahrscheinlichkeit ein. Ein betrachtetes Risikofeld wird anhand seines möglichen Ausmaßes einer der Stufen gering, moderat und hoch zugeordnet. Diese Zuordnung basiert in der Regel auf der potenziellen Wirkung, die ein betrachtetes Risikofeld auf das Ergebnis nach Steuern und/oder die Nettoliquidität des Porsche SE Konzerns im Sinne einer negativen Abweichung vom entsprechenden Prognosewert haben kann. Risikofelder mit einem möglichen Ausmaß der Stufe hoch haben in Einzelbetrachtung zum Berichtszeitpunkt grundsätzlich



das Potential, die Kennzahlen Ergebnis nach Steuern und/oder Nettoliquidität des Porsche SE Konzerns um mehr als die Hälfte des Prognosekorridors zu belasten.

Die Einteilung der Eintrittswahrscheinlichkeit geschieht anhand der Stufen unwahrscheinlich, mittlere Wahrscheinlichkeit und sehr wahrscheinlich.

Die Risikoeinschätzung der wesentlichen unternehmerischen Risiken des Porsche SE Konzerns anhand der Risikokategorien ist unverändert zum Vorjahresstand. Die Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikofelds „Werthaltigkeit PTV“ wird nun der Stufe unwahrscheinlich (Vorjahr: mittlere Wahrscheinlichkeit) zugeordnet. Die Berichterstattung wurde zudem um das Risikofeld „Ergebnisbeitrag Venture-Portfolio“ in der Risikokategorie „Gering“ ergänzt. Die Risikoeinschätzung stellt sich zum Berichtszeitpunkt wie folgt dar:

#### Darstellung der Risikoeinschätzung (in Bezug auf die Prognosekorridore)

Mögliches Ausmaß (in Bezug auf die Prognosekorridore)	hoch	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dividendenzufluss Volkswagen</li> <li>• Werthaltigkeit Volkswagen</li> <li>• Steuerliche Risiken</li> <li>• Rechtsrisiken</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ergebnisbeitrag Volkswagen</li> </ul>	
	moderat	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Risiken aus Finanzinstrumenten</li> </ul>		
	gering	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Werthaltigkeit PTV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ergebnisbeitrag Venture-Portfolio</li> </ul>	
		<b>unwahrscheinlich</b>	<b>mittlere Wahrscheinlichkeit</b>	<b>sehr wahrscheinlich</b>
	<b>Eintrittswahrscheinlichkeit</b>			
		 Risikokategorie „Gering“	 Risikokategorie „Mittel“	 Risikokategorie „Hoch“

#### Gesamtaussage zur Risikosituation des Porsche SE Konzerns

Die Gesamtrisikosituation ergibt sich für den Porsche SE Konzern aus den Einzelrisiken der wesentlichen Beteiligungen sowie aus den dargestellten spezifischen Risiken der Porsche SE.

Das Risikomanagement-System soll einen adäquaten Umgang mit diesen Risiken gewährleisten. Nach den heute bekannten Informationen bestehen nach Einschätzung des Vorstands keine Risiken, die den Fortbestand des Porsche SE Konzerns gefährden könnten.



## Chancen- und Risikobericht des Volkswagen Konzerns

### Risikomanagementsystem des Volkswagen Konzerns

Das vorliegende Kapitel erläutert die Zielsetzung und den Aufbau des Risikomanagementsystems (RMS) sowie des Internen Kontrollsystems (IKS) des Volkswagen Konzerns und beschreibt die entsprechenden Systeme mit Blick auf den Rechnungslegungsprozess. Die Volkswagen AG hat ihr eigenes konzernweites Risikomanagementsystem implementiert und ist damit selbst für ihre Risikohandhabung verantwortlich. Es handelt sich im Folgenden um Textauszüge aus dem Risiko- und Chancenbericht im Konzernlagebericht 2020 der Volkswagen AG.

#### **Zielsetzung des Risikomanagementsystems und des Internen Kontrollsystems bei Volkswagen**

Den nachhaltigen Erfolg des Volkswagen Konzerns kann Volkswagen nur sicherstellen, indem die Risiken und Chancen aus seiner Geschäftstätigkeit frühzeitig identifiziert, zutreffend bewertet sowie effektiv und effizient gesteuert werden. Mit Hilfe des RMS/IKS sollen potenzielle Risiken frühzeitig erkannt werden, um mit geeigneten Maßnahmen gegenzusteuern und so drohenden Schaden für

das Unternehmen abwenden und eine Bestandsgefährdung ausschließen zu können.

Die Einschätzung der Eintrittswahrscheinlichkeit und des Ausmaßes zukünftiger Ereignisse und Entwicklungen unterliegt naturgemäß Unsicherheiten. Der Volkswagen Konzern ist sich daher bewusst, dass selbst das beste RMS nicht alle potenziellen Risiken vorhersehen kann und auch das beste IKS regelwidrige Handlungen niemals vollständig verhindern kann.

#### **Aufbau des Risikomanagementsystems und des Internen Kontrollsystems bei Volkswagen**

Die organisatorische Ausgestaltung des RMS/IKS des Volkswagen Konzerns basiert auf dem international anerkannten COSO-Enterprise-Risk-Management-Rahmenwerk (COSO: Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission). Der Aufbau des RMS/IKS gemäß dem COSO-Enterprise-Risk-Management-Rahmenwerk gewährleistet eine umfassende Abdeckung möglicher Risikobereiche. Konzernweit einheitliche Grundsätze bilden die Basis für den standardisierten Umgang mit Risiken. Chancen werden nicht erfasst.



Ein weiteres zentrales Element des RMS/IKS bei Volkswagen ist das Drei-Linien-Modell, das unter anderem der Dachverband der europäischen Revisionsinstitute (ECIIA) als Grundelement fordert. Diesem Modell folgend verfügt das RMS/IKS des Volkswagen Konzerns über drei Linien, die das Unternehmen vor dem Eintritt wesentlicher Risiken schützen sollen.

Die Mindestanforderungen an das RMS/IKS einschließlich des Drei-Linien-Modells sind bei Volkswagen konzernweit in einer Richtlinie festgelegt.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurde das RMS/IKS von Volkswagen weiterentwickelt. Das Risikomanagement-IT-System Riskradar wurde 2020 in allen Marken und wesentlichen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns eingeführt. Damit hat Volkswagen die Prozess- und Datensicherheit erhöht und den manuellen Arbeitsaufwand durch automatisierte Workflows und durchgängige Systemunterstützung bei der Auswertung der Daten reduziert. Zugleich werden das Risikobewusstsein im Unternehmen weiter geschärft, die Risikotransparenz verbessert sowie Risiken durchgängig systemgestützt bewertbar. Das IKS wurde für risikobehaftete Geschäftsprozesse in wesentlichen Gesellschaften standardisiert. Volkswagen wird sein RMS/IKS auch zukünftig weiterentwickeln.

#### **Erste Linie: Operatives Risikomanagement**

Die operativen Risikomanagement- und Internen Kontrollsysteme der einzelnen Konzerngesellschaften und -bereiche bilden die vorderste Linie. Das RMS/IKS ist integraler Bestandteil der Aufbau- und Ablauforganisation des Volkswagen Konzerns. Ereignisse, die ein Risiko begründen können, werden dezentral in den Geschäftsbereichen und in den Beteiligungsgesellschaften identifiziert und beurteilt. Gegenmaßnahmen werden unverzüglich eingeleitet, die verbleibenden potenziellen Auswirkungen bewertet und zeitnah in die Planungen eingearbeitet. Wesentliche Risiken werden anlassbezogen an die relevanten Gremien gemeldet. Die Ergebnisse des operativen Risikomanagements fließen kontinuierlich in die Planungs- und Kontrollrechnungen ein. Zielvorgaben, die in den Planungsrounden vereinbart wurden, unterliegen einer permanenten Überprüfung innerhalb revolvierender Planungsüberarbeitungen. Parallel dazu fließen die Ergebnisse der Maßnahmen zur Bewältigung der Risiken zeitnah in die monatlichen Vorausschätzungen zur weiteren Geschäftsentwicklung ein. Somit liegt dem Vorstand der Volkswagen AG über die dokumentierten Berichtswege auch unterjährig ein Gesamtbild der aktuellen Risikolage vor.

Das operative Risikomanagement- und Interne Kontrollsystem beinhaltet zudem die Einhaltung der sogenannten Goldenen Regeln in den Bereichen

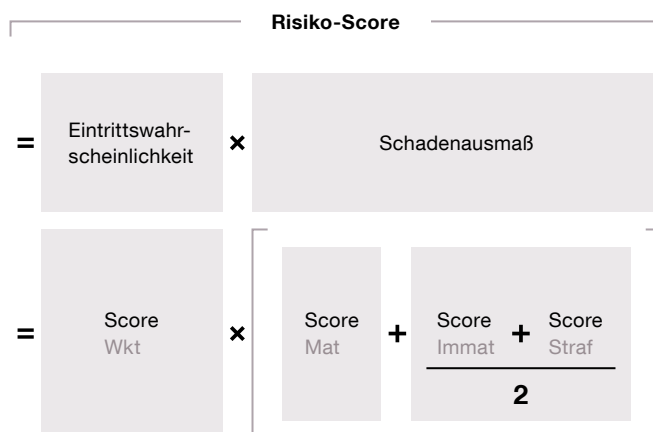
Steuergeräte-Softwareentwicklung, Emissionstypisierung und Eskalationsmanagement. Diese Regeln stellen Mindestanforderungen in den Kategorien Organisation, Prozesse sowie Tools & Systeme dar.

#### Zweite Linie: Erfassung und Berichterstattung systemischer und akuter Risiken durch konzerneinheitliche Prozesse

Ergänzend zum laufenden operativen Risikomanagement richtet die Abteilung Konzern-Risikomanagement des Volkswagen Konzerns jährlich standardisierte Anfragen zur Risikosituation und zur Wirksamkeit des RMS/IKS an die wesentlichen Konzerngesellschaften und -einheiten weltweit (Governance, Risk & Compliance (GRC)-Regelprozess).

Im Rahmen dieses Prozesses wird jedes gemeldete systemische – prozess- und geschäftsinhärente – Risiko im IT-System RICORS erfasst und bewertet. Die Risikobewertung erfolgt dabei aus der Multiplikation des Kriteriums Eintrittswahrscheinlichkeit (Wkt) mit dem potenziellen Schadenausmaß. Das Schadenausmaß ergibt sich aus den Kriterien finanzieller Schaden (Mat) sowie Reputationsschaden (Immat) und strafrechtliche Relevanz (Straf). Für jedes dieser Kriterien wird die getroffene Bewertung einem Score-Wert zwischen 0 und 10 zugeordnet. Dabei werden die Maßnahmen, die zur Risikosteuerung und -kontrolle getroffen wurden, bei der Risikobewertung berücksichtigt (Nettobetrachtung). Ergebnis ist ein sogenannter Risiko-Score, der das Risiko ausdrückt.

#### Ermittlung des Risiko-Score



Der Score-Wert für die Eintrittswahrscheinlichkeit von über 50 % im Betrachtungszeitraum wird als hoch bezeichnet, bei einer mittleren Einstufung liegt die Eintrittswahrscheinlichkeit mindestens bei 25 %. Für das Kriterium finanzieller Schaden steigt

der Score-Wert mit zunehmendem Ausmaß an und erreicht ab 1 Mrd. € den höchsten Score-Wert von 10. Das Kriterium Reputationsschaden kann Ausprägungen von lokaler Vertrauensstörung über den lokalen Vertrauensverlust bis hin zum regionalen





oder internationalen Reputationsverlust annehmen. Die strafrechtliche Relevanz wird anhand des Einflusses auf die lokale Gesellschaft, die Marke oder den Konzern eingestuft.

Risiken aus potenziellen Regelverletzungen (Compliance) sind in diesen Prozess ebenso integriert wie strategische, betriebliche und Berichterstattungsrisiken. Wesentliche Maßnahmen zur Risikosteuerung und -kontrolle werden zudem auf ihre Wirksamkeit hin getestet; hierbei identifizierte Schwachstellen werden berichtet und behoben.

Im Geschäftsjahr 2020 haben alle Konzerngesellschaften und -einheiten des Volkswagen Konzerns, die anhand von Wesentlichkeits- und Risikokriterien aus dem Konsolidierungskreis ausgewählt worden waren, den GRC-Regelprozess durchlaufen.

Zusätzlich zur jährlichen Betrachtung werden quartalsweise Risikoberichte erstellt. In diesen wird die akute – kurz- bis mittelfristige – Risikolage des Volkswagen Konzerns abgebildet. Die Bewertung der Risiken aus diesem Risikoquartalsprozess (RQP) erfolgt im IT-System Riskradar analog dem jährlichen GRC-Regelprozess. In den RQP sind alle Konzernmarken, die Porsche Holding Salzburg sowie die Volkswagen Financial Services AG und die Volkswagen Bank GmbH einbezogen.

Darüber hinaus werden bedeutende Änderungen der Risikolage, die kurzfristig beispielsweise durch unerwartete externe Ereignisse entstehen können,

anlassbezogen an den Vorstand berichtet. Dies ist dann erforderlich, wenn unter anderem das Risiko einen potenziellen finanziellen Schaden ab 1 Mrd. € annehmen kann.

Anhand der Rückmeldungen aus dem jährlichen GRC-Regelprozess und aus den quartalsweisen Risikoabfragen wird das Gesamtbild der potenziellen Risikolage aktualisiert und die Wirksamkeit des Systems beurteilt.

In einem gesonderten Vorstandsausschuss Risikomanagement werden vierteljährlich die wesentlichen Aspekte des RMS/IKS behandelt, um so

- die Transparenz über die wesentlichen Risiken des Volkswagen Konzerns und deren Steuerung weiter zu erhöhen,
- Einzelsachverhalte zu erörtern, sofern diese ein wesentliches Risiko für den Volkswagen Konzern darstellen,
- Empfehlungen zur Weiterentwicklung des RMS/IKS auszusprechen,
- den offenen Umgang mit Risiken zu unterstützen und eine offene Risikokultur zu fördern.

Die Risikoberichterstattung an die Gremien der Volkswagen AG erfolgt abhängig von Wesentlichkeitsschwellen. Systemische Risiken ab einem Risiko-Score von 20 und akute Risiken ab einem

Risiko-Score von 40 beziehungsweise ab einem potenziellen finanziellen Schaden von 1 Mrd. € werden dem Vorstand und dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der Volkswagen AG regelmäßig vorgelegt.

### **Dritte Linie: Prüfung durch die Konzern-Revision**

Die Konzern-Revision unterstützt den Vorstand der Volkswagen AG dabei, die verschiedenen Geschäftsbereiche und Unternehmenseinheiten im Konzern zu überwachen. Sie überprüft das Risikofrüherkennungssystem sowie den Aufbau und die Umsetzung des RMS/IKS und des Compliance-Managementsystems (CMS) regelmäßig im Rahmen ihrer unabhängigen Prüfungshandlungen.

### **Risikofrüherkennungssystem gemäß KonTraG bei Volkswagen**

Die Risikolage des Unternehmens wird gemäß den Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) erfasst, bewertet und dokumentiert. Durch die zuvor beschriebenen Elemente des RMS/IKS (erste und zweite Linie) werden die Anforderungen an ein Risikofrüherkennungssystem erfüllt. Unabhängig davon überprüft der Abschlussprüfer der Volkswagen AG jährlich die hierfür implementierten Verfahren und Prozesse sowie die Angemessenheit der Dokumentation. Die Risikomeldungen werden dabei stichprobenartig in vertiefenden Interviews mit den betreffenden Bereichen und Gesellschaften unter Einbeziehung des Abschlussprüfers auf ihre Plausibilität und Angemessenheit hin geprüft. Der Abschlussprüfer prüft das in das Risikomanagementsystem integrierte Risikofrüherkennungssystem des Volkswagen Konzerns auf seine grundsätzliche Eignung, bestandsgefährdende Risiken frühzeitig erkennen zu können und beurteilt gemäß § 317 Abs. 4 HGB die Funktionsfähigkeit des Risikofrüherkennungs- und Überwachungssystems.

Darüber hinaus werden in den Unternehmen des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen turnusmäßige Kontrollen im Rahmen der Jahresabschlussprüfung durchgeführt. Als Kreditinstitut unterliegt die Volkswagen Bank GmbH mit ihren Tochterunternehmen der Aufsicht der Europäischen Zentralbank und die Volkswagen Leasing GmbH als Finanzdienstleistungsinstitut sowie die Volkswagen Versicherung AG als Versicherungsunternehmen der jeweiligen Fachaufsicht der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin). Im Rahmen des turnusmäßigen aufsichtsrechtlichen Überprüfungsprozesses sowie im Rahmen unregelmäßiger Prüfungen beurteilt die zuständige Aufsichtsbehörde, ob die Regelungen, Strategien, Verfahren und Mechanismen ein solides Risikomanagement und eine solide Risikoabdeckung gewährleisten. Daneben prüft der Prüfungsverband deutscher Banken die Volkswagen Bank GmbH in unregelmäßigen Abständen.

Die Volkswagen Financial Services AG betreibt ein System zur Risikofrüherkennung und -steuerung. Damit soll gewährleistet werden, dass die jeweils lokal geltenden regulatorischen Anforderungen eingehalten werden, und ermöglicht zugleich eine angemessene und wirksame Risikosteuerung auf Gruppenebene. Wesentliche Bestandteile davon werden regelmäßig im Rahmen der Jahresabschlussprüfung überprüft.

### **Überwachung der Wirksamkeit des Risikomanagementsystems und des Internen Kontrollsystems**

Um die Wirksamkeit des RMS/IKS sicherzustellen, wird es im Rahmen der kontinuierlichen Überwachungs- und Verbesserungsprozesse regelmäßig von Volkswagen optimiert. Dabei trägt es internen und externen Anforderungen gleichermaßen Rechnung. Fallweise begleiten externe Experten die kontinuierliche Weiterentwicklung des RMS/IKS. Die Ergebnisse münden in eine sowohl zyklische als auch ereignisorientierte Berichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG.



### Risikomanagement- und integriertes Internes Kontrollsystem im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess im Volkswagen Konzern

Der für die Abschlüsse der Volkswagen AG und des Volkswagen Konzerns sowie seiner Tochtergesellschaften maßgebliche rechnungslegungsbezogene Teil des RMS/IKS umfasst Maßnahmen, die gewährleisten sollen, dass die Informationen, die für die Aufstellung des Abschlusses der Volkswagen AG und des Konzernabschlusses sowie des zusammengefassten Lageberichts des Volkswagen Konzerns und der Volkswagen AG notwendig sind, vollständig, richtig und zeitgerecht übermittelt werden. Diese Maßnahmen sollen das Risiko einer materiellen Falschaussage in der Buchführung und der externen Berichterstattung minimieren.

#### **Wesentliche Merkmale des Risikomanagement- und Integrierten Internen Kontrollsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess**

Das Rechnungswesen des Volkswagen Konzerns ist grundsätzlich dezentral organisiert. Die Aufgaben des Rechnungswesens nehmen überwiegend die konsolidierten Gesellschaften eigenverantwortlich wahr, oder sie werden an Shared Service Center des Volkswagen Konzerns übertragen. Die in Übereinstimmung mit den IFRS und dem Volkswagen IFRS Bilanzierungshandbuch aufgestellten und vom Abschlussprüfer bestätigten Finanzabschlüsse

der Volkswagen AG und ihrer Tochtergesellschaften werden grundsätzlich verschlüsselt an den Volkswagen Konzern übermittelt. Für die Verschlüsselung wird ein marktgängiges Produkt verwendet.

Das Volkswagen IFRS Bilanzierungshandbuch, bei dessen Erstellung auch Meinungen externer Experten herangezogen wurden, soll eine einheitliche Bilanzierung und Bewertung auf Grundlage der Vorschriften gewährleisten, die für das Mutterunternehmen des Volkswagen Konzerns anzuwenden sind. Es umfasst insbesondere Konkretisierungen der Anwendung gesetzlicher Vorschriften und branchenspezifischer Sachverhalte. Auch die Bestandteile der Berichtspakete, die die Konzerngesellschaften zu erstellen haben, sind dort im Detail aufgeführt, ebenso wie Vorgaben für die Abbildung und Abwicklung konzerninterner Geschäftsvorfälle sowie für die darauf aufbauende Saldenabstimmung.

Kontrollaktivitäten auf Konzernebene umfassen die Analyse und gegebenenfalls die Anpassung der Meldedaten der von Tochtergesellschaften vorgelegten Finanzabschlüsse. Dabei werden auch die Berichte, die der Abschlussprüfer vorgelegt hat, und die Ergebnisse der Abschlussbesprechungen mit Vertretern der Einzelgesellschaften berücksichtigt. In den Gesprächen werden sowohl die Plausibilität der Einzelabschlüsse als auch wesentliche Einzelsachverhalte bei den Tochtergesellschaften diskutiert. Eine klare Abgrenzung der Verantwortungsbereiche sowie die Anwendung des Vier-Augen-Prinzips sind weitere Kontrollelemente,



die – ebenso wie Plausibilitätskontrollen – bei der Erstellung des Jahres- und des Konzernabschlusses der Volkswagen AG angewendet werden.

Der zusammengefasste Lagebericht des Volkswagen Konzerns und der Volkswagen AG wird – unter Beachtung der geltenden Vorschriften und Regelungen – zentral unter Einbeziehung der und in Abstimmung mit den Konzerneinheiten und -gesellschaften erstellt.

Das rechnungslegungsbezogene Interne Kontrollsystem wird zudem von der Konzernrevision im In- und Ausland unabhängig geprüft.

#### **Integriertes Konsolidierungs- und Planungssystem**

Mit dem Volkswagen Konsolidierungs- und Unternehmenssteuerungssystem (VoKUs) lassen sich im Volkswagen Konzern sowohl die vergangenheitsorientierten Daten des Rechnungswesens als auch Plandaten des Controllings konsolidieren und analysieren. VoKUs bietet eine zentrale Stammdatenpflege, ein einheitliches Berichtswesen, ein Berechtigungskonzept und erforderliche Flexibilität im Hinblick auf Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen; es ist somit eine zukunftssichere technische Plattform, von der das Konzern-Rechnungswesen und das Konzern-Controlling gleichermaßen profitieren. Für die Überprüfung der Datenkonsistenz verfügt VoKUs über ein

mehrstufiges Validierungssystem, das im Wesentlichen die inhaltliche Plausibilität zwischen Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung und Anhang prüft.

#### **Chancen und Risiken des Volkswagen Konzerns**

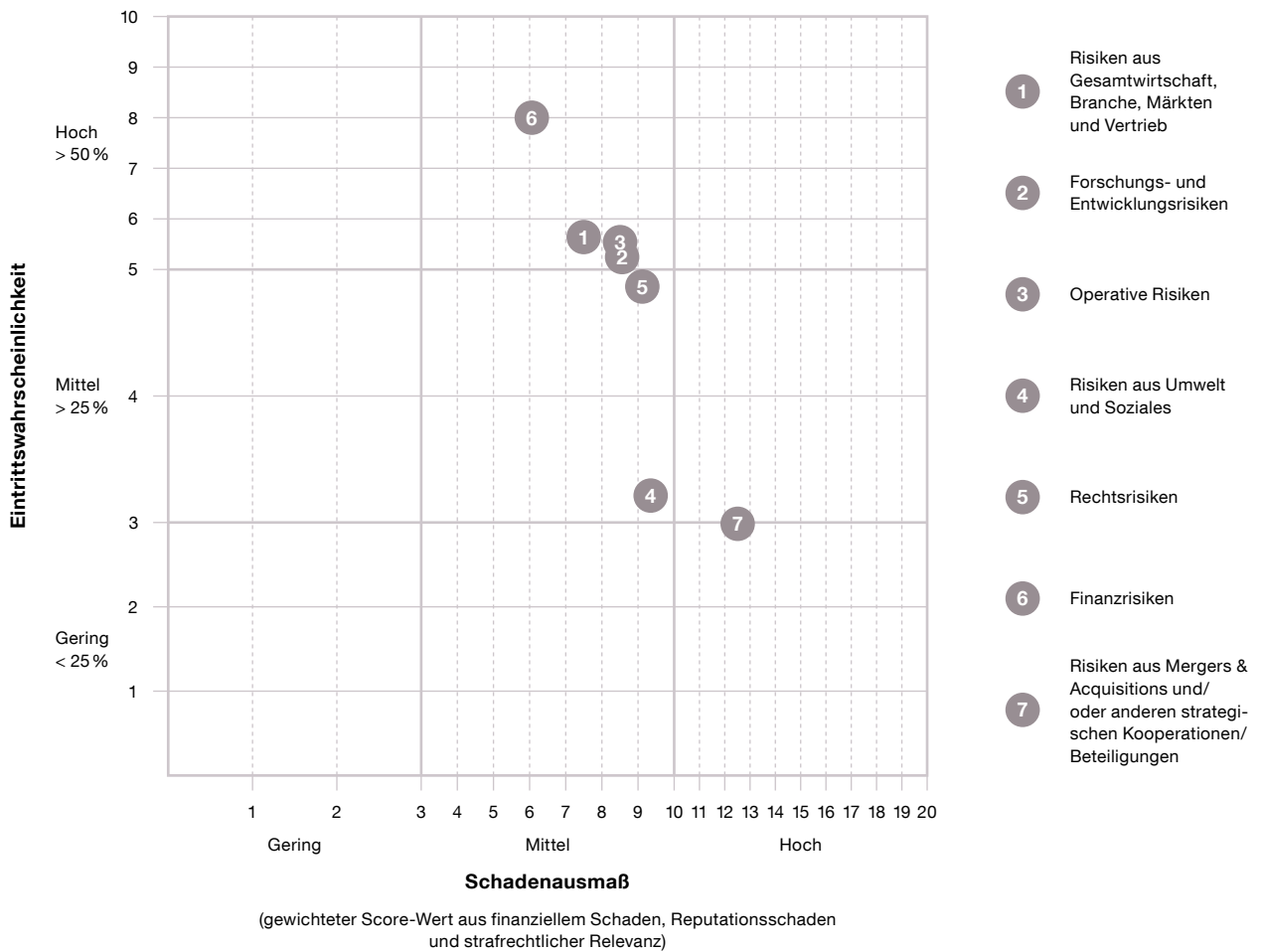
In diesem Abschnitt werden die wesentlichen Risiken und Chancen aus Sicht des Volkswagen Konzerns dargestellt, die sich im Rahmen der Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns ergeben. Zur besseren Übersicht sind die Risiken und Chancen in Kategorien zusammengefasst. Zu jeder Risikokategorie werden die von Volkswagen anhand der Risiko-Score-Bewertung aus dem GRC-Regelprozess und dem RQP ermittelten größten Risiken ihrer Bedeutung nach aufgeführt.

In die Bewertung der Risikokategorien des Volkswagen Konzerns fließen die an Vorstand und Prüfungsausschuss der Volkswagen AG berichteten Risiken aus dem GRC-Regelprozess und dem RQP ein. Die grafische Darstellung der Risikokategorien erfolgt anhand der durchschnittlichen Score-Werte.





Durchschnittliche Score-Werte der Risikokategorien





Mit Hilfe von Wettbewerbs- und Umfeldanalysen sowie Marktbeobachtungen erfasst Volkswagen nicht nur Risiken, sondern auch Chancen, die sich positiv auf die Gestaltung seiner Produkte, die Effizienz ihrer Produktion, ihren Erfolg am Markt und seine Kostenstruktur auswirken. Risiken und Chancen, von denen erwartet wird, dass sie eintreten, hat Volkswagen – soweit einschätzbar – in seiner Mittelfristplanung und seiner Prognose bereits berücksichtigt. Der Volkswagen Konzern berichtet daher über interne und externe Entwicklungen als Risiken und Chancen, die nach den dem Volkswagen Konzern im Zeitpunkt der Aufstellung seines Lageberichts bekannten Informationen zu einer negativen beziehungsweise positiven Abweichung von seiner Prognose beziehungsweise von seinen Zielen führen können.

### Risikokategorien im Volkswagen Konzern

In der Kategorie „Risiken und Chancen aus Gesamtwirtschaft, Branche, Märkten und Vertrieb“ sind gesamtwirtschaftliche Risiken und Chancen, Branchenrisiken und Marktchancen/-potenziale, Vertriebsrisiken sowie sonstige Einflüsse zusammengefasst. Unter den sonstigen Einflüssen wird von Volkswagen insbesondere das Risiko beschrieben, dass sich die Covid-19-Pandemie verschärft, zum Beispiel auch durch Veränderungen des Virus. Von

den Auswirkungen der Pandemie ist der Volkswagen Konzern in allen Bereichen betroffen: insbesondere der Vertrieb infolge des Absinkens der Kundennachfrage, die Produktion und die Lieferketten. Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit hoch (Vorjahr: mittel) und das Schadenausmaß mit mittel (Vorjahr: mittel) von Volkswagen bewertet. Aus Sicht des Volkswagen Konzerns liegen die größten Risiken aus dem GRC-Regelprozess und dem RQP in dieser Kategorie in Handelsbeschränkungen und zunehmendem Protektionismus mit negativen Auswirkungen auf die Markt- und Absatzentwicklung.

Die Kategorie „Forschungs- und Entwicklungsrisiken“ beinhaltet Risiken aus Forschung und Entwicklung sowie Risiken und Chancen aus der Baukastenstrategie. Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit hoch (Vorjahr: hoch) und das Schadenausmaß mit mittel (Vorjahr: mittel) von Volkswagen bewertet. Die größten Risiken aus dem GRC-Regelprozess und dem RQP resultieren aus einer nicht bedarfs- und anforderungsgerechten Produktentwicklung insbesondere im Hinblick auf Elektromobilität und Digitalisierung.

Als „Operative Risiken und Chancen“ werden Risiken aus besonderen Ereignissen im Beschaffungs- und Produktionsnetzwerk des Volkswagen Konzerns, Risiken und Chancen aus der Beschaffung

und der Komponente, Produktionsrisiken, Risiken aus langfristiger Fertigung, Qualitätsrisiken, IT-Risiken und Risiken aus medialer Wirkung zusammengefasst. Unter den Risiken aus besonderen Ereignissen im Beschaffungs- und Produktionsnetzwerk des Volkswagen Konzerns wird insbesondere das Risiko beschrieben, dass die derzeitige Ausbreitung des Coronavirus zu Versorgungsrisiken in der Beschaffung führen und die Produktion stark beeinträchtigen kann. In der Folge kann es bei Volkswagen zu Engpässen oder sogar Ausfällen in der Produktion und damit zu einer Abweichung gegenüber der geplanten Produktionsmenge kommen. Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit hoch (Vorjahr: hoch) und das Schadensausmaß mit mittel (Vorjahr: mittel) von Volkswagen bewertet. Die größten Risiken aus dem GRC-Regelprozess und dem RQP liegen insbesondere im Bereich der Cyber-Sicherheit und neuer regulatorischer Vorgaben in der IT, in Qualitätsproblemen sowie in volatilen Beschaffungsmärkten.

Zur Risikokategorie „Risiken aus Umwelt und Soziales“ zählen Personalrisiken sowie Risiken aus umweltschutzrechtlichen Auflagen. Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit mittel (Vorjahr: mittel) und das Schadensausmaß mit mittel (Vorjahr: mittel) von Volkswagen bewertet. Die größten Risiken aus dem GRC-Regelprozess und dem RQP ergeben sich aus der Nichterreichung CO<sub>2</sub>-bezogener Vorgaben.

Unter „Rechtsrisiken“ sind Risiken aus Rechtsstreitigkeiten und Rechtsrisiken im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik sowie steuerrechtliche Risiken subsumiert. Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit mittel (Vorjahr: mittel) und das Schadensausmaß mit mittel (Vorjahr: hoch) von Volkswagen bewertet. Die größten Risiken aus dem GRC-Regelprozess und dem RQP stehen im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik.

Zur Kategorie „Finanzrisiken“ zählt der Volkswagen Konzern Finanzrisiken, Risiken aus Finanzinstrumenten, Liquiditätsrisiken sowie Risiken und Chancen im Finanzdienstleistungsgeschäft. Für

diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit hoch (Vorjahr: hoch) und das Schadensausmaß mit mittel (Vorjahr: mittel) von Volkswagen bewertet. Die größten Risiken aus dem GRC-Regelprozess und dem RQP resultieren aus volatilen Devisenmärkten.

Unter „Chancen und Risiken aus Mergers & Acquisitions und/oder anderen strategischen Kooperationen/Beteiligungen“ fasst der Volkswagen Konzern Chancen und Risiken aus Kooperationen, Risiken aus der Werthaltigkeit von Goodwills beziehungsweise Markennamen sowie Risiken aus dem Verkauf von Beteiligungen zusammen. Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit mittel (Vorjahr: hoch) und das Schadensausmaß mit hoch (Vorjahr: hoch) von Volkswagen bewertet. Die größten Risiken aus dem GRC-Regelprozess und dem RQP liegen in der Zusammenarbeit mit anderen Partnern.

#### **Bewertung der Volkswagen AG zu Rechtsrisiken aus der Dieseldiagnostik**

Zur Absicherung der dem Volkswagen Konzern im Zeitpunkt der Aufstellung seines Lageberichts bekannten Rechtsrisiken im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik enthalten die Rückstellungen des Volkswagen Konzerns für Prozess- und Rechtsrisiken zum 31. Dezember 2020 auf Basis des gegenwärtigen Kenntnisstands und aktueller Einschätzungen von Volkswagen einen Betrag von rund 1,9 Mrd. € (2,9 Mrd. €). Soweit bereits hinreichend bewertbar, wurden im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik insgesamt Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 4,2 Mrd. € (3,7 Mrd. €) im Konzernanhang des Volkswagen Konzerns angegeben, auf die Anlegerverfahren in Deutschland entfallen davon rund 3,5 Mrd. € (3,4 Mrd. €). Aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Sachverhaltsaufklärung sowie der Vielschichtigkeit der einzelnen Einflussfaktoren und der noch andauernden Abstimmungen mit den Behörden, unterliegen die im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik im Volkswagen Konzern gebildeten Rückstellungen sowie die angegebenen





Eventualverbindlichkeiten und die weiteren latenten Rechtsrisiken zum Teil erheblichen Einschätzungsrisiken. Sollten sich diese Rechts- bzw. Einschätzungsrisiken verwirklichen, kann dies zu weiteren erheblichen finanziellen Belastungen führen. Insbesondere lässt sich nicht ausschließen, dass aufgrund von zukünftigen Erkenntnissen oder Ereignissen die von Volkswagen gebildeten Rückstellungen möglicherweise angepasst werden müssen.

Weitergehende Angaben zu den Schätzungen hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen sowie Angaben zu Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von Beträgen der Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik werden von Volkswagen gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

#### Gesamtaussage zur Risiko- und Chancensituation des Volkswagen Konzerns

Die Gesamtrisiko- und Chancensituation ergibt sich für den Volkswagen Konzern aus den zuvor genannten Einzelrisiken und -chancen. Um die

Beherrschung dieser Risiken zu gewährleisten, hat Volkswagen ein umfassendes Risikomanagementsystem geschaffen. Die größten Risiken über alle Risikokategorien hinweg bestehen für den Volkswagen Konzern in einer negativen Markt- und Absatzentwicklung, in Bezug auf Qualität und Cyber-Sicherheit sowie in einer nicht bedarfs- und anforderungsgerechten Produktentwicklung insbesondere im Hinblick auf Elektromobilität und Digitalisierung. Darüber hinaus stellt die Nichterreichung CO<sub>2</sub>-bezogener Vorgaben ein Risiko dar. Weiterhin verbleiben für den Volkswagen Konzern Risiken aus der Dieseldiagnostik. Für das Jahr 2021 können sich aus einer nicht nachhaltig erfolgreichen Eindämmung der Covid-19-Pandemie negative Auswirkungen, zum Beispiel aus Versorgungsengpässen, ergeben. Nach den dem Volkswagen Konzern zum Zeitpunkt der Aufstellung seines Lageberichts bekannten Informationen bestehen keine Risiken, die den Fortbestand wesentlicher Konzerngesellschaften oder des Volkswagen Konzerns gefährden könnten.



## Veröffentlichung der Erklärung zur Unternehmensführung

Die Porsche SE hat die nach §§ 289f und 315d HGB vorgesehene Erklärung zur Unternehmensführung abgegeben. Die Erklärung ist unter [www.porsche-se.com/unternehmen/corporate-governance/](http://www.porsche-se.com/unternehmen/corporate-governance/) veröffentlicht.

## Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Zur Vereinbarung über die wesentlichen Eckpunkte für eine umfassende Neuausrichtung der MAN Truck & Bus SE im Volkswagen Konzern sowie der Zustimmung der Navistar-Aktionäre zu der Übernahme durch TRATON verweisen wir auf die Ausführungen im Kapitel „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“ im Anhang zum Konzernabschluss.

Darüber hinaus ergaben sich mit Ausnahme der im Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“ dargestellten Entwicklungen bei den Rechtsstreitigkeiten keine berichtspflichtigen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.

## Prognosebericht und Ausblick

### Entwicklung der Weltwirtschaft

Den Planungen liegt die Annahme zugrunde, dass sich die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2021 insgesamt erholen wird – vorbehaltlich einer nachhaltigen Eindämmung der Covid-19-Pandemie. Das Wachstum wird aller Voraussicht nach genügen, um etwa das Niveau vor der Pandemie zu erreichen. Wir gehen davon aus, dass zur Unterstützung dieser Entwicklung die expansive Geldpolitik der Zentralbanken fortbestehen wird und halten daher einen Anstieg der Zinsen in den USA und im Euroraum derzeit nicht für wahrscheinlich. Für 2021 wird mit einem stärkeren Euro im Verhältnis zu für den Volkswagen Konzern wesentlichen Währungen gerechnet.

Risiken sieht die Porsche SE weiterhin in protektionistischen Tendenzen, Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Zudem werden die Wachstumsaussichten von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet. Es wird davon ausgegangen, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer eine positive Dynamik verzeichnen werden. Die Entwicklung der Automobilbranche ist eng an den Verlauf der Weltwirtschaft gekoppelt.

### Entwicklung der Märkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Es wird erwartet, dass sich die Märkte für Pkw im Jahr 2021 in den einzelnen Regionen uneinheitlich entwickeln werden. Insgesamt wird das weltweite Nachfragevolumen von Neufahrzeugen – vorbehaltlich einer erfolgreichen Eindämmung der Covid-19-Pandemie – voraussichtlich spürbar über dem des Berichtsjahres liegen, jedoch das Niveau vor der Pandemie nicht erreichen.

Auch die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden sich im Jahr 2021 in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln; insgesamt wird für 2021 – vorbehaltlich einer erfolgreichen Eindämmung der Covid-19-Pandemie – mit einer moderat steigenden Nachfrage gerechnet.

### Entwicklung der Märkte für Nutzfahrzeuge

Es wird für 2021 erwartet, dass sich die Neuzulassungen von mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten im Vorjahresvergleich deutlich positiv entwickeln, mit regional unterschiedlichen Ausprägungen. Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten wird für das Jahr 2021 mit einer insgesamt moderat steigenden Nachfrage mit unterschiedlichen regionalen Entwicklungen gerechnet.



### Entwicklung der Märkte für Finanzdienstleistungen

Es wird erwartet, dass automobilbezogene Finanzdienstleistungen im Jahr 2021, insbesondere vor dem Hintergrund der anhaltenden Herausforderungen aus der Covid-19-Pandemie, eine hohe Bedeutung für den weltweiten Fahrzeugabsatz haben. Es wird davon ausgegangen, dass in Schwellenmärkten mit bisher niedriger Marktdurchdringung die Nachfrage steigen wird. In Regionen mit bereits entwickelten automobilen Finanzdienstleistungsmärkten wird sich der Trend fortsetzen, Mobilität zu möglichst geringen Gesamtkosten zu erwerben. Dabei werden integrierte Gesamtlösungen, die mobilitätsnahe Dienstleistungsmodule wie Versicherungen und innovative Servicepakete einschließen, an Bedeutung gewinnen. Zusätzlich wird damit gerechnet, dass die Nachfrage nach neuen Mobilitätsformen, etwa Vermietmodellen, sowie nach integrierten Mobilitätsdienstleistungen, zum Beispiel Parken, Tanken und Laden, zunehmen wird und dass sich die im europäischen Leasinggeschäft mit Einzelkunden begonnene Verschiebung von Finanzierung zu Leasing weiter fortsetzen wird.

Im Bereich der mittleren und schweren Nutzfahrzeuge wird in den Schwellenländern eine steigende Nachfrage nach Finanzdienstleistungsprodukten erwartet. Auf den entwickelten Märkten wird für 2021 mit einem erhöhten Bedarf an Telematikdiensten und Serviceleistungen gerechnet.





---

## Voraussichtliche Entwicklung des Volkswagen Konzerns

Volkswagen sieht sich auf die künftigen Herausforderungen im Geschäft rund um die Automobilität und die heterogene Entwicklung der regionalen Automobilmärkte insgesamt gut vorbereitet. Die Markenvielfalt des Volkswagen Konzerns, seine Präsenz auf allen wichtigen Märkten der Welt, die breite und gezielt ergänzte Produktpalette sowie seine Technologien und Dienstleistungen verschaffen dem Volkswagen Konzern weltweit eine gute Position im Wettbewerb. Im Zuge der Transformation seines Kerngeschäfts positioniert Volkswagen die Konzernmarken noch trennschärfer und optimiert sein Fahrzeug- und Antriebsportfolio. Im Fokus stehen dabei vor allem die CO<sub>2</sub>-Bilanz seiner Fahrzeugflotte und die Konzentration auf die attraktivsten und wachstumsstärksten Marktsegmente. Zusätzlich arbeitet der Volkswagen Konzern mit der fortlaufenden Entwicklung neuer Technologien und seiner Baukästen daran, die Vorteile des Mehrmarkenkonzerne noch gezielter zu nutzen.

Den Planungen von Volkswagen liegt die Annahme zugrunde, dass sich die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2021 insgesamt erholen wird – vorbehaltlich einer nachhaltigen Eindämmung der Covid-19-Pandemie. Zudem beruhen die Planungen auf den derzeitigen Strukturen des Volkswagen Konzerns, so dass die Auswirkungen organisatorischer Veränderungen, wie der Erwerb weiterer Anteile durch die TRATON SE an Navistar, in der Prognose nicht berücksichtigt sind.

Der Volkswagen Konzern geht davon aus, dass die Auslieferungen an Kunden im Jahr 2021 – vorbehaltlich einer erfolgreichen Eindämmung der Covid-19-Pandemie – unter weiterhin herausfordernden Marktbedingungen deutlich über dem Vorjahr liegen werden.

Herausforderungen ergeben sich insbesondere aus dem konjunkturellen Umfeld, der steigenden Wettbewerbsintensität, volatilen Rohstoff- und Devisenmärkten, der Absicherung der Lieferketten sowie aus verschärften emissionsbezogenen Anforderungen.

Volkswagen erwartet, dass die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns und des Bereichs Pkw im Jahr 2021 signifikant über dem Vorjahreswert liegen werden. Für das operative Ergebnis des Konzerns und des Bereichs Pkw wird im Jahr 2021 mit einer operativen Umsatzrendite zwischen 5,0 und 6,5 % gerechnet. Für den Bereich Nutzfahrzeuge geht Volkswagen bei deutlich über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen von einer operativen Umsatzrendite zwischen 4,0 und 5,5 % vor Restrukturierungsmaßnahmen aus. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen rechnet Volkswagen bei spürbar über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen mit einem operativen Ergebnis in der Größenordnung des Vorjahres.



## Voraussichtliche Entwicklung des Porsche SE Konzerns

Das Ergebnis des Porsche SE Konzerns wird maßgeblich von dem der Porsche SE zuzurechnenden at Equity-Ergebnis und damit von der Ergebnissituation des Volkswagen Konzerns beeinflusst.

Die Prognose des Ergebnisses nach Steuern des Porsche SE Konzerns basiert daher weitgehend auf den Erwartungen des Volkswagen Konzerns zu seiner zukünftigen Entwicklung. Während in die Prognose des Porsche SE Konzerns das Ergebnis nach Steuern des Volkswagen Konzerns eingeht, liegt der Prognose des Volkswagen Konzerns lediglich sein operatives Ergebnis zugrunde. So beeinflussen Effekte außerhalb des operativen Ergebnisses auf Ebene des Volkswagen Konzerns nicht dessen Prognose, sie wirken sich aber anteilig auf die Höhe des prognostizierten Ergebnisses nach Steuern des Porsche SE Konzerns aus.

Die Erwartungen des Volkswagen Konzerns zu der künftigen Entwicklung wurden daher durch den Vorstand der Porsche SE ergänzt. Dies schließt auch die Erwartungen des Vorstands der Porsche SE zu den Ergebnisbeiträgen aus Beteiligungen mit ein, die im Finanzergebnis des Volkswagen Konzerns enthalten sind.

Die nachfolgende Ergebnisprognose basiert auf der derzeitigen Struktur des Porsche SE Konzerns und des Volkswagen Konzerns. Effekte aus etwaigen

zukünftigen Investitionen und Desinvestitionen des Porsche SE Konzerns oder aus zukünftigen organisatorischen Veränderungen auf Ebene des Volkswagen Konzerns werden nicht berücksichtigt. Insbesondere aufgrund der Erwartungen des Volkswagen Konzerns zu seiner künftigen Entwicklung und der weiterhin bestehenden Unsicherheiten in Bezug auf die Covid-19-Pandemie sowie möglicher Sondereffekte im Zusammenhang mit der Dieseldematik geht der Porsche SE Konzern für das Geschäftsjahr 2021 von einem positiven Konzernergebnis nach Steuern zwischen 2,6 Mrd. € und 4,1 Mrd. € aus.

Zum 31. Dezember 2020 verfügte der Porsche SE Konzern über eine Nettoliquidität in Höhe von 563 Mio. €. Zum 31. Dezember 2021 wird unverändert eine positive Nettoliquidität für den Porsche SE Konzern angestrebt, die sich ohne Berücksichtigung künftiger Investitionen und Desinvestitionen voraussichtlich zwischen 0,4 Mrd. € und 0,9 Mrd. € bewegen wird.

Stuttgart, den 10. März 2021

Porsche Automobil Holding SE  
Der Vorstand



## Glossar

### Ausgewählte Begriffe auf einen Blick

**Bruttomarge**

Mit der Bruttomarge wird der prozentuale Anteil des Bruttoergebnisses des Volkswagen Konzerns an seinen Umsatzerlösen innerhalb einer Periode ermittelt. Die Bruttomarge gibt Auskunft über die Profitabilität nach Kosten des Umsatzes.

**Eigenkapitalquote**

Die Eigenkapitalquote gibt den prozentualen Anteil des Eigenkapitals am Gesamtkapital zu einem Stichtag an. Diese Quote ist ein Indikator für die Stabilität und Kapitalkraft des Unternehmens und zeigt den Grad der finanziellen Unabhängigkeit.

**Operatives Ergebnis**

Die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns, in denen die Geschäftsentwicklung der at Equity konsolidierten chinesischen Joint Ventures nicht enthalten ist, sind das finanzielle Abbild des Markterfolgs des Volkswagen Konzerns. Nach Berücksichtigung des Ressourceneinsatzes ist das operative Ergebnis Ausdruck der originären Unternehmenstätigkeit und zeigt den wirtschaftlichen Erfolg des Kerngeschäfts.

**Operative Umsatzrendite**

Die operative Umsatzrendite des Volkswagen Konzerns ist das Verhältnis von erwirtschaftetem operativen Ergebnis zu Umsatzerlösen.

**Steuerquote**

Bei der Steuerquote handelt es sich um das in Prozent angegebene Verhältnis zwischen den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag und dem Gewinn vor Steuern. Die Steuerquote zeigt den Anteil, der vom erwirtschafteten Gewinn als Steuern abzuführen ist.

**Umsatzrendite vor Steuern**

Als Umsatzrendite ist das in Prozent ausgedrückte Verhältnis von Gewinn vor Steuern und Umsatzerlösen innerhalb einer Periode definiert. Sie zeigt die Höhe des je Umsatzeinheit erwirtschafteten Gewinns. Die Umsatzrendite gibt Auskunft über die Profitabilität der gesamten Geschäftstätigkeit vor Abzug von Steuern vom Einkommen und vom Ertrag.







## Konzernabschluss

<b>Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung</b>	100
<b>Konzern-Gesamtergebnisrechnung</b>	101
<b>Konzernbilanz</b>	102
<b>Konzern-Eigenkapitalpiegel</b>	103
<b>Konzern-Kapitalflussrechnung</b>	104
<b>Konzernanhang</b>	105
<b>Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers</b>	184
<b>Versicherung der gesetzlichen Vertreter (Bilanzzeit)</b>	195

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung der Porsche Automobil Holding SE  
vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020

Mio. €	Anhang	2020	2019
Umsatzerlöse	[1]	107	116
Bestandsveränderungen		0	0
Andere aktivierte Eigenleistungen		0	1
Sonstige betriebliche Erträge	[2]	9	54
Materialaufwand		-13	-17
Personalaufwand	[3]	-80	-80
Abschreibungen	[8]	-22	-21
Sonstige betriebliche Aufwendungen	[4]	-49	-66
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	[5]	2.641	4.406
<b>Ergebnis vor Finanzergebnis</b>		<b>2.592</b>	<b>4.393</b>
Finanzierungsaufwendungen		-4	-4
Übriges Finanzergebnis		57	28
<b>Finanzergebnis</b>	<b>[6]</b>	<b>54</b>	<b>24</b>
<b>Ergebnis vor Steuern</b>		<b>2.646</b>	<b>4.416</b>
Ertragsteuern	[7]	-23	-9
<b>Ergebnis nach Steuern</b>		<b>2.624</b>	<b>4.408</b>
davon entfallen auf			
die Aktionäre der Porsche SE		2.623	4.407
nicht beherrschende Anteilseigner		0	0
Ergebnis je Stammaktie (unverwässert und verwässert)	[12]	8,56	14,39
Ergebnis je Vorzugsaktie (unverwässert und verwässert)	[12]	8,57	14,39

## Konzern-Gesamtergebnisrechnung der Porsche Automobil Holding SE vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020

Mio. €	2020	2019
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>2.624</b>	<b>4.408</b>
Neubewertungen aus Pensionen	-4	-8
Latente Steuern auf Neubewertungen aus Pensionen	1	3
Nicht reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen (vor Steuern)	-882	-2.508
Latente Steuern auf nicht reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen	283	758
Latente Steuern im Zusammenhang mit Anteilen an assoziierten Unternehmen	9	27
Gesamtsumme nicht reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge	-593	-1.729
Währungsumrechnung	1	0
Reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen (vor Steuern)	-437	-649
Latente Steuern auf reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen	-215	269
Latente Steuern im Zusammenhang mit Anteilen an assoziierten Unternehmen	10	6
Gesamtsumme reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge	-641	-375
<b>Sonstiges Ergebnis nach Steuern</b>	<b>-1.234</b>	<b>-2.104</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>1.389</b>	<b>2.304</b>
davon entfallen auf		
die Aktionäre der Porsche SE	1.389	2.303
nicht beherrschende Anteilseigner	0	0



## Konzernbilanz der Porsche Automobil Holding SE zum 31. Dezember 2020

Mio. €	Anhang	31.12.2020	31.12.2019
<b>Aktiva</b>			
Immaterielle Vermögenswerte	[8]	227	241
Sachanlagen	[8]	34	37
At Equity bewertete Anteile	[9]	35.259	34.597
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	[10], [19]	88	28
Übrige Vermögenswerte	[11]	2	3
Aktive latente Steuern	[7]	3	2
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>		<b>35.614</b>	<b>34.908</b>
Vorräte		5	4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	[19]	18	24
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	[10], [19]	4	5
Übrige Vermögenswerte	[11]	8	25
Ertragsteuerforderungen	[7]	2	34
Wertpapiere	[19]	143	147
Termingeldanlagen	[19]	197	93
Flüssige Mittel	[19]	259	353
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>		<b>637</b>	<b>684</b>
		<b>36.250</b>	<b>35.592</b>
<b>Passiva</b>			
Gezeichnetes Kapital	[12]	306	306
Kapitalrücklage	[12]	4.884	4.884
Gewinnrücklagen	[12]	36.330	34.492
Übrige Rücklagen (OCI)	[12]	-5.576	-4.399
Eigenkapital der Anteilseigner der Porsche SE		35.945	35.283
Anteile nicht beherrschender Anteilseigner		1	1
<b>Eigenkapital</b>		<b>35.946</b>	<b>35.284</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	[13]	51	45
Sonstige Rückstellungen	[14]	25	27
Finanzschulden	[15], [19]	23	35
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	[19]	0	0
Übrige Verbindlichkeiten	[16]	0	0
Passive latente Steuern	[7]	100	100
<b>Langfristige Schulden</b>		<b>200</b>	<b>206</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	[13]	1	1
Sonstige Rückstellungen	[14]	34	38
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	[19]	5	4
Finanzschulden	[15], [19]	14	5
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	[19]	12	13
Übrige Verbindlichkeiten	[16]	37	40
Ertragsteuerverbindlichkeiten		1	1
<b>Kurzfristige Schulden</b>		<b>105</b>	<b>102</b>
		<b>36.250</b>	<b>35.592</b>

## Konzern-Eigenkapitalpiegel der Porsche Automobil Holding SE vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020

Auf die Anteilseigner der Porsche SE entfallendes Eigenkapital							
Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklage	Gewinn- rücklagen	Übrige Rücklagen (OCI)	Summe	Nicht beherrschende Anteilseigner	Konzern- eigenkapital
Stand am 1.1.2019	306	4.884	30.601	-2.376	33.415	1	33.416
Ergebnis nach Steuern			4.407		4.407	0	4.408
Sonstiges Ergebnis nach Steuern				-2.104	-2.104	0	-2.104
Gesamtergebnis der Periode			4.407	-2.104	2.303	0	2.304
Dividendenzahlung			-676		-676	0	-676
Umgliederungen <sup>1</sup>			7	-8	-1	0	-2
Sonstige Eigenkapital- veränderungen auf Ebene at Equity bewerteter Anteile			153	89	242		242
<b>Stand am 31.12.2019</b>	<b>306</b>	<b>4.884</b>	<b>34.492</b>	<b>-4.399</b>	<b>35.283</b>	<b>1</b>	<b>35.284</b>
Stand am 1.1.2020	306	4.884	34.492	-4.399	35.283	1	35.284
Ergebnis nach Steuern			2.623		2.623	0	2.624
Sonstiges Ergebnis nach Steuern				-1.234	-1.234		-1.234
Gesamtergebnis der Periode			2.623	-1.234	1.389	0	1.389
Dividendenzahlung			-676		-676	0	-676
Umgliederungen			0	0	0	0	0
Sonstige Eigenkapital- veränderungen auf Ebene at Equity bewerteter Anteile			-109	58	-51		-51
<b>Stand am 31.12.2020</b>	<b>306</b>	<b>4.884</b>	<b>36.330</b>	<b>-5.576</b>	<b>35.945</b>	<b>1</b>	<b>35.946</b>

<sup>1</sup> Die Zeile enthält auch Transaktionen mit nicht beherrschenden Anteilseignern.

Das Eigenkapital wird in Anhangangabe [12] erläutert.

## Konzern-Kapitalflussrechnung der Porsche Automobil Holding SE vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020

Mio. €	2020	2019
<b>1. Laufende Geschäftstätigkeit</b>		
Ergebnis nach Steuern	2.624	4.408
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	-2.641	-4.406
Abschreibungen	22	21
Gewinn (-) / Verlust (+) aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen	0	-3
Zinsaufwand	4	4
Zinsertrag	-1	-16
Ertragsteueraufwand	23	9
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+) und Erträge (-)	-62	-56
Veränderung sonstiger Aktiva	6	-5
Veränderung der Pensionsrückstellungen	0	-1
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	-3	12
Veränderung sonstiger Passiva	3	8
Erhaltene Dividenden	756	753
Gezahlte Zinsen	-3	-3
Erhaltene Zinsen	17	0
Gezahlte Ertragsteuern	-3	-5
Erhaltene Ertragsteuern	33	2
<b>Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit</b>	<b>773</b>	<b>722</b>
<b>2. Investitionsbereich</b>		
Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	-2	-6
Einzahlungen aus Abgängen von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen	0	1
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen nicht beherrschender Anteilseigner	0	-2
Einzahlungen aus dem Verkauf von Tochterunternehmen	0	3
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an at Equity bilanzierten Unternehmen	-81	-311
Auszahlungen für den Erwerb sonstiger Anteile an Unternehmen	-2	-11
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapiere	3	-8
Veränderung der Geldanlagen in Termingelder	-104	15
<b>Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit</b>	<b>-186</b>	<b>-318</b>
<b>3. Finanzierungsbereich</b>		
Auszahlungen an Aktionäre der Porsche SE	-676	-676
Auszahlungen an außenstehende Gesellschafter	0	0
Auszahlungen für die Tilgung von Finanzschulden	-4	-5
<b>Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>	<b>-680</b>	<b>-681</b>
<b>4. Finanzmittelbestand</b>		
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes (Zwischensumme 1. bis 3.)	-93	-277
Finanzmittelbestand am 1.1.	353	630
<b>Finanzmittelbestand am 31.12.</b>	<b>259</b>	<b>353</b>

Anhangangabe [17] enthält weitere Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung.

## Konzernanhang der Porsche Automobil Holding SE für das Geschäftsjahr 2020

### Grundlagen und Methoden

Die Porsche Automobil Holding SE („Porsche SE“ oder „Gesellschaft“) als oberstes Mutterunternehmen des Porsche SE Konzerns ist eine Europäische Aktiengesellschaft und hat ihren Firmensitz am Porscheplatz 1 in 70435 Stuttgart, Deutschland. Die Gesellschaft ist beim Amtsgericht Stuttgart unter der Registernummer HRB 724512 eingetragen.

Die Tätigkeit der Gesellschaft umfasst insbesondere den Erwerb, das Halten und Verwalten sowie die Veräußerung von Beteiligungen sowie deren Unterstützung und Beratung einschließlich der Übernahme von Dienstleistungen für diese Unternehmen.

Die Porsche SE hält insbesondere die Mehrheit der Stammaktien der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg („Volkswagen AG“ oder „Volkswagen“). Ferner hält sie mittelbar alle Anteile an der PTV Planung Transport Verkehr AG, Karlsruhe („PTV AG“ oder „PTV Group“) und Minderheitsbeteiligungen an Technologieunternehmen.

Vorrangige Kriterien der Porsche SE für Beteiligungen sind der Bezug zur industriellen Fertigung oder zur Zukunft der Mobilität. Voraussetzung für eine Beteiligung durch die Porsche SE sind stets die Positionierung in einem attraktiven Marktumfeld, ein überdurchschnittliches Wachstumspotenzial und ein mittel- bis langfristiges Profitabilitätspotential der Unternehmen.

Der Konzernabschluss der Porsche SE wird gemäß § 315e HGB aufgestellt und steht im Einklang mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind, sowie den ergänzend anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften. Zu den Mitteilungen und Veröffentlichungen von Veränderungen des Stimmrechtsanteils an der Porsche SE nach dem Wertpapierhandelsgesetz wird auf den handelsrechtlichen Jahresabschluss der Porsche SE verwiesen.

Das Geschäftsjahr des Porsche SE Konzerns umfasst den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember eines Jahres.

Die Konzernwährung lautet auf Euro. Die Angaben erfolgen, sofern nicht anders vermerkt, in Millionen Euro (Mio. €). Alle Beträge und Prozentangaben sind kaufmännisch gerundet. Dies kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen. Die Angabe von Nullwerten erfolgt bei Beträgen kleiner 0,5 Mio. €. Die Vergleichswerte des Vorjahres werden neben den Werten des aktuellen Berichtszeitraums in Klammern dargestellt.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Der Konzernabschluss und der mit dem Lagebericht zusammengefasste Konzernlagebericht der Porsche SE sind durch Vorstandsbeschluss vom 10. März 2021 zur Weiterleitung an den Aufsichtsrat freigegeben. Zu diesem Zeitpunkt endet der Wertaufhellungszeitraum.



## Konzernanteilsbesitzliste zum 31. Dezember 2020

	Kapitalanteil zum 31.12.2020	Währung	Kurs 1 € =	Eigenkapital in Landes- währung	Ergebnis in Landes- währung
	in %			Tsd.	Tsd.
<b>Vollkonsolidierte Unternehmen</b>					
<b>Inland</b>					
Porsche Beteiligung GmbH, Stuttgart	100,0	EUR	-	42.786	0 <sup>1</sup>
Porsche Zweite Beteiligung GmbH, Stuttgart	100,0	EUR	-	315.025	0 <sup>1</sup>
Porsche Dritte Beteiligung GmbH, Stuttgart	100,0	EUR	-	23.024	0 <sup>1</sup>
Porsche Vierte Beteiligung GmbH, Stuttgart	100,0	EUR	-	24	0 <sup>1</sup>
PTV Planung Transport Verkehr AG, Karlsruhe	100,0	EUR	-	33.081	2.303
DDS Digital Data Services GmbH, Karlsruhe	100,0	EUR	-	-544	-631
PTV Transport Consult GmbH, Karlsruhe	100,0	EUR	-	4.103	915
TransportTechnologie-Consult Karlsruhe GmbH (TTK), Karlsruhe	51,0	EUR	-	1.369	192
<b>Ausland</b>					
Locatienet B.V., Utrecht	92,2	EUR	-	-4	-162
PTV Africa (Pty) Ltd., Johannesburg	100,0	ZAR	18,0152	2.514	592
PTV America Holding Inc., Arlington, Virginia	100,0	USD	1,2276	-2.509	-41
PTV America Inc., Arlington, Virginia	100,0	USD	1,2276	-3.543	-473
PTV América Latina, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt	100,0	MXN	24,4115	-13.202	-3.826
PTV Asia-Pacific Pte, Ltd., Singapur	100,0	SGD	1,6221	2.259	505
PTV Asia-Pacific Pty, Ltd., Sydney	100,0	AUD	1,5861	-1.223	-169
PTV Austria Planung Transport Verkehr GmbH, Wien	100,0	EUR	-	534	369
PTV Belgie B.V.B.A., Mechelen	99,9	EUR	-	71	3
PTV CEE Sp. z o.o., Warschau	100,0	PLN	4,5562	2.232	1.276
PTV Distribution Planning Software Ltd., Halesowen	100,0	GBP	0,8993	64	102
PTV do Brasil Ltda., So Paulo	100,0	BRL	6,3756	-553	-425
PTV France SAS, Paris	100,0	EUR	-	2.649	874
PTV Italia Logistics S.r.l., Perugia	100,0	EUR	-	1.042	441
PTV Japan Ltd., Tokio	100,0	JPY	126,5100	3.429	18.095
PTV MENA Region DMCC, Dubai	100,0	AED	4,5092	-18.434	2.313
PTV MENA Region W.L.L., Doha	49,0	QAR	4,4695	-880	-5.546
PTV MENA Region Transport Technology Solution L.L.C, Abu Dhabi <sup>2</sup>	49,0	AED	4,5092	-460	-7
PTV Nederland B.V., Utrecht	100,0	EUR	-	2.159	1.656
PTV Nordics AB, Göteborg	100,0	SEK	10,0247	5.291	2.060
PTV Software Technology (Shanghai) Co., Ltd., Shanghai	100,0	CNY	8,0290	4.799	-134
PTV Traffic Technology (Shanghai) Co., Ltd., Shanghai	100,0	CNY	8,0290	1.731	-185
PTV Traffic and Transportation Software, S.L., Barcelona	100,0	EUR	-	-11	57

Kapitalanteil zum 31.12.2020	Währung	Kurs 1 € =	Eigenkapital in Landes- währung	Ergebnis in Landes- währung
in %			Tsd.	Tsd.

**Vollkonsolidierte Unternehmen****Ausland**

PTV Transworld Holding B.V., Utrecht	100,0	EUR	-	297	-6
PTV UK Ltd., Halesowen	100,0	GBP	0,8993	1.006	558
PTV UK Holding Ltd., Halesowen	100,0	GBP	0,8993	680	339
SISTeMA - Soluzioni per l'Ingegneria dei Sistemi di Trasporto e l'infoMobilitA' S.r.l., Rom	98,0	EUR	-	1.021	613

**Assoziierte Unternehmen****Inland**

Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg	31,4 <sup>3</sup>	EUR	-	39.548.936	6.338.309
European Center for Information and Communication Technologies - EICT GmbH, Berlin <sup>4</sup>	20,0	EUR	-	1.535	138
Bahn.Elektro.Planung. GmbH (B.E.P.), Karlsruhe <sup>5</sup>	49,0	EUR	-	100	

**Ausland**

INRIX Inc., Kirkland, Washington <sup>6</sup>	11,7	USD	1,2276	-35.932	2.319
Mygistics Inc., Kansas City, Missouri <sup>7</sup>	30,0	USD	1,2276		
Truckparking B.V., Utrecht <sup>2</sup>	21,9	EUR	-		

<sup>1</sup> Ergebnisabführungsvertrag mit der Porsche SE

<sup>2</sup> In Liquidation

<sup>3</sup> Abweichend vom Kapitalanteil beträgt der Stimmrechtsanteil zum Bilanzstichtag 53,3 %.

<sup>4</sup> Werte aus dem Jahresabschluss zum 31.12.2019

<sup>5</sup> Gründung im laufenden Geschäftsjahr. Das Eigenkapital entspricht der Eröffnungsbilanz.

<sup>6</sup> Konsolidierte Werte aus dem Konzernabschluss 2019 der INRIX Inc.; INRIX stellt aufgrund der eingeräumten Mitwirkungsmöglichkeiten im Board of Directors und den zugehörigen Ausschüssen, wodurch die Porsche SE maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik der Gesellschaft ausüben kann, ein assoziiertes Unternehmen dar.

<sup>7</sup> Derzeit keine Geschäftstätigkeit

Darüber hinaus wird ein Spezialfonds vollkonsolidiert.

Die Porsche Beteiligung GmbH, die Porsche Zweite Beteiligung GmbH, die Porsche Dritte Beteiligung GmbH und die Porsche Vierte Beteiligung GmbH haben die Bedingungen des §264 Abs. 3 HGB erfüllt und nehmen die Befreiungsmöglichkeit von der Offenlegung ihres Jahresabschlusses in Anspruch.

### Änderungen in der Berichtsperiode

Im Zeitraum vom 17. März 2020 bis zum 20. April 2020 hat die Porsche SE über den Kapitalmarkt 0,2 % der Stammaktien der Volkswagen AG für 81 Mio. € erworben. Die Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG stieg damit auf 53,3 % (53,1 %) der Stammaktien. Der Anteil am gezeichneten Kapital der Volkswagen AG erhöhte sich um 0,1 % auf 31,4 % (31,3 %).

### Vollkonsolidierung und Einbeziehung nach der Equity-Methode

In den Konzernabschluss der Porsche SE werden alle Unternehmen, die die Porsche SE beherrscht, im Wege der Vollkonsolidierung einbezogen. Beherrschung liegt vor, wenn das Mutterunternehmen die Entscheidungsgewalt aufgrund von Stimmrechten oder anderen Rechten über das Tochterunternehmen hat, es an positiven und negativen Rückflüssen aus dem Tochterunternehmen partizipiert und diese Rückflüsse durch seine Entscheidungsgewalt beeinflussen kann. Zu dem Zeitpunkt, zu dem die Beherrschung erlangt wird, erfolgt die erstmalige Einbeziehung im Wege der Vollkonsolidierung. Sie endet, wenn die Beherrschung nicht mehr gegeben ist.

Gesellschaften, bei denen die Porsche SE mittelbar oder unmittelbar die Möglichkeit hat, die finanz- und geschäftspolitischen Entscheidungen maßgeblich zu beeinflussen (assoziierte Unternehmen), werden nach der Equity-Methode (at Equity) bewertet. Bei einem Stimmrechtsanteil von mindestens 20 % besteht die widerlegbare Vermutung, dass maßgeblicher Einfluss vorliegt. Umgekehrt wird bei einem Stimmrechtsanteil von weniger als 20 % vermutet, dass kein maßgeblicher Einfluss vorliegt, es sei denn, der Einfluss kann eindeutig nachgewiesen werden.

Zu den assoziierten Unternehmen gehören auch Gesellschaften, bei denen der Porsche SE Konzern zwar über die Mehrheit der Stimmrechte verfügt, bei denen aufgrund der Satzung wesentliche Entscheidungen jedoch nicht ohne die Zustimmung der anderen Gesellschafter getroffen werden können bzw. aus sonstigen Gründen keine Beherrschung im Sinne der IFRS vorliegt. Die Porsche SE verfügt über die Mehrheit der Stimmrechte an der Volkswagen AG. Die Satzung der Volkswagen AG sieht ein Entsenderecht für das Land Niedersachsen für zwei Mitglieder des Aufsichtsrats vor, solange dem Land Niedersachsen mindestens 15 % der Stammaktien der Volkswagen AG gehören. Dieses Entsenderecht steht aufgrund der gegebenen Höhe der Beteiligung des Landes Niedersachsen an der Volkswagen AG einer Einbeziehung des Volkswagen Konzerns in den Konzernabschluss der Porsche SE im Wege der Vollkonsolidierung entgegen, da die Porsche SE nicht die Mehrheit im Aufsichtsrat der Volkswagen AG bestimmen kann und damit keine Beherrschung im Sinne der IFRS vorliegt. Die Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG wird aufgrund des dennoch gegebenen maßgeblichen Einflusses nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen.

## Konsolidierungsgrundsätze

Die Abschlüsse sämtlicher Tochterunternehmen und at Equity bewerteter Anteile werden einheitlich auf den Stichtag des Konzernabschlusses, der dem Stichtag der Porsche SE entspricht, aufgestellt. Sofern erforderlich, werden Anpassungen an konzerneinheitliche Rechnungslegungsmethoden vorgenommen.

Der Konzern bilanziert Unternehmenszusammenschlüsse nach der Erwerbsmethode, wenn der Konzern Beherrschung erlangt hat. Die beim Erwerb übertragene Gegenleistung sowie das erworbene identifizierbare Nettovermögen werden zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Jeder entstandene Geschäfts- oder Firmenwert wird mindestens jährlich auf Wertminderung überprüft. Jeglicher Gewinn aus einem Erwerb zu einem Preis unter dem Marktwert wird unmittelbar in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Transaktionskosten werden im Zeitpunkt ihres Entstehens als Aufwand erfasst.

Jede bedingte Gegenleistungsverpflichtung wird zum Erwerbszeitpunkt zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Wird die bedingte Gegenleistung als Eigenkapital eingestuft, erfolgt im Rahmen der Folgebilanzierung keine Neubewertung und eine Abgeltung wird direkt im Eigenkapital erfasst. Andere bedingte Gegenleistungen werden zu jedem Abschlussstichtag mit dem beizulegenden Zeitwert Neubewertet. Bewertungsänderungen werden in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Nicht beherrschende Anteile werden zum Erwerbszeitpunkt mit ihrem Anteil am identifizierbaren Nettovermögen des erworbenen Unternehmens (ohne Geschäfts- oder Firmenwert) bewertet.

Ein Unterschiedsbetrag, der sich beim Erwerb weiterer Anteile oder bei der Veräußerung von Anteilen nach Erstkonsolidierung ohne Verlust der Beherrschung an einem bereits vollkonsolidierten Tochterunternehmen ergibt, wird direkt mit dem Eigenkapital verrechnet.

Alle konzerninternen Vermögenswerte und Schulden, Eigenkapital, Erträge und Aufwendungen sowie Zahlungsströme aus Geschäftsvorfällen, die zwischen Konzernunternehmen stattfinden, werden im Rahmen der Konsolidierung vollständig eliminiert.

Verliert der Konzern die Beherrschung über ein Tochterunternehmen, werden die dem Tochterunternehmen zuzurechnenden Vermögenswerte und Schulden sowie alle zugehörigen nicht beherrschenden Anteile und anderen Bestandteile am Eigenkapital ausgebucht. Jeder daraus entstehende Gewinn oder Verlust wird in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt. Jede zurückbehaltene Beteiligung wird zum beizulegenden Zeitwert erfasst.



### Einbeziehung nach der Equity-Methode

Anteile an assoziierten Unternehmen werden grundsätzlich bei erstmaligem Erwerb mit den Anschaffungskosten einschließlich direkt zurechenbarer Anschaffungsnebenkosten bzw. bei Teilveräußerungen oder sonstigen Beherrschungsverlusten von zuvor vollkonsolidierten Tochterunternehmen zum beizulegenden Zeitwert zum Zeitpunkt des Beherrschungsverlusts angesetzt. Ein positiver Unterschiedsbetrag zwischen den Anschaffungskosten der Anteile und dem anteiligen beizulegenden Zeitwert der identifizierbaren Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden wird als Geschäfts- oder Firmenwert in einer Nebenrechnung erfasst. Aufgedeckte stille Reserven und Lasten sind wie auch der Geschäfts- oder Firmenwert im Buchwert des Anteils enthalten. Der Geschäfts- oder Firmenwert wird weder planmäßig abgeschrieben noch einem gesonderten Wertminderungstest unterzogen. Ein entstandener passivischer Unterschiedsbetrag wird zum Zeitpunkt des Erwerbs erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

In den Folgeperioden wird der Buchwert um die auf den Porsche SE Konzern entfallenden Veränderungen des Nettovermögens einschließlich aufgedeckter stiller Reserven und Lasten des assoziierten Unternehmens fortgeschrieben (Equity-Methode). Der Anteil des Porsche SE Konzerns am Ergebnis nach Steuern der Beteiligung vermindert um den Ergebnisanteil nicht beherrschender Anteilseigner und Hybridkapitalgeber der Beteiligung wird in der Gewinn- und Verlustrechnung im Posten „Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen“ erfasst. Der Anteil des Porsche SE Konzerns am sonstigen Ergebnis dieser Beteiligungsunternehmen wird im sonstigen Ergebnis des Porsche SE Konzerns erfasst. Außerdem werden unmittelbar im Eigenkapital des assoziierten Unternehmens ausgewiesene Änderungen vom Porsche SE Konzern in Höhe seines Anteils ebenfalls unmittelbar im Eigenkapital erfasst. Erhaltene Ausschüttungen führen zu einer erfolgsneutralen Minderung des Beteiligungsbuchwerts.

Bei Erwerb von zusätzlichen Anteilen ohne Statuswechsel wird grundsätzlich jede Tranche separat nach der Equity-Methode bewertet, d. h. für die hinzuerworbenen Anteile wird ein Unterschiedsbetrag zwischen dem anteiligen neu bewerteten und individuell (tranchenweise) in Folgeperioden fortzuschreibenden Eigenkapital des Beteiligungsunternehmens und seinen Anschaffungskosten ermittelt. Ein negativer Unterschiedsbetrag des hinzuerworbenen Anteils wird im Zeitpunkt des Erwerbs erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Ein Werthaltigkeitstest wird durchgeführt, sofern objektive Anhaltspunkte auf eine Wertminderung des gesamten Beteiligungsansatzes vorliegen. Sofern der Buchwert der Beteiligung ihren erzielbaren Betrag übersteigt, wird in Höhe der Differenz ein Wertminderungsaufwand ergebniswirksam erfasst. Wurde in Vorperioden eine Wertminderung vorgenommen, wird mindestens einmal jährlich geprüft, ob Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass der Grund für diese zuvor vorgenommene Wertminderung nicht mehr besteht oder sich der Betrag der vorgenommenen Wertminderung vermindert hat. In diesem Fall wird der erzielbare Betrag neu ermittelt und eine zuvor vorgenommene Wertminderung, die nicht mehr begründet ist, entsprechend rückgängig gemacht.

## Währungsumrechnung

Geschäftsvorfälle in Fremdwährung werden in den Einzelabschlüssen der Porsche SE und der einbezogenen Tochtergesellschaften mit den Kursen zum Zeitpunkt der Geschäftsvorfälle umgerechnet. In der Bilanz werden monetäre Vermögenswerte und Schulden in Fremdwährung mit dem Stichtagskurs bewertet, wobei die eingetretenen Kursgewinne und -verluste ergebniswirksam erfasst werden.

Die Abschlüsse ausländischer Gesellschaften werden nach dem Konzept der funktionalen Währung in Euro umgerechnet. Danach werden Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden mit dem Stichtagskurs am Bilanzstichtag, das Eigenkapital mit Ausnahme der übrigen Rücklagen (OCI) zu historischen Kursen umgerechnet. Die sich hieraus ergebenden Währungsumrechnungsdifferenzen werden bis zum Abgang des Tochterunternehmens im sonstigen Ergebnis erfasst und als gesonderte Position im Eigenkapital ausgewiesen. Die Umrechnung der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt zum Durchschnittskurs.

Die für die Umrechnung von Geschäftsvorfällen verwendeten Wechselkurse werden nachfolgend dargestellt.

		Bilanz		Gewinn- und Verlustrechnung	
		Stichtagskurs	Stichtagskurs	Durchschnittskurs	Durchschnittskurs
1 €=		31.12.2020	31.12.2019	2020	2019
Argentinien	ARS	103,2880	67,2363	80,7318	53,7808
Australien	AUD	1,5861	1,6008	1,6553	1,6107
Brasilien	BRL	6,3756	4,5135	5,8885	4,4149
China	CNY	8,0290	7,8147	7,8703	7,7344
Großbritannien	GBP	0,8993	0,8500	0,8890	0,8774
Indien	INR	89,6900	80,1545	84,5711	78,8640
Japan	JPY	126,5100	121,8950	121,7731	122,0865
Kanada	CAD	1,5628	1,4621	1,5294	1,4860
Katar	QAR	4,4695	4,0883	4,1579	4,0939
Mexiko	MXN	24,4115	21,2434	24,5175	21,5633
Polen	PLN	4,5562	4,2597	4,4438	4,2978
Republik Korea	KRW	1.336,2100	1.296,3500	1.345,1409	1.304,8927
Russland	RUB	91,7754	69,8469	82,6358	72,4671
Schweden	SEK	10,0247	10,4451	10,4888	10,5859
Singapur	SGD	1,6221	1,5105	1,5735	1,5285
Südafrika	ZAR	18,0152	15,7647	18,7672	16,1772
Tschechische Republik	CZK	26,2390	25,4065	26,4544	25,6698
USA	USD	1,2276	1,1228	1,1413	1,1197
Vereinigte Arabische Emirate	AED	4,5092	4,1244	4,1921	4,1165

## Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Die Vermögenswerte und Schulden der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen werden einheitlich nach den im Porsche SE Konzern geltenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden angesetzt und bewertet. Auch auf Ebene der assoziierten Unternehmen kommen grundsätzlich dieselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden zur Anwendung.

Da die Ergebnisbeiträge der at Equity bewerteten Anteile an der Volkswagen AG einen wesentlichen Einfluss auf die Ertrags- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns haben, werden nachfolgend auch Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden dargestellt, die nur für Geschäftsvorfälle innerhalb des Volkswagen Konzerns relevant sind.

### **Bewertungsprinzipien**

Der Konzernabschluss ist mit Ausnahme bestimmter Posten, wie beispielsweise der at Equity bewerteten Anteile, der zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumente oder der Rückstellung für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen, nach dem historischen Anschaffungs- oder Herstellungskostenprinzip aufgestellt. Die angewandten Bewertungsmethoden werden im Einzelnen nachfolgend beschrieben.

### **Immaterielle Vermögenswerte**

#### **Geschäfts- oder Firmenwert**

Der im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen entstandene Geschäfts- oder Firmenwert wird mit den Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Wertminderungsaufwendungen bewertet.

#### **Forschung und Entwicklung**

Forschungskosten werden als Aufwand in der Periode erfasst, in der sie anfallen. Entwicklungskosten eines immateriellen Vermögenswertes werden nur dann aktiviert, wenn sie verlässlich bewertet werden können, das Entwicklungsvorhaben technisch realisierbar, ein künftiger wirtschaftlicher Nutzen wahrscheinlich ist und sowohl beabsichtigt wird als auch genügend Ressourcen verfügbar sind, um die Entwicklung abzuschließen und den Vermögenswert zu nutzen oder zu verkaufen. Die Entwicklungskosten werden nach ihrem erstmaligen Ansatz als Vermögenswert zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen und kumulierter Wertminderungsaufwendungen bilanziert. Die wirtschaftliche Nutzungsdauer beträgt zwischen zwei und fünfzehn Jahren.

### Übrige immaterielle Vermögenswerte

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen und kumulierter Wertminderungsaufwendungen bewertet, sofern sie einer begrenzten Nutzungsdauer unterliegen. Immaterielle Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern einem jährlichen Wertminderungstest unterzogen.

Die planmäßige Abschreibung von immateriellen Vermögenswerten mit begrenzter Nutzungsdauer erfolgt linear über ihre wirtschaftliche Nutzungsdauer. Die Nutzungsdauer beträgt im Wesentlichen zwischen drei und fünfzehn Jahren. In den bilanzierten sonstigen immateriellen Vermögenswerten sind keine Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer enthalten.

### Sachanlagen

Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten, abzüglich kumulierter Abschreibungen entsprechend der wirtschaftlichen Nutzungsdauer sowie kumulierter Wertminderungsaufwendungen bewertet. Selbst erstellte Sachanlagen sind zu Herstellungskosten aktiviert. Sie enthalten neben den direkt zurechenbaren Kosten auch anteilige produktionsbezogene Gemeinkosten. Investitionszuschüsse für Vermögenswerte werden grundsätzlich von den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abgesetzt.

Das Sachanlagevermögen wird linear pro rata temporis über die voraussichtliche Nutzungsdauer abgeschrieben.

Den planmäßigen Abschreibungen liegen folgende Nutzungsdauern zugrunde:

	In Jahren
Gebäude	20 bis 50
Grundstückseinrichtungen	10 bis 20
Technische Anlagen und Maschinen	6 bis 12
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung (einschließlich Spezialwerkzeuge)	3 bis 15

Restbuchwerte, Abschreibungsmethoden und Nutzungsdauern werden zum Bilanzstichtag regelmäßig überprüft und bei Bedarf prospektiv als Schätzungsänderung angepasst.

Sachanlagen werden entweder bei Abgang oder dann ausgebucht, wenn aus der weiteren Nutzung oder Veräußerung eines angesetzten Vermögenswerts kein wirtschaftlicher Nutzen mehr erwartet wird. Die aus der Ausbuchtung des Vermögenswerts resultierenden Gewinne oder Verluste werden als Differenz zwischen dem Nettoveräußerungserlös und dem Buchwert des Vermögenswerts zum Zeitpunkt des Abgangs ermittelt und in der entsprechenden Periode erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.



### Leasingverhältnisse

Entsprechend IFRS 16 wird bei Vertragsbeginn beurteilt, ob ein Vertrag ein Leasingverhältnis begründet oder beinhaltet. Dies ist der Fall, wenn der Vertrag das Recht zur Nutzung eines Vermögenswerts für einen vereinbarten Zeitraum gegen eine Gegenleistung gewährt.

In der Bilanz des Leasingnehmers werden grundsätzlich für alle Leasingverhältnisse ein Nutzungsrecht und eine Leasingverbindlichkeit erfasst. Die Leasingverbindlichkeit wird nach den mit dem Grenzfremdkapitalzinssatz abgezinsten ausstehenden Leasingzahlungen bemessen, während das Nutzungsrecht grundsätzlich mit dem Betrag der Leasingverbindlichkeit zuzüglich anfänglicher direkter Kosten bewertet wird. Während der Leasinglaufzeit wird das Nutzungsrecht linear über die Laufzeit des Leasingverhältnisses abgeschrieben. Verlängerungs- oder Kündigungsoptionen werden bei der Bestimmung der Leasinglaufzeit entsprechend berücksichtigt, sofern deren Ausübung hinreichend sicher ist. Die Leasingverbindlichkeit wird unter Anwendung der Effektivzinsmethode und Berücksichtigung der Leasingzahlungen fortgeschrieben. Die in der Bilanz angesetzten Nutzungsrechte werden innerhalb derjenigen Bilanzposten ausgewiesen, in denen die dem Leasingvertrag zugrundeliegenden Vermögenswerte ausgewiesen worden wären, wenn sie im wirtschaftlichen Eigentum des Leasingnehmers stehen würden.

Der Porsche SE Konzern tritt ausschließlich als Leasingnehmer insbesondere für Gebäude und Fahrzeuge auf. Die Nutzungsrechte werden als langfristige Vermögenswerte unter den Sachanlagen und die Leasingverbindlichkeiten als Finanzschulden ausgewiesen. Die Anwendungserleichterungen für kurzfristige Leasingverhältnisse und Leasingverhältnisse, denen ein Vermögenswert von geringem Wert zugrunde liegt, werden in Anspruch genommen. Für solche Leasingverhältnisse werden kein Nutzungsrecht und keine Verbindlichkeit angesetzt und die Leasingzahlungen als Aufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Die Bilanzierung von Leasingverhältnissen, bei denen assoziierte Unternehmen als Leasinggeber auftreten, basiert auf der Klassifizierung in Operating-Leasing-Verhältnisse und Finanzierungsleasingverhältnisse. Die Klassifizierung erfolgt anhand der Verteilung der mit dem Eigentum am Leasinggegenstand verbundenen Chancen und Risiken. Bei Operating-Leasing-Verhältnissen verbleiben die wesentlichen Chancen und Risiken beim Leasinggeber. Vermietete Fahrzeuge werden im Falle von Operating-Leasing-Verträgen zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert und linear über die Vertragslaufzeit auf den kalkulierten Restwert abgeschrieben. Wertminderungen aufgrund von IAS 36 werden durch außerplanmäßige Abschreibungen berücksichtigt. In Abhängigkeit von den lokalen Besonderheiten und Erfahrungswerten aus der Gebrauchtwagenvermarktung gehen fortlaufend aktualisierte interne und externe Informationen über Restwertentwicklungen in die Restwertprognosen ein. Im Rahmen dessen müssen vor allem Annahmen bezüglich des zukünftigen Fahrzeugangebots und der Fahrzeugnachfrage sowie der Entwicklung der Fahrzeugpreise getroffen werden. Diesen Annahmen liegen entweder qualifizierte Schätzungen oder Veröffentlichungen sachverständiger Dritter zugrunde. Qualifizierte Schätzungen beruhen, soweit verfügbar, auf externen Daten unter Berücksichtigung intern vorliegender Zusatzinformationen, wie zum Beispiel historische Erfahrungswerte und zeitnahe Verkaufsdaten. Bei einem Finanzierungsleasingverhältnis werden die wesentlichen Chancen und

Risiken auf den Leasingnehmer übertragen. Der Leasinggegenstand wird aus dem Anlagevermögen des assoziierten Unternehmens ausgebucht und stattdessen eine Forderung in Höhe des Nettoinvestitionswerts aus dem Leasingverhältnis bilanziert.

### **Finanzierungskosten**

Finanzierungskosten, die dem Bau, Erwerb oder der Herstellung eines qualifizierten Vermögenswerts zugeordnet werden können, werden als Teil der Anschaffungs- und Herstellungskosten des qualifizierten Vermögenswerts aktiviert.

### **Werthaltigkeitstest**

Ein Werthaltigkeitstest wird bei Geschäfts- oder Firmenwerten, noch nicht nutzungsreifen Entwicklungskosten sowie bei immateriellen Vermögenswerten mit unbestimmter Nutzungsdauer mindestens einmal jährlich, bei immateriellen Vermögenswerten mit begrenzter Nutzungsdauer sowie bei Sachanlagen und at Equity bewerteten Anteilen nur bei Vorliegen objektiver Anhaltspunkte durchgeführt. An jedem Bilanzstichtag wird überprüft, ob Anhaltspunkte für eine Wertminderung vorliegen. Zur Vorgehensweise beim Impairment Test auf at Equity bewertete Anteile wird auf den Abschnitt „Einbeziehung nach der Equity-Methode“ innerhalb der Konsolidierungsgrundsätze verwiesen.

Im Rahmen der Durchführung des Werthaltigkeitstests wird der erzielbare Betrag ermittelt. Der erzielbare Betrag ist der höhere Betrag aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten und Nutzungswert. Der Nutzungswert wird auf Basis der geschätzten künftigen Cashflows aus der Nutzung und dem Abgang eines Vermögenswerts mit Hilfe von Discounted-Cashflow- oder Ertragswertverfahren ermittelt.

Die Ermittlung des erzielbaren Betrags erfolgt für jeden Vermögenswert grundsätzlich einzeln. Sofern die Ermittlung für einen einzelnen Vermögenswert nicht möglich ist, weil dieser nicht weitestgehend unabhängig von anderen Vermögenswerten Mittelzuflüsse generiert, erfolgt die Ermittlung auf Basis einer Gruppe von Vermögenswerten, die eine zahlungsmittelgenerierende Einheit darstellt.

Übersteigt der Buchwert eines Vermögenswerts oder einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit den erzielbaren Betrag, wird die Differenz als Wertminderungsaufwand erfasst. Jährlich wird geprüft, ob die Gründe für eine gegebenenfalls in der Vergangenheit erfasste Wertminderung weiterhin bestehen. Sollten die entsprechenden Gründe nicht mehr bestehen, werden – mit Ausnahme von Geschäfts- oder Firmenwerten – Wertaufholungen erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Die Wertaufholung ist begrenzt auf den Betrag, der sich als Buchwert, gegebenenfalls unter Berücksichtigung planmäßiger Abschreibungen, ergeben würde, wenn in der Vergangenheit keine Wertminderung für den Vermögenswert erfasst worden wäre.

### **Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien**

Zur Erzielung von Mieterträgen gehaltene Grundstücke und Gebäude (als Finanzinvestition gehaltene Immobilien) werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert. Die bei der Folgebilanzierung zugrunde gelegten Nutzungsdauern und Abschreibungsmethoden entsprechen grundsätzlich denen der selbst genutzten Sachanlagen.

### **Vorräte**

Die Vorräte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten oder dem zum Bilanzstichtag niedrigeren Nettoveräußerungswert erfasst.

Der Ansatz der Herstellungskosten erfolgt auf Basis der direkt zurechenbaren Einzel- und Gemeinkosten. Fremdkapitalzinsen werden nicht aktiviert. Grundsätzlich werden gleichartige Gegenstände des Vorratsvermögens nach der Durchschnittsmethode bewertet.

### **Finanzinstrumente**

Finanzinstrumente sind Verträge, die bei einem Unternehmen zu einem finanziellen Vermögenswert und bei einem anderen zu einer finanziellen Verbindlichkeit oder einem Eigenkapitalinstrument führen.

### **Erstmaliger Ansatz von Finanzinstrumenten**

Sofern bei Finanzinstrumenten Handels- und Erfüllungstag zeitlich auseinanderfallen, ist für die erstmalige Bilanzierung der Erfüllungstag maßgeblich. Ein finanzieller Vermögenswert (außer einer Forderung aus Lieferungen und Leistungen ohne wesentliche Finanzierungskomponente) oder eine finanzielle Verbindlichkeit werden beim erstmaligen Ansatz zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Transaktionskosten werden bei Finanzinstrumenten, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, in den Buchwert mit einbezogen. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ohne wesentliche Finanzierungskomponente werden beim erstmaligen Ansatz zum Transaktionspreis bewertet.

### Folgebewertung finanzieller Vermögenswerte

Finanzielle Vermögenswerte werden für die Folgebewertung in vier Kategorien eingeteilt:

- Finanzielle Vermögenswerte (Schuldinstrumente), die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden (Financial Assets at Amortized Cost, FAAC)
- Finanzielle Vermögenswerte (Schuldinstrumente), die zum beizulegenden Zeitwert mit Erfassung von Wertänderungen im sonstigen Ergebnis bewertet werden (Fair Value through Other Comprehensive Income, FVOCI-Schuldinstrumente)
- Finanzielle Vermögenswerte (Eigenkapitalinstrumente), die zum beizulegenden Zeitwert mit Erfassung von Wertänderungen im sonstigen Ergebnis bewertet werden (Fair Value through Other Comprehensive Income, FVOCI-Eigenkapitalinstrumente)
- Finanzielle Vermögenswerte, die zum beizulegenden Zeitwert mit Erfassung von Wertänderungen in der Gewinn- und Verlustrechnung bewertet werden (Fair Value through Profit or Loss, FVtPL)

Die Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten wird anhand des betriebenen Geschäftsmodells und der Struktur der Zahlungsströme bestimmt.

Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte (FAAC) werden im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten, dessen Zielsetzung die Vereinnahmung vertraglicher Zahlungsströme ist. Die Zahlungsströme dieser Vermögenswerte betreffen ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen zu festgelegten Zeitpunkten auf den ausstehenden Kapitalbetrag. Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte werden in Folgeperioden unter Anwendung der Effektivzinsmethode bewertet und auf Wertminderungen überprüft. Gewinne und Verluste werden erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, wenn der finanzielle Vermögenswert ausgebucht, modifiziert oder wertgemindert wird. Diese Kategorie umfasst im Porsche SE Konzern insbesondere Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Termingeldanlagen, flüssige Mittel und sonstige finanzielle Vermögenswerte. Auf Ebene des Volkswagen Konzerns umfasst diese Kategorie darüber hinaus auch Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft.

Ein FVOCI-Schuldinstrument wird zum beizulegenden Zeitwert mit Erfassung von Wertänderungen im sonstigen Ergebnis bewertet, wenn es im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten wird, dessen Zielsetzung sowohl darin besteht, finanzielle Vermögenswerte zur Vereinnahmung der vertraglichen Zahlungsströme zu halten als auch zu verkaufen. Zinserträge, Fremdwährungsgewinne und -verluste sowie Wertminderungsaufwendungen oder Wertaufholungen werden in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst und entsprechend der zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerten (FAAC) berechnet. Die verbleibenden Änderungen des beizulegenden Zeitwerts werden im sonstigen Ergebnis erfasst. Bei Ausbuchung wird der im sonstigen Ergebnis erfasste kumulierte Gewinn oder Verlust aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts in die Gewinn- und Verlustrechnung umgliedert. Diese

Kategorie umfasst auf Ebene des Porsche SE Konzerns derzeit keine finanziellen Vermögenswerte. Im sonstigen Ergebnis des Porsche SE Konzerns sind jedoch entsprechende anteilige Wertänderungen von FVOCI-Schuldinstrumenten auf Ebene des Volkswagen Konzerns infolge der Anwendung der Equity-Methode enthalten.

Beim erstmaligen Ansatz eines nicht zu Handelszwecken gehaltenen Eigenkapitalinstruments i.S.d. IAS 32 kann unwiderruflich das Wahlrecht in Anspruch genommen werden, Änderungen des beizulegenden Zeitwerts im sonstigen Ergebnis anstatt in der Gewinn- und Verlustrechnung zu erfassen. Eine spätere Reklassifizierung der im sonstigen Ergebnis erfassten Aufwendungen und Erträge in die Gewinn- und Verlustrechnung ist unzulässig. Bei Abgang erfolgt eine erfolgsneutrale Umgliederung in die Gewinnrücklagen. Dividenden werden für diese Instrumente hingegen grundsätzlich in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. FVOCI-Eigenkapitalinstrumente werden nicht auf Wertminderungen überprüft. Das Wahlrecht kann für jede Investition einzelfallbezogen in Anspruch genommen werden. Im Porsche SE Konzern wird dieses Wahlrecht derzeit nicht ausgeübt. Auf Ebene des Volkswagen Konzerns wird dieses Wahlrecht grundsätzlich für Beteiligungen ausgeübt.

Alle finanziellen Vermögenswerte, die nicht zu fortgeführten Anschaffungskosten (FAAC) oder zum beizulegenden Zeitwert mit Wertänderungen im sonstigen Ergebnis (FVOCI) bewertet werden, sind zum beizulegenden Zeitwert mit Erfassung von Wertänderungen in der Gewinn- und Verlustrechnung (FVtPL) bewertet. Nettogewinne und -verluste werden einschließlich Zins- oder Dividendenerträge ebenfalls in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Die Fair-Value-Option, wonach andere finanzielle Vermögenswerte bei ihrem erstmaligen Ansatz als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet (FVtPL) klassifiziert werden können, wird nicht angewendet. Im Porsche SE Konzern umfasst diese Kategorie insbesondere Wertpapiere, Derivate und Beteiligungen an Technologieunternehmen. Auf Ebene des Volkswagen Konzerns umfasst diese Kategorie im Wesentlichen Derivate, die nicht nach den Regelungen für Sicherungsbeziehungen (Hedge-Accounting) bilanziert werden, und Anteile an Investmentfonds.

Dividendenerträge werden mit der Entstehung des Rechtsanspruchs auf Zahlung erfasst.

#### **Wertberichtigungen auf Finanzinstrumente**

Finanzielle Vermögenswerte unterliegen Ausfallrisiken, welche durch die Bilanzierung einer Risikovorsorge oder bei bereits eingetretenen Verlusten durch Erfassung einer Wertminderung berücksichtigt werden. Die Berücksichtigung von Wertminderungen von Forderungen erfolgt grundsätzlich durch ein vereinfachtes Verfahren unter Berücksichtigung historischer Ausfallquoten zuzüglich zukunftsbezogener Informationen sowie durch Einzelwertberichtigungen.

Dem Ausfallrisiko von Forderungen und Krediten des Finanzdienstleistungsgeschäfts auf Ebene des Volkswagen Konzerns wird durch die Bildung von Einzelwertberichtigungen und portfolio-basierten Wertberichtigungen Rechnung getragen. Im Einzelnen wird für die finanziellen Forderungen nach konzerneinheitlichen Maßstäben eine Risikovorsorge in Höhe des erwarteten Ausfalls (expected loss) gebildet. Aus dieser Risikovorsorge werden dann die tatsächlichen Einzelwertberichtigungen der eingetretenen Ausfälle erfasst. Ein potenzieller Wertminderungsbedarf wird nicht nur bei Vorliegen verschiedener Tatsachen wie Zahlungsverzug über einen bestimmten



Zeitraum, Einleitung von Zwangsmaßnahmen, drohender Zahlungsunfähigkeit oder Überschuldung, Beantragung oder Eröffnung eines Insolvenzverfahrens oder Scheitern von Sanierungsmaßnahmen, sondern auch für nicht überfällige Forderungen angenommen. Für die Ermittlung portfoliobasierter Wertberichtigungen werden nicht signifikante Forderungen sowie signifikante Individualforderungen ohne Hinweise auf Wertminderungen anhand vergleichbarer Kreditrisikomerkmale zu homogenen Portfolios zusammengefasst und nach Risikoklassen aufgeteilt. Für die Ermittlung der Wertminderungshöhe werden durchschnittliche historische Ausfallwahrscheinlichkeiten in Verbindung mit zukunftsbezogenen Parametern des jeweiligen Portfolios herangezogen.

Wertberichtigungen auf Forderungen werden regelmäßig auf separaten Wertberichtigungskonten erfasst.

#### **Folgebewertung finanzieller Verbindlichkeiten**

Finanzielle Verbindlichkeiten werden für die Folgebewertung in zwei Kategorien eingeteilt:

- erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten (Fair Value through Profit or Loss, FVtPL) sowie
- zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten (Financial Liabilities at Amortized Cost, FLAC)

Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten (FVtPL) umfassen die zu Handelszwecken gehaltenen finanziellen Verbindlichkeiten sowie andere finanzielle Verbindlichkeiten, die bei ihrem erstmaligen Ansatz als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet klassifiziert werden (Fair-Value-Option). Hierunter fallen auch Derivate, die nicht als Sicherungsinstrumente designed sind. Finanzielle Verbindlichkeiten dieser Kategorie werden zum beizulegenden Zeitwert bewertet und Nettogewinne und -verluste werden einschließlich Zinsaufwendungen in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Die Fair-Value-Option für finanzielle Verbindlichkeiten wird nicht angewendet. Diese Kategorie umfasst im Porsche SE Konzern sowie im Volkswagen Konzern Derivate, die nicht als Sicherungsinstrument designed wurden.

Andere finanzielle Verbindlichkeiten werden bei der Folgebewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten mittels der Effektivzinsmethode bewertet (FLAC). Zinsaufwendungen und Fremdwährungsumrechnungsdifferenzen werden in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Gewinne oder Verluste aus der Ausbuchung werden ebenfalls in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Diese Kategorie umfasst insbesondere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Finanzschulden und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten.

#### **Beizulegender Zeitwert von Finanzinstrumenten**

Der beizulegende Zeitwert entspricht dem Markt- oder Börsenpreis, sofern die zu bewertenden Finanzinstrumente an einem aktiven Markt gehandelt werden. Sofern kein aktiver Markt für ein

Finanzinstrument besteht, wird der beizulegende Zeitwert mittels geeigneter finanzmathematischer Methoden (wie zum Beispiel anerkannter Optionspreismodelle, der Diskontierung zukünftiger Zahlungsströme mit dem Marktzinssatz oder der Zugrundelegung der jüngsten Geschäftsvorfälle zwischen sachverständigen, vertragswilligen und unabhängigen Geschäftspartnern) ermittelt. Bei kurzfristigen finanziellen Vermögenswerten und Schulden, die nicht zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden, stellt der Buchwert eine Annäherung an den beizulegenden Zeitwert dar.

### **Ausbuchung von Finanzinstrumenten**

Eine Ausbuchung von finanziellen Vermögenswerten erfolgt grundsätzlich dann, wenn das vertragliche Recht auf Cashflows ausläuft oder dieses Recht auf einen Dritten übertragen wird. Eine Ausbuchung von finanziellen Verbindlichkeiten erfolgt, wenn die der Verbindlichkeit zugrundeliegende Verpflichtung erfüllt, aufgehoben oder erloschen ist.

### **Derivative Finanzinstrumente**

Derivative Finanzinstrumente werden in den Folgeperioden zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Die Bilanzierung von Sicherungsgeschäften (Hedge-Accounting) ist nur auf Ebene des Volkswagen Konzerns relevant und findet dort Anwendung.

Die bilanzielle Berücksichtigung der Fair-Value-Änderungen der Sicherungsinstrumente ist von der Art der Sicherungsbeziehung abhängig. Im Falle der Absicherung gegen Wertänderungsrisiken von Bilanzposten (Fair-Value-Hedges) wird sowohl das Sicherungsinstrument als auch der gesicherte Risikoanteil des Grundgeschäfts zum beizulegenden Zeitwert angesetzt. Gegebenenfalls werden mehrere Risikoanteile der Grundgeschäfte zu einem Portfolio zusammengefasst. Bei einem Fair-Value-Hedge auf Portfoliobasis erfolgt die Bilanzierung der Änderungen des beizulegenden Zeitwerts wie beim Fair-Value-Hedging auf Einzelgeschäftsbasis. Bewertungsänderungen der Sicherungsgeschäfte und Grundgeschäfte werden ergebniswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Auf Ebene des Volkswagen Konzerns werden neben den Regelungen des IFRS 9 die Regelungen des IAS 39 zu Portfolio-Hedges zur Absicherung des Zinsrisikos bei Finanzdienstleistungsgesellschaften angewendet.

Bei der Sicherung von zukünftigen Zahlungsströmen (Cashflow-Hedges) erfolgt die Bewertung der Sicherungsinstrumente ebenfalls zum beizulegenden Zeitwert. Auf Ebene des Volkswagen Konzerns werden sowohl der designierte effektive Teil des Sicherungsinstruments als auch die dem designierten effektiven Teil zuzurechnenden Sicherungskosten im sonstigen Ergebnis erfasst. Erst mit der Realisierung des Grundgeschäfts werden die Effekte erfolgswirksam in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert. Der ineffektive Teil eines Sicherungsgeschäfts wird sofort erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung angesetzt.

Infolge der Einbeziehung der Beteiligung an der Volkswagen AG in den Konzernabschluss der Porsche SE nach der Equity-Methode kommt es auf Ebene des Porsche SE Konzerns entsprechend vorgenannter Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden zu einer anteiligen Erfassung der

Effekte aus Sicherungsbeziehungen auf Ebene des Volkswagen Konzerns in der Gewinn- und Verlustrechnung (innerhalb des Ergebnisses aus at Equity bewerteten Anteilen) bzw. im sonstigen Ergebnis des Porsche SE Konzerns.

### **Saldierung von Finanzinstrumenten**

Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten werden nur dann in der Bilanz saldiert dargestellt, wenn zum gegenwärtigen Zeitpunkt ein Rechtsanspruch besteht, die erfassten Beträge miteinander zu verrechnen und beabsichtigt ist, den Ausgleich auf Nettobasis herbeizuführen oder gleichzeitig mit der Realisation des betreffenden Vermögenswerts die zugehörige Verbindlichkeit abzulösen.

### **Ertragsteuern**

Aktive latente Steuern werden grundsätzlich für steuerlich abzugsfähige temporäre Differenzen zwischen den Wertansätzen der Steuerbilanz und der Konzernbilanz (unter Berücksichtigung von temporären Differenzen aus der Konsolidierung) sowie auf steuerliche Verlustvorträge und Steuerguthaben erfasst, sofern damit zu rechnen ist, dass diese genutzt werden können. Passive latente Steuern werden grundsätzlich für sämtliche zu versteuernde temporäre Differenzen zwischen den Wertansätzen der Steuerbilanz und der Konzernbilanz gebildet (Temporary-Konzept). Latente Steuerschulden aus zu versteuernden temporären Differenzen im Zusammenhang mit Beteiligungen an Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen und Anteilen an Gemeinschaftsunternehmen werden nicht angesetzt, sofern der zeitliche Verlauf der Umkehrung der temporären Differenzen gesteuert werden kann und es wahrscheinlich ist, dass sich die temporären Unterschiede in absehbarer Zeit nicht umkehren werden. Da der zeitliche Verlauf der Umkehrung der temporären zu versteuernden Differenzen insbesondere im Zusammenhang mit der Beteiligung an der Volkswagen AG mangels Beherrschung nicht gesteuert werden kann, werden auf diese temporären Differenzen latente Steuerschulden gebildet. Für aktive latente Steuern, deren Realisierung in einem überschaubaren Zeitraum nicht mehr zu erwarten ist, werden Wertberichtigungen vorgenommen. Nicht angesetzte latente Steueransprüche werden überprüft und in dem Umfang aktiviert, in dem es wahrscheinlich geworden ist, dass künftige zu versteuernde Ergebnisse deren Realisation ermöglichen.

Für die Bewertung der latenten Steuern werden die Steuersätze zum Realisationszeitpunkt zugrunde gelegt, die auf Basis der aktuellen Rechtslage in den einzelnen Ländern gelten oder erwartet werden. Latente Steuern werden nicht abgezinst.

Aktive und passive latente Steuern werden miteinander verrechnet, wenn Konzerngesellschaften einen einklagbaren Anspruch zur Aufrechnung der tatsächlichen Steuererstattungsansprüche gegen tatsächliche Steuerschulden haben und sich diese auf Ertragsteuern des gleichen Steuersubjekts beziehen, die von der gleichen Steuerbehörde erhoben werden.

Tatsächliche Steuererstattungsansprüche und Steuerschulden für die laufende und für frühere Perioden werden mit dem Betrag bemessen, in dessen Höhe eine Erstattung von der Steuerbehörde bzw. eine Zahlung an die Steuerbehörde erwartet wird. Der Berechnung des Betrags werden die Steuersätze und Steuergesetze zugrunde gelegt, die zum Bilanzstichtag gelten.

Latente und tatsächliche Steuern, die sich auf Posten beziehen, die im sonstigen Ergebnis oder direkt im Eigenkapital erfasst werden, werden ebenfalls im sonstigen Ergebnis bzw. direkt im Eigenkapital berücksichtigt. Dies schließt latente Steuern auf den Beteiligungsansatz an der Volkswagen AG mit ein.

### **Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen**

Die Rückstellungen für leistungsorientierte Versorgungspläne werden gemäß IAS 19 nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected Unit Credit Method) errechnet. Neubewertungseffekte infolge von Parameteränderungen werden nach Berücksichtigung latenter Steuern im sonstigen Ergebnis erfasst.

Sofern Pensionsverpflichtungen durch Planvermögen rückgedeckt werden, werden diese saldiert ausgewiesen. Der Dienstzeitaufwand wird im Personalaufwand ausgewiesen, die Nettozinsen aus Rückstellungsverpflichtung und Planvermögen werden in den Finanzierungsaufwendungen erfasst.

### **Sonstige Rückstellungen**

Sonstige Rückstellungen werden gebildet, wenn aus einem Ereignis der Vergangenheit eine gegenwärtige rechtliche oder faktische Verpflichtung gegenüber Dritten besteht, die wahrscheinlich zu einem künftigen Abfluss von Ressourcen mit wirtschaftlichem Nutzen führt und dieser Abfluss verlässlich geschätzt werden kann. Rückstellungen werden grundsätzlich unter Berücksichtigung aller erkennbaren Risiken zum voraussichtlichen Erfüllungsbetrag bewertet. Der Erfüllungsbetrag wird auf Basis der bestmöglichen Schätzung berechnet und umfasst auch erwartete Kostensteigerungen.

Für Prozesskosten bei Passivprozessen werden Rückstellungen in Höhe der erwarteten Anwalts- und Verfahrenskosten gebildet. Schadensersatzverpflichtungen oder Sanktionen werden im Rahmen der Bewertung nur dann berücksichtigt, wenn deren Eintritt wahrscheinlich ist.

Langfristige Rückstellungen werden mit ihrem auf den Bilanzstichtag abgezinsten Erfüllungsbetrag angesetzt. Als Zinssatz wird ein Zinssatz vor Steuern verwendet, der die aktuellen Markterwartungen im Hinblick auf den Zinseffekt sowie die für den Sachverhalt spezifischen Risiken widerspiegelt. Der aus der Aufzinsung entstehende Zinsaufwand wird in den Finanzierungsaufwendungen ausgewiesen.

Rückstellungen werden nicht mit Erstattungsansprüchen gegen Dritte verrechnet. Erstattungsansprüche werden in den übrigen oder den sonstigen finanziellen Vermögenswerten separat ausgewiesen, wenn so gut wie sicher ist, dass der Porsche SE Konzern die Erstattung bei Erfüllung der Verpflichtung erhält.

### **Zuwendungen der öffentlichen Hand**

Zuwendungen der öffentlichen Hand für Vermögenswerte werden vom Buchwert abgesetzt und mittels reduzierten Abschreibungsbetrags über die Lebensdauer des abschreibungsfähigen Vermögenswerts in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Soweit ein Anspruch auf eine Zuwendung nachträglich entsteht, wird der auf frühere Perioden entfallende Betrag der Zuwendung erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung vereinnahmt. Zuwendungen der öffentlichen Hand, die entstandene Aufwendungen kompensieren, werden in der Periode erfolgswirksam in den Posten erfasst, in denen auch die zu kompensierenden Aufwendungen anfallen. Die im Geschäftsjahr erfassten Zuwendungen auf Ebene des Porsche SE Konzerns wurden analog zum Vorjahr im Wesentlichen im Personalaufwand erfasst.

### **Erträge und Aufwendungen**

Die Erfassung von Umsatzerlösen, Zins- und Provisionserträgen aus Finanzdienstleistungen sowie sonstigen betrieblichen Erträgen erfolgt grundsätzlich erst dann, wenn die Leistungen erbracht bzw. wenn der Kunde die Verfügungsgewalt über das Gut oder die Dienstleistung erlangt hat.

In der Gewinn- und Verlustrechnung des Porsche SE Konzerns ausgewiesene Umsatzerlöse betreffen insbesondere Erlöse aus Lizenzverkäufen, aus erbrachten Wartungsleistungen, aus Hosting und aus Beratungsleistungen/Projektgeschäft. Die Produkte betreffen – soweit kein Projektgeschäft betroffen ist – in der Regel Standardsoftware. Bei der Veräußerung dieser Software bzw. deren zeitlich unbeschränkter Lizenzierung erfolgt die Umsatzrealisierung mit Lieferung bzw. Verschaffung der Verfügungsgewalt. Lizenzerlöse für Softwarepflege und Support werden ratierlich über die Laufzeit der Leistungserbringung realisiert und jährlich oder quartalsweise im Voraus abgerechnet. Nutzungsentgelte auf zeitlicher Basis werden linear über den Zeitraum der Vereinbarung erfasst. Abgegrenzte Wartungs-, Softwarepflege- und Supportverträge werden als vertragliche Verbindlichkeit ausgewiesen und über die Laufzeit vereinnahmt. Bei den Beratungsleistungen handelt es sich in der Regel um kundenspezifische Aufträge, die nach den Regelungen des IFRS 15 zeitraumbezogen nach der cost to cost method vereinnahmt werden. Die Rechnungsstellung erfolgt jeweils mit Zahlungsziel.

Bei Verträgen, bei denen die Leistung über einen Zeitraum erbracht wird, erfolgt die Umsatzrealisation abhängig von der Art der erbrachten Leistung entweder nach Leistungsfortschritt oder aus Vereinfachungsgründen linear. Letzteres allerdings nur dann, wenn die lineare Umsatzrealisierung nicht wesentlich von einer Realisierung nach Leistungsfortschritt abweicht. Der Leistungsfortschritt errechnet sich in der Regel aus dem Anteil der bis zum Bilanzstichtag angefallenen Auftragskosten an den insgesamt erwarteten Auftragskosten (cost to cost method). Die



angefallenen Auftragskosten stellen regelmäßig den besten Maßstab für die Messung des Erfüllungsgrades der Leistungsverpflichtungen dar. Sofern das Ergebnis aus einer Leistungsverpflichtung, die über einen Zeitraum erbracht wird, noch nicht ausreichend sicher ist, das Unternehmen jedoch erwartet, dass es mindestens seine Kosten vom Kunden erstattet bekommt, wird der Erlös nur in Höhe der angefallenen Auftragskosten erfasst (zero profit margin method). Sofern die erwarteten Kosten die erwarteten Umsatzerlöse übersteigen, wird der erwartete Verlust sofort in voller Höhe als Aufwand berücksichtigt, indem zugehörige aktivierte Vermögenswerte wertberichtigt und gegebenenfalls auch Rückstellungen gebildet werden. Bis zur vollständigen Erfüllung der Leistungsverpflichtungen erfolgt die Umsatzrealisierung über die Erfassung vertraglicher Vermögenswerte. Übersteigen die erhaltenen Anzahlungen des Vertragspartners den aktivierten Betrag, erfolgt der Ausweis als vertragliche Verbindlichkeit. Sobald die Leistungsverpflichtung vollständig erfüllt ist, wird der vertragliche Vermögenswert durch eine Forderung aus Lieferung und Leistung ersetzt.

Beinhaltet ein Vertrag mehrere abgrenzbare Leistungsverpflichtungen (Mehrkomponentenverträge), werden diese entsprechend voranstehender Prinzipien separat realisiert.

Bei Neu- und Gebrauchtfahrzeugverkäufen und Originalteilverkäufen auf Ebene des Volkswagen Konzerns wird die Leistung durch das Unternehmen regelmäßig mit Auslieferung erbracht, da damit die Verfügungsmacht übertragen wird sowie das Bestandsrisiko und, soweit die Auslieferung an einen Händler erfolgt, auch regelmäßig die Preisfestsetzung übergeht. Die Erlöse werden abzüglich der Erlösschmälerungen (Skonti, Preisnachlässe, Kundenboni und Rabatte) erfasst. Erlösschmälerungen und andere variable Gegenleistungen werden sowohl auf Basis von Erfahrungswerten als auch unter Berücksichtigung der jeweiligen aktuellen Gegebenheiten bewertet. Fahrzeuge werden in der Regel mit einem Zahlungsziel verkauft. Finanzierungsbestandteile werden nur dann abgegrenzt, wenn der Zeitraum zwischen Leistung und Gegenleistung länger als ein Jahr ist und der abzugrenzende Betrag wesentlich ist.

Erträge aus der Kundenfinanzierung und dem Finanzierungsleasing auf Ebene des Volkswagen Konzerns werden unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode realisiert. Bei der Vergabe von un- oder unterverzinslichen Fahrzeugfinanzierungen werden die Umsatzerlöse um die gewährten Zinsvorteile verringert. Erlöse aus Operating-Leasing-Verträgen werden linear über die Vertragslaufzeit vereinnahmt.

Werden auf Ebene des Volkswagen Konzerns Serviceleistungen bereits zusammen mit dem Fahrzeug veräußert und durch den Kunden im Voraus bezahlt, erfasst der Volkswagen Konzern bis zur Leistungserbringung eine entsprechende vertragliche Verbindlichkeit. Beispiele für Serviceleistungen, die vom Kunden im Voraus bezahlt werden, sind Inspektions-, Wartungsverträge, bestimmte Garantieverträge und mobile Online Dienste. Für Anschlussgarantien, die jedem Kunden für ein bestimmtes Modell gewährt werden, wird in der Regel entsprechend dem Vorgehen bei gesetzlichen Gewährleistungen eine Rückstellung erfasst. Wenn die Garantie für den Kunden optional ist oder sie eine zusätzliche Serviceleistung enthält, wird der zugehörige Umsatz abgegrenzt und über die Garantielaufzeit realisiert.

Erlöse auf Ebene des Volkswagen Konzerns aus dem Verkauf von Vermögenswerten, für die eine Rückkaufverpflichtung (Buy-back-Verträge) besteht, werden erst dann realisiert, wenn die Vermögenswerte den Volkswagen Konzern endgültig verlassen haben. Wurde bei Vertragsabschluss ein fester Rückkaufpreis vereinbart, erfolgt eine Ertragsrealisierung des Unterschiedsbetrags zwischen Verkaufspreis und Barwert des Rückkaufspreises ratierlich über die Vertragslaufzeit. Bis zu diesem Zeitpunkt sind die Vermögenswerte bei kurzfristigen Vertragslaufzeiten in den Vorräten und bei langfristigen Vertragslaufzeiten in den vermieteten Vermögenswerten bilanziert.

Die Bewertung der Umsatzerlöse erfolgt grundsätzlich zum Vertragspreis. Sofern in einem Vertrag eine variable Gegenleistung vereinbart wurde (zum Beispiel umsatzabhängige Bonifizierungen), wird der Umsatz in der Regel mithilfe der Erwartungswertmethode geschätzt. In Ausnahmefällen kommt auch die Methode des wahrscheinlichsten Betrags zum Einsatz. Nach der Schätzung der zu erwartenden Umsatzerlöse wird zusätzlich noch einmal geprüft, ob Unsicherheiten bestehen, die eine Reduzierung des zunächst realisierten Umsatzes notwendig machen, um die Gefahr einer nachträglichen negativen Umsatzkorrektur nahezu ausschließen zu können. Erstattungsrückstellungen resultieren auf Ebene des Volkswagen Konzerns vor allem aus Händlerboni.

Bei Mehrkomponentenverträgen wird der Transaktionspreis auf Basis relativer Einzelveräußerungspreise auf die verschiedenen Leistungsverpflichtungen des Vertrags verteilt. Im Konzernbereich Automobile auf Ebene des Volkswagen Konzerns werden die Nicht-Fahrzeugleistungen aus Wesentlichkeitsgründen regelmäßig mit deren Einzelveräußerungspreis angesetzt.

Die produktions- und herstellungsbezogenen Aufwendungen werden mit der Lieferung bzw. der Inanspruchnahme der Leistung, alle sonstigen Aufwendungen werden im Zeitpunkt ihres Anfalls als Aufwand erfasst. Dies gilt auch für nicht aktivierungsfähige Entwicklungskosten.

### **Eventualschulden und Eventualforderungen**

Eventualschulden stellen mögliche Verpflichtungen gegenüber Dritten dar, die aus vergangenen Ereignissen resultieren und deren Existenz durch das Eintreten oder Nichteintreten eines oder mehrerer unsicherer künftiger Ereignisse, die nicht vollständig unter der Kontrolle des berichtenden Unternehmens stehen, erst noch bestätigt werden muss. Zudem stellen Eventualschulden gegenwärtige Verpflichtungen dar, die auf vergangenen Ereignissen beruhen, und nicht bilanziert werden, weil der Abfluss von Ressourcen mit wirtschaftlichem Nutzen mit der Erfüllung dieser Verpflichtung als nicht wahrscheinlich eingeschätzt wird oder die Höhe der Verpflichtung nicht ausreichend verlässlich geschätzt werden kann. Sofern die Wahrscheinlichkeit eines Abflusses von Ressourcen als nicht unwahrscheinlich eingeschätzt wird, erfolgt, falls praktikabel, eine betragsmäßige Angabe der geschätzten finanziellen Auswirkungen von Eventualschulden im Anhang bzw. falls nicht praktikabel eine verbale Erläuterung von Eventualschulden.

Eine Eventualforderung ist ein möglicher Vermögenswert, der aus vergangenen Ereignissen resultiert und dessen Existenz durch das Eintreten oder Nichteintreten eines oder mehrerer unsicherer künftiger Ereignisse erst noch bestätigt wird, die nicht vollständig unter der Kontrolle der Gesellschaft stehen. Eventualforderungen werden nicht als Vermögenswert erfasst, da dadurch

Erträge erfasst würden, die möglicherweise nie realisiert werden. Eine Erläuterung in den Anhangangaben wird vorgenommen, wenn der Zufluss wirtschaftlichen Nutzens wahrscheinlich ist. Ist die Realisation von Erträgen jedoch so gut wie sicher, scheidet die Einstufung als Eventualforderung aus. Stattdessen ist die Erfassung eines Vermögenswerts geboten.

### **Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung**

Die Erstellung des Konzernabschlusses verlangt vom Vorstand Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen, die sich auf Ansatz, Bewertung und Ausweis von Vermögenswerten, Schulden, Erträgen und Aufwendungen und jeweils zugehörige Angaben sowie auf die Angabe von Eventualforderungen und -verbindlichkeiten auswirken. Tatsächliche Ergebnisse können von diesen Schätzungen abweichen. Schätzungen und zugrundeliegende Annahmen werden laufend überprüft. Überarbeitungen von Schätzungen werden prospektiv erfasst.

Ein besonders hervorzuhebender Sachverhalt, dessen Bilanzierung sowohl mit Ermessensentscheidungen als auch mit Schätzungen verbunden ist und wesentliche Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns haben kann, stellt die im September 2015 bekannt gewordene Dieseldiagnostik dar. Die Porsche SE ist durch die Dieseldiagnostik unmittelbar durch gegen sie geltend gemachte Ansprüche, insbesondere in Form von Klageverfahren betroffen (vgl. Anhangangabe [20] „Klageverfahren und rechtliche Risiken im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik und aktienrechtliche Streitigkeiten“). Für die erwarteten Anwalts- und Verfahrenskosten wurden Rückstellungen gebildet. Der Ausgang der Rechtsstreitigkeiten unterliegt erheblichen Einschätzungsrisiken. Über die unmittelbaren Auswirkungen hinaus können sich aus den Einschätzungsrisiken auf Ebene des Volkswagen Konzerns erhebliche mittelbare Auswirkungen auf den Porsche SE Konzern ergeben. Dies betrifft insbesondere das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen (vgl. Anhangangabe [5]), den at Equity-Buchwert für die Beteiligung an der Volkswagen AG (vgl. Anhangangabe [9]) sowie Folgewirkungen einer sich hierdurch ggf. ändernden Dividendenpolitik der Volkswagen AG.

Ermessensentscheidungen bei der Anwendung der Rechnungslegungsmethoden, die die im Abschluss erfassten Beträge wesentlich beeinflussen, betreffen die nachstehend aufgeführten Sachverhalte und werden in den entsprechend genannten Anhangangaben ausgeführt:

- Ansatz von Rückstellungen und Angabe von Eventualschulden im Zusammenhang mit Rechtsstreitigkeiten in Bezug auf den Aufbau der Beteiligung an der Volkswagen AG (vgl. Anhangangabe [20] „Klageverfahren und rechtliche Risiken im Zusammenhang mit dem Aufbau der Beteiligung an der Volkswagen AG“) und auf die Dieseldiagnostik (vgl. oben) und
- Eventualforderungen aus steuerlichen Sachverhalten (vgl. Anhangangabe [21]).

Schätzungen und Annahmen zum 31. Dezember 2020, durch die ein beträchtliches Risiko entstehen kann, dass innerhalb des nächsten Geschäftsjahres eine wesentliche Anpassung der Buchwerte der Vermögenswerte und Schulden erforderlich wird, betreffen die folgenden Sachverhalte und werden in den entsprechend genannten Anhangangaben ausgeführt:

- die Ermittlung eines möglichen Wertminderungs- und Wertaufholungsbetrags für Beteiligungsbuchwerte (vgl. Anhangangaben [5] und [9]),
- der Erwerb weiterer Stammaktien der Volkswagen AG und der hieraus resultierende Ertrag aus der erstmaligen at Equity-Bewertung hinzugeworbener Anteile (vgl. Anhangangabe [5]),
- die Überprüfung der Werthaltigkeit des Geschäfts- oder Firmenwerts sowie der sonstigen immateriellen Vermögenswerte und die wesentlichen Annahmen, die der Ermittlung des erzielbaren Betrags zugrunde gelegt wurden (vgl. Anhangangabe [8]),
- die Bewertung von Rückstellungen und Eventualschulden im Zusammenhang mit Rechtsstreitigkeiten in Bezug auf den Aufbau der Beteiligung an der Volkswagen AG (vgl. Anhangangabe [20]) und auf die Dieselsematik (vgl. oben),
- die Bewertung von tatsächlichen und latenten Steuern (vgl. Anhangangabe [7]).

#### **Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung auf Ebene des Volkswagen Konzerns**

Da die Ergebnisbeiträge der at Equity bewerteten Anteile einen wesentlichen Einfluss auf die Ertrags- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns haben, werden nachfolgend Sachverhalte mit wesentlichen Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen auf Ebene des Volkswagen Konzerns dargestellt.

Den Schätzungen und Beurteilungen des Managements lagen insbesondere Annahmen zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, der Entwicklung der Automobilmärkte sowie der rechtlichen Rahmenbedingungen zugrunde.

Bedingt durch die globale Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2, die damit verbundenen restriktiven Maßnahmen und die daraus resultierenden Einschnitte auf der Nachfrage- und Angebotsseite verzeichnete die Weltwirtschaft im Jahr 2020 ein negatives Wachstum von -4,0 % (positives Wachstum von 2,6 %). Den Planungen im Volkswagen Konzern liegt die Annahme zugrunde, dass sich die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2021 insgesamt erholen wird – vorbehaltlich einer nachhaltig erfolgreichen Eindämmung der Covid-19-Pandemie.

Sowohl die Überprüfung der Werthaltigkeit nicht finanzieller Vermögenswerte (insbesondere Markennamen, aktivierte Entwicklungskosten und Spezialbetriebsmittel) sowie nach der Equity-Methode oder zu Anschaffungskosten bewerteter Beteiligungen als auch die Bewertung von nicht an einem aktiven Markt gehandelten Unternehmensanteilen und Optionen auf solche erfordern Annahmen bezüglich der zukünftigen Cashflows im Planungszeitraum und gegebenenfalls darüber hinaus sowie des zu verwendenden Diskontierungszinssatzes. Die Einschätzungen zur Ableitung der Cashflows beziehen sich hauptsächlich auf zukünftige Marktanteile, die Entwicklung der jeweiligen Märkte sowie auf die Profitabilität der Produkte des Volkswagen Konzerns. Die Wert-

haltigkeit der vermieteten Vermögenswerte hängt zudem insbesondere vom Restwert der vermieteten Fahrzeuge nach Ablauf der Leasingzeit ab, da dieser einen wesentlichen Teil der erwarteten Zahlungsmittelzuflüsse darstellt.

Die Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses übernommener Vermögenswerte und Schulden erfolgt, soweit keine beobachtbaren Marktwerte vorhanden sind, anhand anerkannter Bewertungsverfahren wie der Lizenzpreisanalogie- oder der Residualwertmethode.

Die Bestimmung der Werthaltigkeit von finanziellen Vermögenswerten verlangt Einschätzungen über Höhe und Eintrittswahrscheinlichkeit zukünftiger Ereignisse. Soweit möglich werden die Einschätzungen unter Berücksichtigung aktueller Marktdaten sowie Ratingklassen und Scoringinformationen aus Erfahrungswerten abgeleitet.

Für mögliche künftige Steuernachzahlungen wurden Steuerrückstellungen bzw. für in diesem Zusammenhang anfallende steuerliche Nebenleistungen sonstige Rückstellungen passiviert. Die Bewertung der Steuerrückstellung orientiert sich an dem wahrscheinlichsten Wert der Realisierung dieses Risikos.

Die Erfassung von Zuwendungen der öffentlichen Hand basiert auf der Einschätzung, ob eine angemessene Sicherheit darüber besteht, dass die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns die für die Gewährung der Zuwendung geforderten Bedingungen erfüllen und die Zuwendungen auch gewährt werden. Diese Einschätzung basiert auf der Art des Rechtsanspruchs sowie den Erfahrungen der Vergangenheit.

Die Schätzung der Nutzungsdauer im abnutzbaren Anlagevermögen basiert auf Erfahrungswerten und unterliegt einer regelmäßigen Überprüfung.

Die Schätzung der Laufzeit von Leasingverhältnissen nach IFRS 16 basiert auf der unkündbaren Grundlaufzeit des Leasingverhältnisses sowie der Einschätzung der Ausübung bestehender Verlängerungs- und Kündigungsoptionen. Die Festlegung der Laufzeit sowie der verwendeten Diskontierungszinssätze hat Einfluss auf die Höhe der Nutzungsrechte und der Leasingverbindlichkeiten.

Bei der Ermittlung aktiver latenter Steuern sind Annahmen hinsichtlich des künftigen zu versteuernden Einkommens sowie der Zeitpunkte der Realisierung der aktiven latenten Steuern erforderlich.

Die Bilanzierung und Bewertung von Rückstellungen basiert auf der Einschätzung von Höhe und Eintrittswahrscheinlichkeit zukünftiger Ereignisse sowie der Schätzung des Diskontierungsfaktors. Soweit möglich wird ebenfalls auf Erfahrungen oder externe Gutachten zurückgegriffen. Der Bewertung der Pensionsrückstellungen liegen versicherungsmathematische Annahmen zugrunde. Gewährleistungsansprüche aus dem Absatzgeschäft werden unter Zugrundelegung des bisherigen bzw. des geschätzten zukünftigen Schadenverlaufs und des Kulanzverhaltens ermittelt. Dazu sind Annahmen über Art und Umfang künftiger Garantie- und Kulanzfälle zu treffen. Bei den in diesem Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik gebildeten Vorsorgen wurden in Abhängigkeit von Baureihe,



Modelljahr und Land vor allem Annahmen zu den Arbeitszeiten, Materialkosten und Lohnstundensätzen getroffen. Daneben werden Annahmen hinsichtlich zukünftiger Wiederveräußerungspreise für zurückgekaufte Fahrzeuge getroffen. Diesen Annahmen liegen qualifizierte Schätzungen zugrunde, die auf externen Daten unter Berücksichtigung intern vorliegender Zusatzinformationen, wie beispielsweise Erfahrungswerten, beruhen.

Die Volkswagen AG und die Unternehmen, an denen sie unmittelbar oder mittelbar Anteile hält, sind national und international an einer Vielzahl von Rechtsstreitigkeiten und behördlichen Verfahren beteiligt. Dabei ist es häufig nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich, die objektiv drohenden Auswirkungen konkret einzuschätzen. Dies gilt beispielsweise hinsichtlich der Einschätzung zu den Rechtsrisiken aus der Dieseldiagnostik.

Am 18. September 2015 veröffentlichte die US-amerikanische Umweltschutzbehörde (Environmental Protection Agency, EPA) eine „Notice of Violation“ und gab öffentlich bekannt, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit 2,0 l Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns in den USA Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NOx)-Emissionen festgestellt wurden. In diesem Zusammenhang informierte die Volkswagen AG darüber, dass in weltweit rund elf Millionen Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Typs EA 189 auffällige Abweichungen zwischen Prüfstandswerten und realem Fahrbetrieb festgestellt wurden. Am 2. November 2015 gab die EPA mit einer „Notice of Violation“ bekannt, dass auch bei der Software von US-Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Typs V6 mit 3,0 l Hubraum Unregelmäßigkeiten festgestellt wurden. Die Dieseldiagnostik hatte ihren Ursprung in einer – nach Rechtsauffassung der Volkswagen AG nur nach US-amerikanischem Recht unzulässigen – Veränderung von Teilen der Software der betreffenden Motorsteuerungseinheiten für das seinerzeit von der Volkswagen AG entwickelte Dieselaggregat EA 189. Die Entscheidung zur Entwicklung und zur Installation dieser Softwarefunktion wurde Ende 2006 unterhalb der Vorstandsebene von Volkswagen getroffen. Kein Vorstandsmitglied von Volkswagen hatte zu diesem Zeitpunkt und nachfolgend über mehrere Jahre hinweg Kenntnis von der Entwicklung und Implementierung dieser Softwarefunktion.

Zur Absicherung der derzeit bekannten Rechtsrisiken im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik enthalten die Rückstellungen für Prozess- und Rechtsrisiken zum 31. Dezember 2020 auf Basis des gegenwärtigen Kenntnisstands und aktueller Einschätzungen von Volkswagen einen Betrag von rund 1,9 Mrd. € (2,9 Mrd. €) auf Ebene des Volkswagen Konzerns. Soweit bereits hinreichend bewertbar, wurden im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik insgesamt Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 4,2 Mrd. € (3,7 Mrd. €) im Konzernanhang von Volkswagen angegeben, auf die Anlegerverfahren in Deutschland entfallen davon rund 3,5 Mrd. € (3,4 Mrd. €). Aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Sachverhaltsaufklärung sowie der Vielschichtigkeit der einzelnen Einflussfaktoren und der noch andauernden Abstimmungen mit den Behörden unterliegen die im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik gebildeten Rückstellungen sowie die angegebenen Eventualverbindlichkeiten und die weiteren latenten Rechtsrisiken zum Teil erheblichen Einschätzungsrisiken. Sollten sich diese Rechts- bzw. Einschätzungsrisiken verwirklichen, kann dies zu weiteren erheblichen finanziellen Belastungen auf Ebene des Volkswagen Konzerns führen. Insbesondere lässt sich nicht ausschließen, dass aufgrund von zukünftigen Erkenntnissen oder Ereignissen die gebildeten Rückstellungen auf Ebene des Volkswagen Konzerns möglicherweise angepasst werden müssen und sich mittelbar auf Ebene des Porsche SE Konzerns auswirken.

Mögliche Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Volkswagen Konzerns und damit mittelbar auf die des Porsche SE Konzerns können sich im Zusammenhang mit der Dieseldematik bei Volkswagen insbesondere in den folgenden Rechtsgebieten ergeben:

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

In einigen Ländern sind strafrechtliche Ermittlungsverfahren/Ordnungswidrigkeitenverfahren und/oder Verwaltungsverfahren eröffnet worden. Der Kernsachverhalt der strafrechtlichen Ermittlungsverfahren wird von den Staatsanwaltschaften in Braunschweig und München ermittelt.

Im Mai 2020 ist das Strafverfahren wegen des Vorwurfs der Marktmanipulation im Hinblick auf kapitalmarktrechtliche Informationspflichten im Zusammenhang mit der Dieseldematik gegen den amtierenden Vorstandsvorsitzenden und ein ehemaliges Mitglied (heutiger Aufsichtsratsvorsitzender) des Vorstands der Volkswagen AG gegen Zahlung einer Geldauflage in Höhe von jeweils 4,5 Mio. € – und insoweit auch gegen die Volkswagen AG als Nebenbeteiligte – durch das Landgericht Braunschweig endgültig eingestellt worden. Nach Zulassung der zunächst weiter anhängigen Anklage gegen einen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG einschließlich des insoweit noch anhängigen Verfahrens gegen die Volkswagen AG im September 2020, hat das Landgericht Braunschweig im Januar 2021 das Verfahren gegen den ehemaligen Vorsitzenden des Vorstandes vorläufig und betreffend die Volkswagen AG endgültig eingestellt.

Im September 2020 hat das Landgericht Braunschweig die Anklage auch gegen denselben ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betruges im Zusammenhang mit der Dieseldematik betreffend Motoren des Typs EA 189 zugelassen und das Hauptverfahren eröffnet.

Das Landgericht München II hat im Juni 2020 die Anklage der Staatsanwaltschaft München II auch gegen den vormaligen Vorstandsvorsitzenden der AUDI AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der Dieseldematik betreffend 3.0 l TDI-Motoren im Wesentlichen unverändert zur Hauptverhandlung zugelassen und das Hauptverfahren eröffnet. Die Verhandlung hat im September 2020 begonnen.

Im August 2020 hat die Staatsanwaltschaft München II eine weitere Anklage auch gegen drei ehemalige Vorstandsmitglieder der AUDI AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der Dieseldematik betreffend 3.0 l und 4.2 l TDI-Motoren erhoben.

Die Staatsanwaltschaft Stuttgart führt bezüglich der Dieseldematik strafrechtliche Ermittlungen auch gegen ein Vorstandsmitglied der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG wegen des Verdachts des Betrugs und der unzulässigen Werbung.

Die jeweiligen Konzerngesellschaften haben renommierte Großkanzleien mit der Aufklärung des Sachverhalts beauftragt, der den staatsanwaltschaftlichen Vorwürfen zugrunde liegt. Vorstand und Aufsichtsrat lassen sich regelmäßig über den aktuellen Stand berichten.

Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) als zuständige Typgenehmigungsbehörde untersucht zudem fortlaufend Fahrzeugmodelle der Marken Audi, Volkswagen und Porsche auf kritische Funktionen. Sofern das KBA bestimmte Funktionen als unzulässig betrachtet, werden die betroffenen Fahrzeuge im Wege einer angeordneten Maßnahme zurückgerufen oder deren Konformität in einer freiwilligen Serviceaktion wiederhergestellt.

Zudem laufen im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik international weitere Verwaltungsverfahren.

Die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns kooperieren mit den staatlichen Behörden.

Darüber hinaus können sich Risiken aus möglichen Entscheidungen des Europäischen Gerichtshofs zu der Auslegung der EU-Typgenehmigungsvorschriften ergeben.

Ob und gegebenenfalls in welcher Höhe aus Straf- und Verwaltungsverfahren am Ende Geldbußen oder sonstige Konsequenzen für das Unternehmen resultieren, unterliegt zum aktuellen Zeitpunkt Einschätzungsrisiken. In der Mehrheit der Verfahren schätzt Volkswagen die Wahrscheinlichkeit einer Sanktionierung mit nicht über 50 % ein. Für diese Fälle wurden von Volkswagen Eventualverbindlichkeiten angegeben, soweit sie bewertbar sind und die Wahrscheinlichkeit einer Sanktionierung nicht niedriger als 10 % eingeschätzt wurde. In geringem Umfang wurden durch Volkswagen Rückstellungen gebildet.

## 2. Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

In betroffenen Märkten besteht grundsätzlich die Möglichkeit von zivilrechtlichen Klagen von Kunden oder die Geltendmachung von Regressansprüchen von Importeuren und Händlern gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns. Dabei gibt es neben der Möglichkeit individueller Klagen in verschiedenen Jurisdiktionen auch unterschiedliche Formen von Sammelverfahren, das heißt der kollektiven oder stellvertretenden Geltendmachung von Individualansprüchen. Des Weiteren besteht in einigen Märkten die Möglichkeit, dass Verbraucher- und/oder Umweltverbände vermeintliche Unterlassungs-, Feststellungs- oder Schadensersatzansprüche geltend machen.

Sammelverfahren von Kunden sowie Klagen von Verbraucher- und/oder Umweltverbänden sind gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in verschiedenen Ländern wie beispielsweise Australien, Belgien, Brasilien, Deutschland, England und Wales sowie Frankreich, Italien, den Niederlanden, Portugal und Südafrika anhängig. Mit ihnen werden unter anderem behauptete Schadensersatzansprüche geltend gemacht. Insbesondere sind die nachfolgenden Verfahren anhängig:

In Australien waren verschiedene Sammelklagen gegen die Volkswagen AG und weitere Konzerngesellschaften, einschließlich der australischen Tochtergesellschaften, anhängig. Im Dezember 2019 hatte sich die Volkswagen AG mit den Sammelklägern auf eine vergleichsweise Beendigung der Verfahren geeinigt, die das Gericht im April 2020 genehmigt hat. Die Volkswagen AG geht davon aus, dass die Gesamtkosten des Vergleichs bei rund 180 Mio. AUD liegen werden. Zwei Zivilklagen der Australian Competition and Consumer

Commission (ACCC) gegen die Volkswagen AG und weitere Konzerngesellschaften wurden im zweiten Halbjahr 2019 durch einen Vergleich beendet. Der Vergleich ist allerdings noch nicht rechtskräftig, da eine Berufungsentscheidung über die Bußgeldhöhe noch aussteht. Die Volkswagen AG geht weiterhin davon aus, dass das Bußgeld – je nach Entscheidung des Berufungsgerichts – bei bis zu 125 Mio. AUD liegen wird.

In Belgien hat die belgische Verbraucherorganisation Test Aankoop VZW eine Sammelklage erhoben, für welche der Opt-Out Mechanismus für anwendbar erklärt wurde. Aufgrund des Opt-Out-Mechanismus sind potenziell alle Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 erfasst, die nach dem 1. September 2014 von Verbrauchern im belgischen Markt erworben wurden, es sei denn, es wird aktiv der Austritt aus der Sammelklage erklärt. Die geltend gemachten Ansprüche stützen sich auf die vermeintliche Verletzung von Wettbewerbs- und Verbraucherschutzrecht sowie auf vertragliche Pflichtverletzungen.

In Brasilien sind zwei verbraucherrechtliche Sammelklagen anhängig. Die erste Sammelklage bezieht sich auf rund 17 Tsd. Amarok-Fahrzeuge, während die zweite Sammelklage rund 67 Tsd. Amarok-Fahrzeuge einer späteren Generation betrifft. Im ersten Sammelklageverfahren erging im Mai 2019 ein nur teilweise aufrechterhaltendes Berufungsurteil. Die Schadensersatzverpflichtung von Volkswagen do Brasil wurde in diesem Urteil deutlich auf zunächst rund 172 Mio. BRL nebst Zinsen reduziert. Dieser Betrag kann sich durch die ausgeurteilte Teuerungsrate und die individuelle Geltendmachung behaupteter Wertverluste betroffener Amarok-Fahrzeuge erhöhen. Das Urteil ist weiterhin nicht rechtskräftig, da Volkswagen do Brasil Revision gegen das Berufungsurteil eingelegt hat. Im zweiten Sammelklageverfahren ist bislang kein Urteil ergangen.

Die Volkswagen AG und der Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. haben in Deutschland am 28. Februar 2020 einen außergerichtlichen Vergleich über die Beendigung der Musterfeststellungsklage geschlossen. Danach hat sich die Volkswagen AG verpflichtet, Verbrauchern, die sich zur Musterfeststellungsklage angemeldet haben und die Vergleichskriterien erfüllen, Einzelvergleiche anzubieten. Im Ergebnis hat die Volkswagen AG sich im Berichtsjahr mit rund 245 Tsd. Kunden auf individuelle Vergleiche mit einem Gesamtvolumen von rund 770 Mio. € geeinigt. Damit ist die Abwicklung der Musterfeststellungsklage nahezu abgeschlossen. Der Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. hat am 30. April 2020 die Musterfeststellungsklage zurückgenommen.

Zudem wurden von der financialright GmbH verschiedene Klagen aus an sie abgetretenen Rechten von insgesamt rund 45 Tsd. Kunden aus Deutschland, Slowenien und der Schweiz gegen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns vor mehreren deutschen Landgerichten erhoben.

In England und Wales haben verschiedene Kanzleien Klagen bei Gericht eingereicht, die zu einem Sammelverfahren (Group Litigation) verbunden wurden. Aufgrund des Opt-In-Mechanismus sind nicht alle Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 automatisch von der Group Litigation erfasst, sondern potenzielle Anspruchsteller müssen sich aktiv beteiligen. Derzeit haben etwa 90 Tsd. Kläger Ansprüche im Rahmen der Group Litigation angemeldet, wobei die entsprechende Opt-in-Periode abgelaufen ist. Im April 2020 entschied der High Court in

England und Wales in diesem Verfahren, dass es sich bei der Umschaltlogik des EA 189-Motors um eine unzulässige Abschaltvorrichtung handele, und sieht sich diesbezüglich auch an die Feststellungen des KBA gebunden. Die Berufung von Volkswagen gegen die Entscheidung des High Court zu diesen Vorfragen wurde durch den Court of Appeal im August 2020 rechtskräftig zurückgewiesen. Die Frage der Haftung von Volkswagen war nicht Gegenstand der Entscheidung des High Court und wird erst im weiteren Prozessverlauf erörtert. Die Hauptverhandlung soll im Januar 2023 beginnen.

In Frankreich hat die französische Verbraucherorganisation Confédération de la Consommation, du Logement et du Cadre de Vie (CLCV) im September 2020 eine Sammelklage für bis zu 950 Tsd. französische Eigentümer und Leasingnehmer von Fahrzeugen mit Motoren des Typs EA 189 gegen die Volkswagen Group Automotive Retail France und die Volkswagen AG eingereicht. Es handelt sich um eine Opt-In Sammelklage, bei der sich die betroffenen Verbraucher erst dann zum Verfahren anmelden müssen, wenn die Sammelklage rechtskräftig entschieden ist.

In Italien ist eine Sammelklage des Verbraucherverbands Altroconsumo stellvertretend für italienische Kunden vor dem Regionalgericht Venedig anhängig. In diesem Verfahren werden Schadensersatzansprüche wegen vermeintlicher Vertragsverletzungen sowie Ansprüche wegen vermeintlichen Verstößen gegen italienisches Verbraucherschutzrecht geltend gemacht. Es haben sich rund 82 Tsd. Kunden für die Sammelklage angemeldet, wobei die Wirksamkeit des Großteils der Anmeldungen noch unklar ist.

In den Niederlanden ist eine auf Feststellung gerichtete Sammelklage der Stichting Volkswagen Car Claim mit Opt-Out-Mechanismus anhängig. Mögliche individuelle Ansprüche müssten im Anschluss in einem separaten Prozess durchgesetzt werden. Im November 2019 hat das Regionalgericht in Amsterdam einen Teil der Klageanträge für unzulässig erklärt. Das Verfahren ist derzeit ruhend gestellt. Darüber hinaus wurde Volkswagen im April 2020 eine auf Zahlung von Schadensersatz gerichtete Sammelklage mit Opt-Out-Mechanismus für niederländische Verbraucher durch die Diesel Emissions Justice Foundation zugestellt. Derzeit ist unklar, ob sich über die Niederlande hinaus weitere Verbraucher dieser Sammelklage anschließen können. Die Sammelklage betrifft unter anderem Fahrzeuge des Motortyps EA 189.

In Portugal ist eine Sammelklage mit Opt-Out-Mechanismus durch eine portugiesische Verbraucherorganisation anhängig. Es sind potenziell bis zu circa 139 Tsd. Fahrzeuge des Motortyps EA 189 im portugiesischen Markt betroffen. Klageziele sind die Rücknahme der Fahrzeuge sowie vermeintliche Schadensersatzansprüche.

In Südafrika ist eine auf Zahlung von Schadensersatz gerichtete Sammelklage mit Opt-Out-Mechanismus anhängig, die nicht nur rund 72 Tsd. Fahrzeuge des Motortyps EA 189 umfasst, sondern auch circa 8 Tsd. Fahrzeuge mit V6 und V8 TDI-Motoren.

Darüber hinaus sind Einzelklagen und ähnliche Verfahren gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in zahlreichen Ländern anhängig, die meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung des Kaufvertrags gerichtet sind.



In Deutschland sind derzeit über 55 Tsd. Einzelklagen anhängig. Im Mai 2020 erging erstmalig eine Entscheidung des Bundesgerichtshofs (BGH) zu einer produktbezogenen Einzelklage im Zusammenhang mit der Dieseldematik. Der BGH entschied, dass dem Käufer eines vor Bekanntwerden der Dieseldematik erworbenen Fahrzeugs des Motorentyps EA 189 ein Schadensersatzanspruch gegen die Volkswagen AG zusteht. Er kann die Erstattung des für das Fahrzeug gezahlten Kaufpreises verlangen, muss sich aber den gezogenen Nutzungsvorteil anrechnen lassen und der Volkswagen AG das Fahrzeug zurückgeben. Mit dem Urteil wurde für einen Großteil der seinerzeit in Deutschland noch anhängigen Einzelklagen Klarheit darüber geschaffen, wie der BGH die wesentlichen Grundfragen in den Dieselfahrerfahren beurteilt. Auf dieser Basis konnte die Anzahl der anhängigen Einzelverfahren durch zwischenzeitlich geschlossene Vergleiche bereits deutlich reduziert werden. Der BGH hat im Juli 2020 in mehreren Grundsatzurteilen weitere wesentliche Rechtsfragen für die noch anhängigen Verfahren betreffend Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 geklärt. Er hat entschieden, dass kein Schadensersatzanspruch besteht, wenn der Kläger sein Fahrzeug nach der Ad-hoc-Mitteilung vom 22. September 2015 erworben hat. Zudem hat der BGH geurteilt, dass Erwerber von betroffenen Fahrzeugen keinen Anspruch auf Deliktzinsen nach § 849 des Bürgerlichen Gesetzbuches haben. Darüber hinaus hat der BGH klargestellt, dass die Nutzungsvorteile eines Klägers einen möglichen Schadensersatzanspruch vollständig aufzehren können.

In der weit überwiegenden Zahl der Sammelverfahren von Kunden und Klagen von Verbraucher- und/oder Umweltverbänden und der Einzelklageverfahren wird die Erfolgswahrscheinlichkeit der Kläger von Volkswagen auf nicht über 50 % eingeschätzt. Für diese Verfahren werden von Volkswagen Eventualverbindlichkeiten angegeben, soweit sie bewertbar und die Erfolgsaussichten nicht als unwahrscheinlich einzuschätzen sind. Aufgrund des frühen prozessualen Stadiums der meisten dieser Verfahren lässt sich durch Volkswagen ein realistisches Belastungsrisiko in vielen Fällen noch nicht beziffern. Darüber hinaus wurden durch Volkswagen, basierend auf der aktuellen Bewertung, soweit erforderlich Rückstellungen gebildet.

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

### 3. Anlegerklagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

Anleger aus Deutschland und dem Ausland haben gegen die Volkswagen AG, teilweise zusammen mit der Porsche SE als Gesamtschuldner, Schadensersatzklagen wegen behaupteter Kursverluste in Folge angeblichen Fehlverhaltens bei der Kapitalmarktkommunikation im Zusammenhang mit der Dieseldematik erhoben.

Die überwiegende Mehrheit dieser Anlegerklagen ist derzeit beim Landgericht Braunschweig anhängig. Im August 2016 beschloss das Landgericht Braunschweig die Vorlage von gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen mit Relevanz für die am Landgericht Braunschweig anhängigen Anlegerklagen an das Oberlandesgericht Braunschweig zum Erlass von Musterentscheidungen nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG). Auf diese Weise

soll in einem Verfahren eine für diese Klagen bindende Entscheidung hinsichtlich aller gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen durch das Oberlandesgericht Braunschweig getroffen werden (Musterverfahren). Die beim Landgericht Braunschweig erhobenen Klagen werden bis zur Entscheidung über die vorgelegten Fragen ausgesetzt, sofern sie nicht aus Gründen abgewiesen werden können, die unabhängig von den in dem Musterverfahren zu entscheidenden Fragen sind. Die Entscheidung über die gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen in dem Musterverfahren ist für die anhängigen Klagen verbindlich, soweit sie ausgesetzt wurden. Musterklägerin ist die Deko Investment GmbH. Die mündliche Verhandlung im Musterverfahren vor dem Oberlandesgericht Braunschweig hat im September 2018 begonnen und wird in weiteren Terminen fortgesetzt.

Am Landgericht Stuttgart sind weitere Anlegerklagen gegen die Volkswagen AG, teilweise zusammen mit der Porsche SE als Gesamtschuldner, erhoben worden. Am Oberlandesgericht Stuttgart ist ein weiteres Kapitalanleger-Musterverfahren gegen die Porsche SE anhängig, an dem die Volkswagen AG als Nebenintervenientin beteiligt ist. Zur Musterklägerin wurde das Wolverhampton City Council, Administrating Authority for the West Midlands Metropolitan Authorities Pension Fund bestimmt. Die mündliche Verhandlung in diesem Verfahren ist noch nicht eröffnet.

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

Insgesamt sind gegen die Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieseldisput thematik weltweit (exklusive USA/Kanada) derzeit Anlegerklagen, gerichtliche Mahn- und Güteanträge sowie Anspruchsanmeldungen nach dem KapMuG mit geltend gemachten Ansprüchen in Höhe von circa 9,7 Mrd. € rechtshängig. Die Volkswagen AG ist unverändert der Auffassung, ihre kapitalmarktrechtlichen Pflichten ordnungsgemäß erfüllt zu haben, so dass für diese Anlegerklagen durch Volkswagen keine Rückstellungen gebildet wurden. Soweit die Erfolgsaussichten nicht niedriger als 10 % eingeschätzt wurden, hat Volkswagen Eventualverbindlichkeiten angegeben.

#### 4. Verfahren in den USA/Kanada

In den USA und Kanada sind die in den „Notices of Violation“ der EPA beschriebenen Vorgänge Gegenstand von Klagen und Auskunftersuchen verschiedener Art, die insbesondere von Kunden, Investoren, Vertriebsmitarbeitern sowie verschiedenen Behörden in Kanada und den USA, wie die Attorneys General einzelner US-Bundesstaaten, gegen die Volkswagen AG und weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns gerichtet sind.

Vor einzel- und bundesstaatlichen Gerichten führen die Attorneys General von fünf US-Bundesstaaten (Illinois, Montana, New Hampshire, Ohio und Texas) sowie einige Kommunen Klagen gegen die Volkswagen AG, Volkswagen Group of America, Inc. und bestimmte verbundene Unternehmen wegen angeblicher Verletzungen des Umweltrechts. Die vom US-Bundesstaat Illinois geltend gemachten Forderungen sind vollumfänglich abgewiesen worden; gegen die Abweisung eines Teils seiner Forderungen hat der Bundesstaat Illinois jedoch Rechtsmittel eingelegt. Bestimmte Forderungen, die die US-Bundesstaaten Montana, Ohio und Texas und zwei Landkreise in Texas sowie Hillsborough County (Florida) und Salt

Lake County (Utah) geltend gemacht haben, wurden ebenfalls abgewiesen; hinsichtlich der verbleibenden Forderungen werden die gerichtlichen Verfahren fortgesetzt. Volkswagen hat beim Obersten Gerichtshof der Vereinigten Staaten (US Supreme Court) Rechtsmittel gegen eine Entscheidung des US-Bundesberufungsgerichts für den 9. Gerichtsbezirk (Ninth Circuit), bestimmte Forderungen von Hillsborough County und Salt Lake County nicht zurückzuweisen, eingereicht. Ein Berufungsgericht des US-Bundesstaates Texas hat Forderungen des Bundesstaates Texas gegen die Volkswagen AG und die AUDI AG mangels Zuständigkeit („personal jurisdiction“) abgewiesen. Der Bundesstaat Texas hat zu erkennen gegeben, dass er durch den Obersten Gerichtshof des Bundesstaates Texas eine Überprüfung der Entscheidung anstrebt, wobei die Annahme des Falles im Ermessen des Obersten Gerichtshofs steht.

Im März 2019 hat die US-Börsenaufsicht (Securities and Exchange Commission – SEC) unter anderem gegen die Volkswagen AG, die Volkswagen Group of America Finance, LLC sowie die VW Credit, Inc. eine Klage eingereicht, in der Ansprüche nach US-Bundeswertpapierrecht unter anderem aufgrund vermeintlich unrichtiger und unvollständiger Angaben im Zusammenhang mit dem Angebot und Verkauf bestimmter Anleihen und Asset Backed Securities geltend gemacht werden. Im August 2020 hat das US District Court des Northern District von Kalifornien dem Antrag von Volkswagen auf Abweisung dieser Klage zum Teil stattgegeben und ihn zum Teil zurückgewiesen. Unter anderem hat das Gericht sämtliche im Zusammenhang mit Asset Backed Securities geltend gemachten Forderungen gegen VW Credit, Inc. abgewiesen. Im September 2020 hat die SEC eine überarbeitete Klageschrift eingereicht, in der neben weiteren Änderungen die abgewiesenen Forderungen nicht mehr enthalten sind.

Des Weiteren hat die kanadische Bundesumweltbehörde – nach Abschluss ihrer Untersuchung in Bezug auf strafrechtliche Maßnahmen hinsichtlich der Dieseldiagnostik – im Dezember 2019 Anklage gegen die Volkswagen AG betreffend 2.0 l und 3.0 l Dieselfahrzeuge der Marken Volkswagen und Audi erhoben. Die Volkswagen AG hat bei der Untersuchung mitgewirkt und zur Beilegung sämtlicher Vorwürfe einem Vergleich (Plea Resolution) zugestimmt. Im Januar 2020 hat sich die Volkswagen AG im Sinne der Anklage schuldig bekannt und zur Zahlung einer Strafe in Höhe von 196,5 Mio. CAD verpflichtet, die das Gericht auch genehmigt hat. Infolge dieser Genehmigung hat die Umweltbehörde der Provinz Ontario ihre Klage auf Verhängung quasi-strafrechtlicher Sanktionen gegen die Volkswagen AG hinsichtlich bestimmter 2.0 l Dieselfahrzeuge der Marken Volkswagen und Audi zurückgezogen. In einer privaten zivilrechtlichen auf Strafschadensersatz gerichteten umweltrechtlichen Sammelklage im Namen der Einwohner der Provinz Quebec hat ein Gericht der Provinz Quebec, nachdem es das Vorliegen der Voraussetzungen für eine Sammelklage bestätigt hatte, im Oktober 2020 entschieden, dass die gegen die klägerische Schadensersatzthese vorgebrachten Einwendungen bis zur Hauptverhandlung zurückzustellen sind. Mit dieser Begründung hat das Gericht den Antrag von Volkswagen auf Klageabweisung zurückgewiesen. Das Verfahren befindet sich weiterhin in einem frühen Stadium. Angaben zu den Schätzungen hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen sowie Angaben zu Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von Beträgen der Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit den Verfahren in den USA/Kanada werden von Volkswagen gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

## 5. Sonderprüfung

Mit Beschluss aus November 2017 hat das Oberlandesgericht Celle auf Antrag dreier US-Fonds die Einsetzung eines Sonderprüfers bei der Volkswagen AG angeordnet. Der Sonderprüfer soll prüfen, ob die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieselmaterie seit dem 22. Juni 2006 ihre Pflichten verletzt haben und der Volkswagen AG hieraus ein Schaden entstanden ist. Diese Entscheidung des Oberlandesgerichts Celle ist formal rechtskräftig. Die Volkswagen AG hat gegen diese Entscheidung jedoch wegen der Verletzung ihrer verfassungsmäßig garantierten Rechte Verfassungsbeschwerde vor dem Bundesverfassungsgericht erhoben. Der vom Oberlandesgericht Celle eingesetzte Sonderprüfer hat nach der formal rechtskräftigen Entscheidung des Oberlandesgerichts mitgeteilt, dass er aus Altersgründen für die Durchführung der Sonderprüfung nicht zur Verfügung stehe. Das Oberlandesgericht Celle hat im April 2020 durch Beschluss entschieden, einen anderen als den ursprünglich bestellten Sonderprüfer zu bestellen. Die Volkswagen AG hat auch gegen diese formal rechtskräftige Entscheidung wegen der Verletzung ihrer verfassungsmäßig garantierten Rechte Verfassungsbeschwerde vor dem Bundesverfassungsgericht erhoben und die Verbindung mit der ersten Verfassungsbeschwerde gegen den Beschluss auf Einsetzung des Sonderprüfers angeregt. Es ist derzeit nicht absehbar, wann das Bundesverfassungsgericht über die beiden Verfassungsbeschwerden entscheiden wird. Die Verfassungsbeschwerden haben keine aufschiebende Wirkung. Daneben wurde beim Landgericht Hannover ein zweiter Antrag auf Einsetzung eines Sonderprüfers bei der Volkswagen AG gestellt, der ebenfalls auf die Prüfung von Vorgängen im Zusammenhang mit der Dieselmaterie gerichtet ist. Dieses Verfahren ruht bis zur Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts im ersten Sonderprüfungsverfahren.

Weitergehende Angaben zu den Schätzungen hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen sowie Angaben zu Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von Beträgen der Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit der Dieselmaterie werden von Volkswagen gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

### Änderungen zugrundeliegender Prämissen

Den Schätzungen und Annahmen liegen Prämissen zugrunde, die auf dem jeweils aktuell verfügbaren Kenntnisstand beruhen. Insbesondere wurden bezüglich der erwarteten künftigen Geschäftsentwicklung die zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses vorliegenden Umstände ebenso wie die als realistisch unterstellte zukünftige Entwicklung des globalen und branchenbezogenen Umfelds zugrunde gelegt. Die künftige Geschäftsentwicklung ist Unsicherheiten ausgesetzt. Einflussgrößen, durch die Abweichungen von den Erwartungen auf Ebene der Porsche SE verursacht werden können, sind insbesondere weitere negative Auswirkungen aus der Covid-19-Pandemie, der Dieselmaterie, der Ausgang der steuerlichen Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2009 bis 2013 und der Ausgang der Rechtsstreitigkeiten. Den Planungen im Porsche SE Konzern liegt die Annahme zugrunde, dass sich die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2021 insgesamt erholen wird – vorbehaltlich einer nachhaltig erfolgreichen Eindämmung der Covid-19-Pandemie. Einflussgrößen, durch die Abweichungen von den Annahmen und

Schätzungen auf Ebene des Volkswagen Konzerns von der erwarteten künftigen Geschäftsentwicklung verursacht werden können, betreffen insbesondere kurz- und mittelfristig prognostizierte Cashflows sowie die verwendeten Diskontierungssätze.

Wenn die tatsächliche Entwicklung von der ursprünglich erwarteten Entwicklung abweicht, werden die Prämissen und, falls erforderlich, die Buchwerte der betreffenden Vermögenswerte und Schulden entsprechend angepasst. Bis zur Freigabe des Konzernabschlusses durch den Vorstand zur Weitergabe an den Aufsichtsrat lagen keine Erkenntnisse über eine erforderliche wesentliche Anpassung der in der Konzernbilanz ausgewiesenen Buchwerte der Vermögenswerte und Schulden vor. Den Ermessensentscheidungen und Schätzungen des Managements lagen Annahmen bezüglich der Entwicklung des Volkswagen Konzerns, der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, sowie der Entwicklung von Automobilmärkten zugrunde, die im Prognosebericht des zusammengefassten Konzernlageberichts der Porsche SE dargestellt werden.

## Neue Rechnungslegungsvorschriften

### **a) Im Geschäftsjahr erstmals angewendete neue oder überarbeitete Standards**

Die im Konzernabschluss angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden entsprechen den zum 31. Dezember 2020 verpflichtend in der EU anzuwendenden IFRS.

Im Geschäftsjahr 2020 waren Änderungen in Bezug auf IAS 1 und IAS 8, IFRS 3, IFRS 7, IFRS 9 und IAS 39 sowie IFRS 16 erstmalig anzuwenden. Diese hatten keine wesentliche Auswirkung auf die Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns.



**b) Nicht angewendete Standards und Interpretationen (veröffentlicht, aber noch nicht verpflichtend anzuwenden bzw. zum Teil in der EU noch nicht anzuwenden)**

Standard oder Interpretation		Veröffentlicht durch das IASB	Anwendungs-pflicht <sup>1</sup>	Übernahme durch EU	Voraussichtliche Auswirkungen
IFRS 3	Aktualisierung von Verweisen auf das Rahmenwerk	14.5.2020	1.1.2022	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen
IFRS 4, IFRS 7, IFRS 9, IFRS 16 und IAS 39	Reform der Referenzzinssätze (Phase 2)	27.8.2020	1.1.2021	Ja	Keine wesentlichen Auswirkungen
IFRS 4	Versicherungsverträge: Verlängerung der Übergangsphase zu IFRS 9	25.6.2020	1.1.2021	Ja	Keine Auswirkungen
IFRS 17	Versicherungsverträge	18.5.2017 <sup>2</sup>	1.1.2023	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen
IAS 1	Klassifizierung von Verbindlichkeiten	23.1.2020	1.1.2023 <sup>3</sup>	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen
IAS 1	Angaben zu Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	12.2.2021	1.1.2023	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen
IAS 8	Definition rechnungslegungsbezogener Schätzungen	12.2.2021	1.1.2023	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen
IAS 16	Sachanlagen: Verrechnung bestimmter Kosten und Erlöse in der Herstellungsphase	14.5.2020	1.1.2022	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen
IAS 37	Rückstellungen: Belastende Verträge - Kosten der Vertragserfüllung	14.5.2020	1.1.2022	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen
AIP 2018-2020	Verbesserung der International Financial Reporting Standards 2020 (IFRS 1, IFRS 9, IFRS 16 und IAS 41)	14.5.2020	1.1.2022	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen

<sup>1</sup> Pflicht zur erstmaligen Anwendung aus Sicht der Porsche SE.

<sup>2</sup> Am 25.6.2020 hat das IASB Änderungen an IFRS 17 veröffentlicht, die zusammen mit dem ursprünglichen Standard am 1.1.2023 in Kraft treten sollen.

<sup>3</sup> Das IASB hat am 15.7.2020 beschlossen, den Erstanwendungszeitpunkt auf den 1.1.2023 zu verschieben.

Eine vorzeitige Anwendung dieser Neuerungen ist derzeit nicht geplant.

## Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

### [1] Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse entfallen nahezu ausschließlich auf das Segment ITS (vgl. Anhangangabe [18]) und gliedern sich nach den Hauptkategorien wie folgt:

Mio. €	2020	2019
Wartung	31	32
Projekte	30	32
Lizenzen	22	31
Hosting	22	19
Sonstige	1	2
	<b>107</b>	<b>116</b>

### [2] Sonstige betriebliche Erträge

In den sonstigen betrieblichen Erträgen waren im Vorjahr im Wesentlichen Auflösungen von sonstigen Rückstellungen im Zusammenhang mit sonstigen Steuern enthalten.

### [3] Personalaufwand

Mio. €	2020	2019
Löhne und Gehälter	67	68
Soziale Abgaben	7	7
Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	7	6
Zuwendungen der öffentlichen Hand	-2	-2
	<b>80</b>	<b>80</b>

Hinsichtlich der Angabe zur durchschnittlichen Zahl der während des Geschäftsjahres beschäftigten Arbeitnehmer wird auf Anhangangabe [18] verwiesen.

**[4] Sonstige betriebliche Aufwendungen**

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2020	2019
Rechts- und Beratungskosten	23	29
Sonstige Fremdleistungen	7	13
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	19	24
	<b>49</b>	<b>66</b>

In den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse, für Leasingverhältnisse, denen ein Vermögenswert mit geringem Wert zugrunde liegt, und für variable Leasingkomponenten in Höhe von 1 Mio. € (2 Mio. €) enthalten.

**[5] Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen**

Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2020	2019
Ergebnis aus der laufenden at Equity-Bewertung vor Kaufpreisallokationen	2.613	4.172
Effekte aus Kaufpreisallokationen	-91	-89
Ertrag aus der erstmaligen at Equity-Bewertung hinzugeworbener Anteile	127	322
Ergebnis at Equity-Bewertung vor Wertberichtigung	2.649	4.406
Wertberichtigung	-8	
	<b>2.641</b>	<b>4.406</b>

Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen betrifft nahezu ausschließlich den Ergebnisbeitrag aus der Beteiligung an der Volkswagen AG.

Die Veränderung des Ergebnisses aus der laufenden at Equity-Bewertung ist insbesondere auf den Rückgang des Konzernergebnisses nach Steuern des Volkswagen Konzerns zurückzuführen. Auf die im Abschnitt „Ertragslage des Volkswagen Konzerns“ im Konzernlagebericht dargestellten Erläuterungen wird verwiesen.

Im Zeitraum vom 17. März 2020 bis zum 20. April 2020 hat die Porsche SE über den Kapitalmarkt 0,2 % der Stammaktien der Volkswagen AG für 81 Mio. € erworben. Dies entspricht einem Kapitalanteil von rund 0,1 %. Die Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG stieg damit auf 53,3 % der Stammaktien und 31,4 % des gezeichneten Kapitals.

Aus den Erwerben resultiert insgesamt ein Ertrag aus der erstmaligen at Equity-Bewertung in Höhe von 127 Mio. €. Der Ertrag aus der erstmaligen at Equity-Bewertung hinzuerworbener Anteile resultiert aus der Differenz zwischen dem anteiligen neubewerteten Eigenkapital des Volkswagen Konzerns und den Anschaffungskosten der Stammaktien der Volkswagen AG. Dieser ist im Wesentlichen dadurch begründet, dass die Fundamentaldaten des Volkswagen Konzerns, die insbesondere bei der Bewertung der Marken und der at Equity bewerteten Anteile in die Berechnung des anteiligen neubewerteten Eigenkapitals einfließen, nicht vollständig im Börsenkurs und damit nicht in den Anschaffungskosten reflektiert wurden. Zudem wirken sich den Börsenkurs negativ beeinflussende Sachverhalte auf das neubewertete Eigenkapital nur insoweit aus, wie sie die bilanziellen Ansatzkriterien erfüllen.

Die Bewertung der Marken erfolgte mittels der Lizenzpreisanalogie-Methode. Im Rahmen der Anwendung der Lizenzpreisanalogie wurde der Zeitwert der Marken über eine fiktive Lizenzzahlung bezogen auf den jeweiligen aus der Planung des Volkswagen Konzerns abgeleiteten markenrelevanten Umsatz ermittelt. Die Lizenzrate wurde unter Heranziehung von internen Studien und Daten ermittelt; bei der Bewertung wurde eine nachhaltige Wachstumsrate von 0,5 % unterstellt. Die at Equity bewerteten Anteile wurden im Wesentlichen auf Basis der Discounted-Cashflow-Methode bewertet. Als Grundlage wurden hierfür ebenfalls die jeweilige Planung des Volkswagen Konzerns sowie eine nachhaltige Wachstumsrate von 0,5 % herangezogen. Für die Bewertung der Marken und der at Equity bewerteten Anteile wurden länder- und vermögenswertspezifische Kapitalkostensätze nach Steuern zwischen 5,1 % und 10,2 % zugrunde gelegt. Die Kaufpreisallokation ist abgeschlossen.

Der Volkswagen Konzern weist für die von der Porsche SE gehaltenen Anteile unter Berücksichtigung der Aufdeckung und Fortentwicklung stiller Reserven und Lasten folgende Werte aus:

	VW ohne Hinzu- erwerbe (29,88 %)	VW hinzu- erworbene Anteile im GJ 2015 (0,88 %)	VW hinzu- erworbene Anteile im GJ 2018/19 (0,53 %)	VW hinzu- erworbene Anteile im GJ 2020 (0,13 %)	VW Gesamt
Mio. €	2020	2020	2020	2020	2020
Umsatzerlöse	222.884	222.884	222.884	167.830	-
Gesamtergebnis	4.652	3.823	-778	-2.405	-
davon Sonstiges Ergebnis	-4.016	-4.122	-3.825	-7.133	-
davon Gewinn aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	8.668	7.945	3.047	4.728	-
abzgl. Ergebnisanteil der nicht beherrschenden Anteile und Hybridkapitalgeber	-490	-490	-490	-379	-
abzgl. Effekte aus Mehrdividenden	-12	-12	-12	-9	-
Ergebnis nach Steuern angepasst für die at Equity-Bewertung	8.165	7.442	2.544	4.339	-
Ertrag aus erstmaliger at Equity- Bewertung hinzugeworbener Anteile				127	-
<b>Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen an der Volkswagen AG</b>	<b>2.439</b>	<b>65</b>	<b>13</b>	<b>133</b>	<b>2.651</b>

	VW ohne Hinzu- erwerbe (29,88 %)	VW hinzu- erworbene Anteile im GJ 2015 (0,88 %)	VW hinzu- erworbene Anteile im GJ 2018/19 (0,53 %)	VW Gesamt
Mio. €	2019	2019	2019	2019
Umsatzerlöse	252.632	252.632	252.632	-
Gesamtergebnis	7.052	6.148	1.376	-
davon Sonstiges Ergebnis	-6.839	-6.584	-6.059	-
davon Gewinn aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	13.891	12.732	7.435	-
abzgl. Ergebnisanteil der nicht beherrschenden Anteile und Hybridkapitalgeber	-683	-683	-683	-
abzgl. Effekte aus Mehrdividenden	-12	-12	-12	-
Ergebnis nach Steuern angepasst für die at Equity-Bewertung	13.195	12.037	6.739	-
Ertrag aus erstmaliger at Equity-Bewertung hinzugeworbener Anteile			322	-
<b>Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen an der Volkswagen AG</b>	<b>3.942</b>	<b>106</b>	<b>358</b>	<b>4.405</b>



## [6] Finanzergebnis

Das Finanzergebnis beinhaltet im Wesentlichen unrealisierte Erträge aus der Bewertung von Finanzinstrumenten zum beizulegenden Zeitwert in Höhe von 59 Mio. € (8 Mio. €). Im Vorjahr enthielt das Finanzergebnis darüber hinaus Erträge aus der Aktivierung von Steuererstattungszinsen in Höhe von 16 Mio. €.

## [7] Ertragsteuern

Der ausgewiesene Ertragsteueraufwand (+) und -ertrag (-) setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2020	2019
Tatsächlicher Steueraufwand (Steuerertrag)	2	-29
Latenter Steueraufwand	20	38
davon bezogen auf Entstehung/Auflösung temporärer Differenzen	25	54
davon aktive latente Steuern auf Verluste	-4	-16
<b>Ertragsteueraufwand</b>	<b>23</b>	<b>9</b>

Der Ertragsteueraufwand wird im Berichtsjahr im Wesentlichen durch das im Vergleich zum Vorjahr geringere at Equity-Ergebnis aus der Beteiligung an der Volkswagen AG und den damit einhergehenden geringeren latenten Ertragsteueraufwand geprägt. Im Vorjahr enthielt der Ertragsteueraufwand zudem kompensierende periodenfremde Erträge aus Steuererstattungen in Höhe von 32 Mio. €.

Bisher noch nicht genutzte Verlustvorträge, für die keine aktiven latenten Steuern erfasst wurden, bestehen in Höhe von 1.708 Mio. € (1.705 Mio. €). Hiervon sind 1.705 Mio. € (1.704 Mio. €) zeitlich unverfallbar.

Für Gesellschaften mit Verlusthistorie wurden 1 Mio. € (1 Mio. €) aktive latente Steuern gebildet, da aufgrund der Ergebnisprognose von deren künftiger Nutzbarkeit ausgegangen wird.

Die Unterschiede zwischen dem aufgrund des Steuersatzes der Konzernmuttergesellschaft von 30,5 % (30,5 %) erwarteten Ertragsteueraufwand und dem tatsächlich ausgewiesenen Ertragsteueraufwand können der nachfolgenden Überleitungsrechnung entnommen werden:

Mio. €	2020	2019
Ergebnis vor Steuern	2.646	4.416
Konzernsteuersatz	30,5 %	30,5 %
<b>Erwartete Ertragsteuern</b>	<b>807</b>	<b>1.347</b>
Steuersatzbedingte Abweichungen	0	0
Abweichung in der steuerlichen Bemessungsgrundlage	-784	-1.295
Ansatz und Bewertung latente Steuern	1	-11
Aperiodische Effekte	-2	-32
Sonstige Abweichungen	0	0
<b>Ausgewiesene Ertragsteuern</b>	<b>23</b>	<b>9</b>

Der Posten „Abweichung in der steuerlichen Bemessungsgrundlage“ bezieht sich im Wesentlichen auf die Steuerbefreiung bzw. Nichtabzugsfähigkeit des Ergebnisses aus at Equity bewerteten Anteilen. Der Überleitungsposten „Ansatz und Bewertung latente Steuern“ enthielt im Vorjahr im Wesentlichen angesetzte latente Steuern auf zuvor nicht berücksichtigte steuerliche Verluste aus Vorjahren in Höhe von 12 Mio. €. Die aperiodischen Effekte in 2019 resultierten im Wesentlichen aus im Geschäftsjahr 2019 aktivierten Steuererstattungsansprüchen für Vorjahre.

Mio. €	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2019
Immaterielle Vermögenswerte	0	0	23	26
At Equity bewertete Anteile			193	184
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	6	4	3	3
Steuerliche Verlustvorräte	104	100		
Pensionsrückstellungen	10	9		
Sonstige Rückstellungen	3	6	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	2	1	3	3
Bruttowert	125	119	222	217
Saldierung	-122	-117	-122	-117
<b>Bestand laut Konzernbilanz</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Die im sonstigen Ergebnis erfassten Veränderungen der aktiven und passiven latenten Steuern sind der Gesamtergebnisrechnung zu entnehmen. Im Geschäftsjahr wurden 1 Mio. € (3 Mio. €) passive latente Steuern zudem direkt über das Eigenkapital aufgelöst (gebildet). Alle übrigen Veränderungen werden erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

## Erläuterungen zur Konzernbilanz

**[8] Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen**

Mio. €	Geschäfts- oder Firmen- wert	Aktiviere Entwick- lungskosten für Software	Kunden- stämme	Marke	Sonstige Immaterielle Vermögens- werte	Immaterielle Vermögens- werte Gesamt	Sachanlagen
<b>Anschaffungs-/ Herstellungskosten</b>							
Stand am 1.1.2020	213	49	67	14	6	349	51
Zugänge		0			0	1	4
Währungsdifferenzen					0	0	0
Abgänge					0	0	-2
<b>Stand am 31.12.2020</b>	<b>213</b>	<b>50</b>	<b>67</b>	<b>14</b>	<b>6</b>	<b>349</b>	<b>53</b>
<b>Abschreibungen</b>							
Stand am 1.1.2020	66	18	18	2	4	107	14
Zugänge		6	8	1	1	15	7
Währungsdifferenzen					0	0	0
Abgänge							-2
<b>Stand am 31.12.2020</b>	<b>66</b>	<b>23</b>	<b>25</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>122</b>	<b>19</b>
<b>Restbuchwert zum 31.12.2020</b>	<b>147</b>	<b>27</b>	<b>41</b>	<b>11</b>	<b>1</b>	<b>227</b>	<b>34</b>

Nutzungsrechte im Zusammenhang mit Grundstücken und Gebäuden sowie gemieteter Betriebs- und Geschäftsausstattung werden innerhalb der Sachanlagen ausgewiesen.

Mio. €	Grundstücke und Gebäude	Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Gesamt
<b>Buchwert</b>			
Stand am 1.1.2020	25	2	28
Zugänge	2	1	3
Abgänge	-1	0	-1
Abschreibungsbetrag des Geschäftsjahres	-3	-1	-5
Währungsdifferenzen	0	0	0
<b>Stand am 31.12.2020</b>	<b>23</b>	<b>2</b>	<b>25</b>

Mio. €	Geschäfts- oder Firmen- wert	Aktivierte Entwick- lungskosten für Software	Kunden- stämme	Marke	Sonstige Immaterielle Vermögens- werte	Immaterielle Vermögens- werte Gesamt	Sachanlagen
<b>Anschaffungs-/ Herstellungskosten</b>							
Stand am 1.1.2019	213	49	67	14	5	348	15
Zugänge IFRS 16							25
Zugänge		1			1	2	12
Währungsdifferenzen					0	0	0
Abgänge aus Entkonsolidierung							0
Abgänge		-1			0	-1	-2
<b>Stand am 31.12.2019</b>	<b>213</b>	<b>49</b>	<b>67</b>	<b>14</b>	<b>6</b>	<b>349</b>	<b>51</b>
<b>Abschreibungen</b>							
Stand am 1.1.2019	66	13	10	1	4	93	8
Zugänge		5	8	1	1	15	7
Währungsdifferenzen					0	0	0
Umgliederungen		0			0		
Abgänge aus Entkonsolidierung							0
Abgänge		-1			0	-1	-1
<b>Stand am 31.12.2019</b>	<b>66</b>	<b>18</b>	<b>18</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>107</b>	<b>14</b>
<b>Restbuchwert zum 31.12.2019</b>	<b>147</b>	<b>32</b>	<b>49</b>	<b>12</b>	<b>2</b>	<b>241</b>	<b>37</b>

Nutzungsrechte im Zusammenhang mit Grundstücken und Gebäuden sowie gemieteter Betriebs- und Geschäftsausstattung wurden innerhalb der Sachanlagen ausgewiesen.

Mio. €	Grundstücke und Gebäude	Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Gesamt
<b>Buchwert</b>			
IFRS 16 Erstanwendungseffekt zum 1.1.2019	24	2	25
Zugänge	5	2	7
Abgänge	0	0	-1
Abschreibungsbetrag des Geschäftsjahres	-3	-1	-4
Währungsdifferenzen	0	0	0
<b>Stand am 31.12.2019</b>	<b>25</b>	<b>2</b>	<b>28</b>

Die Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten beliefen sich auf 2 Mio. € (3 Mio. €).

Die Überprüfung immaterieller Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer auf Werthaltigkeit erfolgt mindestens einmal jährlich. Eine Überprüfung findet ebenfalls dann statt, wenn Hinweise dafür vorliegen, dass der Wert gemindert sein könnte. Dies gilt auch für Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer. Die Überprüfung wird auf der Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheit durchgeführt.

Der erzielbare Betrag, der im Rahmen des Werthaltigkeitstests dem Buchwert der zahlungsmittelgenerierenden Einheit inklusive des Geschäfts- oder Firmenwerts gegenübergestellt wird, ist der auf Basis eines Discounted-Cashflow-Verfahrens ermittelte Nutzungswert. Das Segment ITS entspricht dabei der zahlungsmittelgenerierenden Einheit.

Grundlage für die Ermittlung des Nutzungswerts per 31. Dezember 2020 war die aktuelle Planung des Managements der PTV Group, die aufbauend auf der Bottom-up-Planung der Konzerngesellschaften mit konzerneinheitlich vorgegebenen Rahmenbedingungen für 2021 erstellt wurde. Die Detailplanungsphase umfasste wie im Vorjahr fünf Jahre.

Die Planung bildet die Umsetzung der in 2020 gestarteten strategischen Neuausrichtung der PTV Group ab. Mit plattformgestützten Geschäftsmodellen und durch kontinuierliche Weiterentwicklung des bestehenden Produktportfolios soll das Wachstum der PTV Group gefördert werden. Dies beinhaltet insbesondere die Überführung des bestehenden Angebots auf internetbasierte Cloud-Anwendungen und die Einführung neuer Abrechnungsmodelle. Effekte aus der Covid-19-Pandemie wurden mit Kenntnisstand zum Zeitpunkt der Planungserstellung berücksichtigt. Vor dem Hintergrund dieser Herausforderungen wurde die Planung des Managements der PTV Group um die Erwartungen der Porsche SE zum Zeitpunkt der Aufstellung dieses Konzernabschlusses ergänzt. Bei der Planung wurde davon ausgegangen, dass die PTV nach dem Covid-19-bedingten Rückgang in 2020 im Geschäftsjahr 2021 das Vorkrisenniveau übertrifft und im Planungszeitraum die Umsatzerlöse und EBIT-Marge deutlich steigern kann.

Zur Extrapolation der Cashflows über die Detailplanungsphase hinaus wurde eine nachhaltige jährliche Wachstumsrate von 1,0 % (2,0 %) angesetzt. Für die Diskontierung der Cashflows wurde – auf Basis einer Peer Group-Analyse – ein durchschnittlicher gewichteter Kapitalkostensatz nach Steuern von 6,5 % (7,4 %) abgeleitet. Der entsprechende durchschnittliche gewichtete Kapitalkostensatz vor Steuern liegt bei 8,5 % (9,4 %).

Im Rahmen des Werthaltigkeitstests wurde zudem eine Sensitivitätsanalyse hinsichtlich möglicher Änderungen wesentlicher Bewertungsparameter durchgeführt. Hierbei wurde analysiert, ob eine isolierte Reduktion der nachhaltigen operativen Rendite um 10 %, ein isoliertes Absenken der nachhaltigen jährlichen Wachstumsrate um einen Prozentpunkt oder ein isolierter Anstieg der durchschnittlichen gewichteten Kapitalkosten um einen Prozentpunkt Auswirkungen auf die Werthaltigkeit des Geschäfts- oder Firmenwerts haben.

Der im Rahmen des Werthaltigkeitstests bestimmte Nutzungswert liegt deutlich über dem Buchwert der zahlungsmittelgenerierenden Einheit inklusive des Geschäfts- oder Firmenwerts. Auch die Sensitivitätsanalyse ergab in allen betrachteten Szenarien einen über dem Buchwert liegenden Nutzungswert. Im Ergebnis lag zum 31. Dezember 2020 kein Wertberichtigungsbedarf vor.



**[9] At Equity bewertete Anteile**

Der Börsenwert der Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG beträgt zum 31. Dezember 2020 26.789 Mio. € (27.169 Mio. €). Die Porsche SE erhielt im Geschäftsjahr eine Dividende von der Volkswagen AG in Höhe von 756 Mio. € (753 Mio. €).

Die durch die Porsche SE gehaltenen Stammaktien der Volkswagen AG dienen bei Inanspruchnahme der bestehenden Kreditlinie (mit einem Volumen von 1 Mrd. € und einer Laufzeit bis Juli 2025) im Wert von 150 % des gezogenen Betrags als Sicherheit. Neben dieser Besicherung ist keine Einhaltung von finanzwirtschaftlichen Kennzahlen erforderlich.

Der Volkswagen Konzern weist für die von der Porsche SE gehaltenen Anteile unter Berücksichtigung der Aufdeckung und Fortentwicklung stiller Reserven und Lasten folgende Werte aus:

	VW ohne Hinzu- erwerbe (29,88 %)	VW hinzu- erworbene Anteile im GJ 2015 (0,88 %)	VW hinzu- erworbene Anteile im GJ 2018/19 (0,53 %)	VW hinzu- erworbene Anteile im GJ 2020 (0,13 %)	VW Gesamt
Mio. €	31.12.2020	31.12.2020	31.12.2020	31.12.2020	31.12.2020
Langfristige Vermögenswerte	300.731	324.444	351.564	351.564	-
Kurzfristige Vermögenswerte	194.956	194.944	194.944	194.944	-
Langfristige Schulden	201.850	209.394	214.778	214.778	-
Kurzfristige Schulden	165.410	165.410	165.410	165.410	-
Eigenkapital	128.427	144.585	166.321	166.321	-
abzgl. nicht-beherrschende Anteile und Hybridkapitalgeber	-17.447	-17.447	-17.447	-17.447	-
abzgl. Effekte aus Mehrdividenden	-12	-12	-12	-9	-
Eigenkapital angepasst für die at Equity-Bewertung	110.968	127.126	148.861	148.864	-
<b>At Equity-Buchwert für die Beteiligung an der Volkswagen AG</b>	<b>33.152</b>	<b>1.115</b>	<b>790</b>	<b>200</b>	<b>35.257</b>

	VW ohne Hinzu- erwerbe (29,88 %)	VW hinzu- erworbene Anteile im GJ 2015 (0,88 %)	VW hinzu- erworbene Anteile im GJ 2018/19 (0,53 %)	VW Gesamt
Mio. €	31.12.2019	31.12.2019	31.12.2019	31.12.2019
Langfristige Vermögenswerte	300.099	325.621	357.863	-
Kurzfristige Vermögenswerte	187.479	187.463	187.463	-
Langfristige Schulden	195.762	204.282	210.240	-
Kurzfristige Schulden	167.924	167.924	167.924	-
Eigenkapital	123.892	140.879	167.162	-
abzgl. nicht-beherrschende Anteile und Hybridkapitalgeber	-14.533	-14.533	-14.533	-
abzgl. Effekte aus Mehrdividenden	-12	-12	-12	-
Eigenkapital angepasst für die at Equity-Bewertung	109.346	126.333	152.617	-
<b>At Equity-Buchwert für die Beteiligung an der Volkswagen AG</b>	<b>32.668</b>	<b>1.108</b>	<b>810</b>	<b>34.585</b>

Der Werthaltigkeitstest bezüglich der Beteiligung an der Volkswagen AG wurde mittels Bestimmung des Nutzungswerts auf Basis eines Discounted-Cashflow-Verfahrens durchgeführt, da zum Stichtag die Marktkapitalisierung der Beteiligung unterhalb ihres at Equity-Buchwerts lag.

Grundlage für die Ermittlung des Nutzungswerts war wie im Vorjahr die aktuelle, vom Vorstand der Volkswagen AG aufgestellte Fünf-Jahresplanung. Die im Rahmen des Werthaltigkeitstests für das Geschäftsjahr 2021 unterstellte Entwicklung der operativen Ertragslage liegt dabei im Bereich der Prognose von Volkswagen, die für den Konzern eine operative Rendite von 5,0 % bis 6,5 % und signifikant über dem Vorjahr liegende Umsatzerlöse aufweist. Im Hinblick auf den gesamten Fünf-Jahreszeitraum liegt das unterstellte durchschnittliche jährliche Umsatzwachstum, ausgehend von 2020, im oberen einstelligen Prozentbereich.

Dem unterstellten Umsatzwachstum liegt die Erwartung zugrunde, dass sich die globale Wirtschaftsleistung und entsprechend die Entwicklung der Automobilmärkte im Jahr 2021 insgesamt erholen wird – vorbehaltlich einer nachhaltig erfolgreichen Eindämmung der Covid-19-Pandemie. Das Wachstum wird nach Ansicht von Volkswagen aller Voraussicht nach genügen, um etwa das Niveau aus der Zeit vor der Pandemie zu erreichen. Risiken sieht Volkswagen weiterhin in protektionistischen Tendenzen, Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Zudem werden die Wachstumsaussichten von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet. Sowohl für die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer wird eine positive Dynamik erwartet.

Für die Automobilmärkte wird im Jahr 2021 in den einzelnen Regionen eine uneinheitliche Entwicklung erwartet. Insgesamt wird das weltweite Nachfragevolumen von Neufahrzeugen – vorbehaltlich einer erfolgreichen Eindämmung der Covid-19-Pandemie – voraussichtlich spürbar über dem des Berichtsjahres liegen, jedoch das Niveau vor der Pandemie nicht erreichen. Für

die Jahre 2022 bis 2025 wird weltweit mit einer wachsenden Nachfrage nach Pkw gerechnet. Durch seine Markenvielfalt, seine Präsenz auf allen wichtigen Märkten der Welt, seine breite und gezielt ergänzte Produktpalette sowie seine Technologien und Dienstleistungen befindet sich der Volkswagen Konzern in einer guten Position im Wettbewerb, sodass im Planungszeitraum von moderaten Marktanteilsgewinnen ausgegangen wird.

Die geplante Sachinvestitionsquote im Konzernbereich Automobile liegt im Planungszeitraum auf dem Niveau der langfristigen Zielquote von rund 6 % der Umsatzerlöse. Die Investitionen in Werke und Modelle, in die Entwicklung elektrifizierter Antriebe und modularer Baukästen sowie in die Digitalisierung schaffen die Voraussetzungen für profitables, nachhaltiges Wachstum bei Volkswagen. Bei der operativen Rendite wird über die Planjahre hinweg eine positive Entwicklung unterstellt, die sich am langfristigen Ziel des Volkswagen Konzerns einer operativen Rendite zwischen 7 % und 8 % bis 2025 orientiert.

Zur Extrapolation der Cashflows über die Detailplanungsphase hinaus wurde eine jährliche Wachstumsrate von 1,0 % (1,0 %) verwendet. Die nachhaltige operative Rendite wurde dabei unter Berücksichtigung der in den letzten fünf Geschäftsjahren erzielten operativen Renditen (vor Sondereinflüssen) bestimmt – das Geschäftsjahr 2020 wurde vor dem Hintergrund der Covid-19-Pandemie nicht berücksichtigt. Für die Diskontierung der Cashflows wurde ein durchschnittlicher gewichteter Kapitalkostensatz von 6,6 % (6,9 %) für die Beteiligung an der Volkswagen AG herangezogen. Dieser wurde mittels einer Peer Group-Analyse abgeleitet und spiegelt somit eine branchenübliche risikoadäquate Kapitalverzinsung wider.

Im Rahmen des Werthaltigkeitstests wurde zudem eine Sensitivitätsanalyse hinsichtlich wesentlicher Bewertungsparameter durchgeführt. Hierbei wurde analysiert, ob eine isolierte Reduktion der nachhaltigen operativen Rendite um einen Prozentpunkt, ein isoliertes Absenken der nachhaltigen jährlichen Wachstumsrate auf 0 % oder ein isolierter Anstieg der durchschnittlichen gewichteten Kapitalkosten um einen Prozentpunkt Auswirkungen auf die Werthaltigkeit der Beteiligung an der Volkswagen AG haben.

Der im Rahmen des Werthaltigkeitstests bestimmte Nutzungswert liegt deutlich über dem at Equity-Buchwert der Beteiligung an der Volkswagen AG. Auch die Sensitivitätsanalyse ergab in allen betrachteten Szenarien einen deutlich über dem Buchwert liegenden Nutzungswert. Im Ergebnis lag entsprechend zum 31. Dezember 2020 wie auch im Vorjahr kein Wertberichtigungsbedarf vor.

Der Buchwert sonstiger at Equity bewerteter Anteile beträgt 2 Mio. € (11 Mio. €). Im Geschäftsjahr wurden Wertberichtigungen auf sonstige at Equity bewertete Anteile in Höhe von 8 Mio. € (0 Mio. €) erfasst.

**[10] Sonstige finanzielle Vermögenswerte**

Mio. €	31.12.2020			31.12.2019		
	kurzfristig	langfristig	Gesamt	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Übrige Finanzanlagen		88	88		27	27
Derivative Finanzinstrumente				0		0
Übrige sonstige finanzielle Vermögenswerte	4	0	5	4	0	5
	<b>4</b>	<b>88</b>	<b>93</b>	<b>5</b>	<b>28</b>	<b>32</b>

Der Anstieg der übrigen Finanzanlagen ist im Wesentlichen auf die Fair-Value-Bewertung der Beteiligungen an Technologieunternehmen zurückzuführen.

**[11] Übrige Vermögenswerte**

Die übrigen Vermögenswerte setzen sich zum Bilanzstichtag wie folgt zusammen:

Mio. €	31.12.2020			31.12.2019		
	kurzfristig	langfristig	Gesamt	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Forderungen aus Steuerzinsen	0		0	16		16
Vertragliche Vermögenswerte	4		4	4		4
Abgrenzungen	3	1	5	3	2	5
Übrige sonstige Vermögenswerte	1	1	3	2	1	3
	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>11</b>	<b>25</b>	<b>3</b>	<b>28</b>

Die vertraglichen Vermögenswerte resultieren aus dem Projektgeschäft des ITS Segments. Auf diese wurden zum Stichtag Wertberichtigungen von untergeordneter Bedeutung erfasst. Die im Vorjahr aktivierten Forderungen aus Steuerzinsen wurden zwischenzeitlich vereinnahmt.

## [12] Eigenkapital

Die Entwicklung des Eigenkapitals ist im Konzern-Eigenkapitalspiegel sowie in der Konzern-Gesamtergebnisrechnung dargestellt.

### Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital der Porsche SE beträgt wie zum Ende des Vorjahres 306,25 Mio. € und ist unverändert in 153.125.000 Stammaktien sowie 153.125.000 stimmrechtslose Vorzugsaktien, auf die jeweils ein anteiliger Betrag des Grundkapitals von 1 € entfällt, aufgeteilt und voll eingezahlt. Die Vorzugsaktien sind bei Vorliegen eines Bilanzgewinns und eines entsprechenden Ausschüttungsbeschlusses mit einer Mehrdividende von 0,6 Cent je Aktie ausgestattet.

### Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage enthält Einstellungen aus Aufgeldern unter Berücksichtigung angefallener Transaktionskosten.

### Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen enthalten die laufenden und die in Vorjahren von den Konzerngesellschaften erwirtschafteten, noch nicht ausgeschütteten Gewinne sowie einen Teil des im Rahmen der at Equity-Bewertung anteilig anzusetzenden Eigenkapitals.

### Übrige Rücklagen (OCI)

Die übrigen Rücklagen untergliedern sich in künftig über die Gewinn- und Verlustrechnung aufzulösende Posten (reklassifizierbare Posten) und in künftig nicht über die Gewinn- und Verlustrechnung aufzulösende Posten (nicht reklassifizierbare Posten). Wesentlicher Bestandteil beider Posten ist das kumulierte reklassifizierbare bzw. das kumulierte nicht reklassifizierbare sonstige Ergebnis im Zusammenhang mit den at Equity bewerteten Beteiligungen seit deren Erwerb. Die nicht reklassifizierbaren Posten enthalten zudem die versicherungsmathematischen Verluste des Porsche SE Konzerns aus Pensionen in Höhe von 24 Mio. € (20 Mio. €) sowie die hierauf entfallenden aktiven latenten Steuern in Höhe von 7 Mio. € (6 Mio. €). Die Währungsumrechnungsrücklage als Bestandteil der reklassifizierbaren Posten war zum 31. Dezember 2020 analog zum Vorjahr von untergeordneter Bedeutung. Darüber hinaus enthalten die reklassifizierbaren und nicht reklassifizierbaren Posten latente Steuern im Zusammenhang mit Anteilen an assoziierten Unternehmen. Im Geschäftsjahr wurden im Saldo 28 Mio. € (52 Mio. €) aus den kumulierten Aufwendungen aus at Equity bewerteten Anteilen über die Gewinn- und Verlustrechnung aufgelöst.



### Gewinnverwendungsvorschlag

Der handelsrechtliche Jahresabschluss der Porsche SE weist zum 31. Dezember 2020 bei einem Jahresüberschuss in Höhe von 703 Mio. € (788 Mio. €) und Einstellungen in die Gewinnrücklagen in Höhe von 27 Mio. € (Entnahmen aus den Gewinnrücklagen in Höhe von 163 Mio. €) einen Bilanzgewinn von 676 Mio. € (952 Mio. €) aus. Der Vorstand schlägt vor, die Auszahlung einer Dividende je Stammaktie von 2,204 € und je Vorzugsaktie von 2,210 €, das heißt in Höhe von insgesamt 676 Mio. €, für das Geschäftsjahr 2020 zu beschließen. Die im Geschäftsjahr 2020 abgeflossene Dividende betrug 2,204 € (2,204 €) je Stammaktie und 2,210 € (2,210 €) je Vorzugsaktie, das heißt insgesamt 676 Mio. € (676 Mio. €).

### Kapitalmanagement

Ziel des Kapitalmanagements der Porsche SE ist eine kontinuierliche Steigerung des Unternehmenswerts, die Sicherung der Liquidität und die risikoadäquate Verzinsung von Guthaben. Mit den genannten Zielsetzungen sollen die Interessen der Anteilseigner und der Mitarbeiter sowie der übrigen Anspruchsgruppen nachhaltig gesichert werden. Durch ein systematisches Anlage- und Finanzierungsmanagement stellt die Porsche SE kontinuierlich sicher, dass sowohl die Kapitalkosten als auch die Kapitalstruktur optimiert werden.

Das Gesamtkapital des Porsche SE Konzerns, definiert im Rahmen des Kapitalmanagements als Summe aus Eigenkapital und Finanzschulden, stellt sich zum Bilanzstichtag wie folgt dar:

Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Eigenkapital	35.946	35.284
Anteil am Gesamtkapital	100 %	100 %
Langfristige Finanzschulden	23	35
Kurzfristige Finanzschulden	14	5
Summe Finanzschulden	37	40
Anteil am Gesamtkapital	0 %	0 %
<b>Gesamtkapital</b>	<b>35.983</b>	<b>35.323</b>

### Ergebnis je Aktie

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie errechnet sich aus der Division des Ergebnisanteils der Aktionäre der Porsche SE und der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der sich während des Geschäftsjahres in Umlauf befindlichen Stamm- und Vorzugsaktien. Infolge der Berücksichtigung der Mehrdividende für Vorzugsaktionäre ergibt sich eine Differenz in Höhe von 0,6 Cent zwischen dem Ergebnis je Stammaktie und dem Ergebnis je Vorzugsaktie. Da in den Jahren 2020 und 2019 keine Sachverhalte vorlagen, aus denen Verwässerungseffekte auf die Anzahl

der Aktien resultierten, entspricht das verwässerte Ergebnis je Aktie dem unverwässerten Ergebnis je Aktie.

### [13] Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Für die betriebliche Altersversorgung bestehen im Porsche SE Konzern sowohl beitragsorientierte als auch leistungsorientierte Zusagen.

Bei den beitragsorientierten Zusagen (Defined Contribution Plans) zahlt das Unternehmen aufgrund gesetzlicher oder vertraglicher Bestimmungen bzw. auf freiwilliger Basis Beiträge an staatliche oder private Rentenversicherungsträger. Mit Zahlung der Beiträge bestehen für das Unternehmen keine weiteren Leistungsverpflichtungen. Die laufenden Beiträge sind als Personalaufwand des jeweiligen Jahres ausgewiesen und betragen 4 Mio. € (4 Mio. €).

Die im Porsche SE Konzern bestehenden Altersversorgungssysteme umfassen sowohl rückerstattungsfinanzierte als auch durch Planvermögen gedeckte Leistungszusagen (Defined Benefit Plans).

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden aufgrund von Versorgungsplänen für Zusagen auf Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenleistungen gebildet. Die Versorgungsleistungen basieren grundsätzlich auf der Beschäftigungsdauer, auf dem bezogenen Entgelt und dem Beschäftigungsgrad der begünstigten Mitarbeiter. Die unmittelbaren und mittelbaren Verpflichtungen umfassen solche aus bereits laufenden Pensionen sowie Anwartschaften für zukünftig zu zahlende Pensionen und Altersruhegelder. Zudem besteht mit der Porsche VarioRente in Deutschland ein persönliches Vorsorgekapital, das durch Beiträge der Mitarbeiter aufgebaut wird.

#### Versicherungsmathematische Annahmen:

Die Berechnung der Pensionsverpflichtungen erfolgt nach versicherungsmathematischen Methoden. Dabei wurde ein Abzinsungssatz von 0,8 % (1,2 %) sowie eine gegenüber dem Vorjahr unveränderte Lohn- und Gehaltssteigerung von 3,0 %, ein Karrieretrend in Höhe von 0,5 %, eine Rentensteigerung von 1,7 % und eine Fluktuationsrate von 3,0 % unterstellt. Für die Berechnung wurden die aktuellsten Generationensterbetafeln „Richttafeln Heubeck 2018 G“ verwendet.

Der Bilanzwert der Pensionsrückstellungen leitet sich wie folgt ab:

Mio. €	2020	2019
Anwartschaftsbarwert (fondsfinanziert)	6	6
Anwartschaftsbarwert (nicht fondsfinanziert)	48	41
Summe Anwartschaftsbarwert	53	47
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	- 1	- 1
<b>Pensionsrückstellungen am 31.12.</b>	<b>52</b>	<b>45</b>

Der beizulegende Zeitwert des Planvermögens entfällt wie im Vorjahr im Wesentlichen auf verzinsliche Anlagen im Segment ITS.

#### Entwicklung des Barwerts der Pensionsverpflichtungen:

Mio. €	2020	2019
Stand am 1.1.	47	37
Dienstzeitaufwand	3	2
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	0	
Zinsaufwand	1	1
Zwischensumme in GuV erfasster Anteil des Pensionsaufwandes	3	3
Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+) aus der Änderung demographischer Annahmen		0
Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+) aus der Änderung finanzwirtschaftlicher Annahmen	4	7
Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+) aus erfahrungsbedingten Anpassungen	0	2
Zwischensumme im sonstigen Ergebnis erfasster Anteil des Pensionsaufwandes	4	8
Geleistete Pensionszahlungen	-1	-1
Übertragungen von anderen Unternehmen		-1
Beiträge des Arbeitnehmers	0	0
<b>Stand am 31.12.</b>	<b>53</b>	<b>47</b>

Im Rahmen von Sensitivitätsanalysen wurden Änderungen einzelner Parameter bei sonst gegenüber der ursprünglichen Berechnung konstant bleibenden Annahmen unterstellt. Der Abzinsungssatz und der Gehaltstrend wurden jeweils um 0,5 % erhöht bzw. verringert und der Rententrend und die Fluktuationsrate um 0,25 % erhöht bzw. verringert. Die Effekte auf die Pensionsrückstellungen lagen in der Berichtsperiode in einer Bandbreite von minus 5 Mio. € bis 6 Mio. € (minus 4 Mio. € bis 5 Mio. €).

Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit bei den Pensionsverpflichtungen beträgt 21 Jahre (20 Jahre). Der Zahlungsmittelabfluss der Pensionsrückstellungen wird in Höhe von 1 Mio. € (1 Mio. €) innerhalb des nächsten Jahres, in Höhe von 5 Mio. € (4 Mio. €) in einem Zeitraum zwischen ein und fünf Jahren und in Höhe von 48 Mio. € (42 Mio. €) in einem Zeitraum von mehr als fünf Jahren erwartet.

**[14] Sonstige Rückstellungen**

Mio. €	31.12.2020			31.12.2019		
	kurzfristig	langfristig	Gesamt	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Rückstellungen für Boni und Kosten der Belegschaft	7	1	8	6	1	7
Rückstellungen für Prozesskosten	15	22	37	16	24	40
Übrige sonstige Rückstellungen	13	2	15	16	2	18
	<b>34</b>	<b>25</b>	<b>59</b>	<b>38</b>	<b>27</b>	<b>64</b>

Der für die Rückstellungen für Prozesskosten ausgewiesene Betrag stellt den voraussichtlichen Erfüllungsbetrag für sämtliche Rechtsstreitigkeiten, an denen die Porsche SE mittelbar oder unmittelbar beteiligt ist, dar. Sie entsprechen in ihrer Höhe den hierfür erwarteten Anwalts- und Verfahrenskosten (auf die Erläuterungen zu den diesen Rückstellungen zugrundeliegenden Rechtsstreitigkeiten in Anhangangabe [20] wird verwiesen). Die Rückstellungsbeträge und Zeitpunkte der Abflüsse basieren auf Schätzungen, die stetig fortentwickelt und bei Bedarf angepasst werden.

Die übrigen sonstigen Rückstellungen enthalten im Wesentlichen Rückstellungen für Übernahmeverpflichtungen im Zusammenhang mit der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG im Geschäftsjahr 2012 (auf die Erläuterungen in Anhangangabe [22] wird verwiesen).

Der Zahlungsmittelabfluss aller langfristigen sonstigen Rückstellungen wird in einem Zeitraum zwischen einem und fünf Jahren erwartet.

Die sonstigen Rückstellungen haben sich wie folgt entwickelt:

Mio. €	Stand 1.1.2020	Umgliederung in Verbindlichkeiten	Zuführung	Verbrauch	Auflösung	Stand 31.12.2020
Rückstellungen für Boni und Kosten der Belegschaft	7		7	-6	-1	8
Rückstellungen für Prozesskosten	40	-1	15	-16		37
Übrige sonstige Rückstellungen	18	0	5	-6	-2	15
	<b>64</b>	<b>-1</b>	<b>27</b>	<b>-28</b>	<b>-2</b>	<b>59</b>

Die Effekte aus der Aufzinsung von Rückstellungen waren im Geschäftsjahr 2020 wie schon im Vorjahr von untergeordneter Bedeutung.

### [15] Finanzschulden

Die Finanzschulden werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert und setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	31.12.2020			31.12.2019		
	kurzfristig	langfristig	Gesamt	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Leasingverbindlichkeiten	4	22	26	4	24	28
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	11	1	11	1	11	12
	<b>14</b>	<b>23</b>	<b>37</b>	<b>5</b>	<b>35</b>	<b>40</b>

Es kann zu künftigen Zahlungsmittelabflüssen aus bestehenden Verlängerungs- und Kündigungsoptionen in Höhe von 33 Mio. € (31 Mio. €) kommen, die bei der Bewertung der Leasingverbindlichkeiten unberücksichtigt geblieben sind.

### [16] Übrige Verbindlichkeiten

Die übrigen Verbindlichkeiten setzen sich zum Bilanzstichtag wie folgt zusammen:

Mio. €	31.12.2020			31.12.2019		
	kurzfristig	langfristig	Gesamt	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	4		4	4		4
Vertragliche Verbindlichkeiten	21		21	20		20
Übrige sonstige Verbindlichkeiten	12	0	12	17	0	17
	<b>37</b>	<b>0</b>	<b>37</b>	<b>40</b>	<b>0</b>	<b>40</b>



## Sonstige Angaben

### [17] Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

In der Kapitalflussrechnung werden Zahlungsströme getrennt nach Mittelzu- bzw. -abflüssen aus laufender Geschäftstätigkeit, aus Investitions- und aus Finanzierungstätigkeit erläutert, unabhängig von der Gliederung der Bilanz.

Der Mittelzu- bzw. -abfluss aus laufender Geschäftstätigkeit wird ausgehend vom Ergebnis nach Steuern indirekt abgeleitet. Dazu wird das Ergebnis nach Steuern um nicht zahlungswirksame Aufwendungen und Erträge, insbesondere dem Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen, korrigiert und um die Veränderung der betrieblichen Aktiva und Passiva ergänzt. Gezahlte und erhaltene Zinsen sowie Ertragsteuern werden separat ausgewiesen. Zahlungsmittelzuflüsse aus Dividenden sind ebenfalls Bestandteil des Zahlungsmittelzuflusses aus laufender Geschäftstätigkeit. Im Zusammenhang mit aktivierten Erstattungsansprüchen aus steuerlichen Außenprüfungen für die Veranlagungszeiträume 2009 bis 2013 sowie zugehörigen Steuererstattungszinsen wurden im Berichtszeitraum Ertragsteuern in Höhe von 32 Mio. € (0 Mio. €) sowie Zinsen in Höhe von 17 Mio. € (0 Mio. €) zahlungswirksam vereinnahmt. Während die zahlungsunwirksamen Erträge im Vorjahr im Wesentlichen auf die Auflösung von Rückstellungen für sonstige Steuern zurückzuführen waren, enthalten sie im Geschäftsjahr 2020 im Wesentlichen Erträge aus der erfolgswirksamen Bewertung von Finanzinstrumenten zum beizulegenden Zeitwert.

Im Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit sind neben der Veränderung der Geldanlagen in Wertpapiere und Termingelder analog zum Vorjahr insbesondere Abflüsse für den Erwerb von Stammaktien der Volkswagen AG enthalten.

Der Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit betrifft wie im Vorjahr insbesondere Mittelabflüsse aus Dividendenzahlungen.

Die finanziellen Verbindlichkeiten aus der Finanzierungstätigkeit haben sich wie folgt entwickelt:

Mio. €	Stand am 1.1.2020	Zahlungs- wirksame Veränderungen	Zahlungs- unwirksame Veränderungen	Stand am 31.12.2020
Finanzschulden	40	-4	2	37

Mio. €	Stand am 1.1.2019	Zahlungs- wirksame Veränderungen	Zahlungs- unwirksame Veränderungen	Stand am 31.12.2019
Finanzschulden	38	-5	6	40

Der Finanzmittelbestand laut Kapitalflussrechnung enthält flüssige Mittel und Zahlungsmittel-äquivalente mit einer ursprünglichen Laufzeit von bis zu drei Monaten und entspricht den in der Bilanz ausgewiesenen flüssigen Mitteln.

In der Kapitalflussrechnung sind insgesamt 5 Mio. € (6 Mio. €) für die gesamten Zahlungsmittelabflüsse aus Leasingverhältnissen enthalten.

### **[18] Segmentberichterstattung**

Der Porsche SE Konzern unterscheidet zwei Segmente. Das erste Segment „PSE“ beinhaltet den Porsche SE Holdingbetrieb einschließlich der at Equity-Beteiligungen, der sonstigen Beteiligungen an Technologieunternehmen sowie die Vermögenswerte und Schulden des vollkonsolidierten Spezialfonds. Das zweite Segment „Intelligent Transport Systems“ (kurz: „ITS“) umfasst die Entwicklung intelligenter Softwarelösungen für die Transportlogistik, die Verkehrsplanung und das Verkehrsmanagement. Der Vorstand der Porsche SE überwacht das Ergebnis nach Steuern der Segmente und entscheidet auf dieser Basis über die Allokation von Ressourcen und beurteilt deren Ertragskraft.

Da beide Segmente die quantitativen Schwellenwerte des IFRS 8 überschreiten, sind sie gesondert berichtspflichtig. Eine Zusammenfassung der beiden Segmente nach IFRS 8.12 kommt aufgrund fehlender vergleichbarer wirtschaftlicher Merkmale nicht in Frage.

## Berichtssegmente 2020:

Mio. €	PSE	ITS	Summe Segmente	Überleitung	<b>Konzern 31.12.2020</b>
Umsatzerlöse mit externen Dritten	0	107	107	0	107
Abschreibungen	-1	-21	-22		-22
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen <sup>1</sup>	2.642	-1	2.641		2.641
Segmentergebnis (operatives Ergebnis)	2.600	-8	2.592		2.592
Finanzierungsaufwendungen	-3	-1	-4		-4
Übriges Finanzergebnis	57	0	57		57
Ergebnis vor Steuern	2.655	-8	2.646		2.646
Ertragsteuern	-24	2	-23		-23
Ergebnis nach Steuern	2.630	-7	2.624		2.624
Zahlungsunwirksame Aufwendungen (-) und Erträge (+)	2.701	2	2.703		2.703
Segmentvermögen	36.229	334	36.562	-312	36.250
davon at Equity bewertete Anteile	35.259	0	35.259		35.259
davon Zugänge zu den langfristigen Vermögenswerten <sup>2</sup>	0	4	5		5
Segmentsschulden	189	115	305		305

<sup>1</sup> Das at Equity-Ergebnis enthält Wertberichtigungen in Höhe von 7 Mio. € (PSE) bzw. 1 Mio. € (ITS).

<sup>2</sup> Mit Ausnahme von Finanzinstrumenten, aktiven latenten Steuern, Vermögenswerten aus leistungsorientierten Versorgungsplänen und Rechten aus Versicherungsverträgen

## Berichtssegmente 2019:

Mio. €	PSE	ITS	Summe Segmente	Überleitung	Konzern 31.12.2019
Umsatzerlöse mit externen Dritten	1	116	116	0	116
Abschreibungen	-1	-21	-21		-21
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	4.405	1	4.406		4.406
Segmentergebnis (operatives Ergebnis)	4.400	-7	4.393		4.393
Finanzierungsaufwendungen	-3	-1	-4		-4
Übriges Finanzergebnis	28	0	28		28
Ergebnis vor Steuern	4.425	-8	4.416		4.416
Ertragsteuern	-11	2	-9		-9
Ergebnis nach Steuern	4.414	-6	4.408		4.408
Zahlungsunwirksame Aufwendungen (-) und Erträge (+)	4.457	7	4.464		4.464
Segmentvermögen	35.556	349	35.904	-312	35.592
davon at Equity bewertete Anteile	34.596	1	34.597		34.597
davon Zugänge zu den langfristigen Vermögenswerten <sup>1</sup>	2	38	39		39
Segmentsschulden	185	124	309	0	308

<sup>1</sup> Mit Ausnahme von Finanzinstrumenten, aktiven latenten Steuern, Vermögenswerten aus leistungsorientierten Versorgungsplänen und Rechten aus Versicherungsverträgen

Auf die Segmentberichterstattung finden die im Kapitel „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ genannten Methoden Anwendung. Die Überleitungsspalte enthält daher ausschließlich Konsolidierungseffekte.

## Nach Regionen 2020:

Mio. €	Deutschland	Rest von Europa	Nordamerika	Asien	Übrige Märkte	Gesamt 31.12.2020
Umsatzerlöse mit externen Dritten	39	47	7	12	2	107
Langfristige Vermögenswerte <sup>1</sup>	35.517	5	0	1	0	35.522
Mitarbeiter <sup>2</sup>	660	194	20	43	11	927

<sup>1</sup> Mit Ausnahme von Finanzinstrumenten im Anwendungsbereich des IFRS 9, aktiven latenten Steuern, Vermögenswerten aus leistungsorientierten Versorgungsplänen und Rechten aus Versicherungsverträgen

<sup>2</sup> Durchschnittliche Anzahl der Arbeitnehmer gem. § 314 Abs. 1 Nr. 4 HGB

Nach Regionen 2019:

Mio. €	Deutschland	Rest von Europa	Nordamerika	Asien	Übrige Märkte	Gesamt 31.12.2019
Umsatzerlöse mit externen Dritten	42	45	9	17	2	116
Langfristige Vermögenswerte <sup>1</sup>	34.871	5	1	1	0	34.878
Mitarbeiter <sup>2</sup>	667	199	21	51	10	948

<sup>1</sup> Mit Ausnahme von Finanzinstrumenten im Anwendungsbereich des IFRS 9, aktiven latenten Steuern, Vermögenswerten aus leistungsorientierten Versorgungsplänen und Rechten aus Versicherungsverträgen

<sup>2</sup> Durchschnittliche Anzahl der Arbeitnehmer gem. § 314 Abs. 1 Nr. 4 HGB

Die Zuordnung der Umsatzerlöse erfolgt nach dem Sitz der Kunden, die der langfristigen Vermögenswerte nach dem Belegenheitsort und die der Mitarbeiter nach dem Anstellungsort.

## [19] Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente

### 1 Grundsätze des Finanzrisikomanagements

Die Grundsätze und Verantwortlichkeiten für das Management von Risiken werden grundsätzlich vom Vorstand festgelegt und vom Aufsichtsrat überwacht. Dies gilt insbesondere auch für Risiken, welche sich aus Finanzinstrumenten ergeben können. Im Rahmen des operativen Risikomanagements wurden Prozesse definiert, die insbesondere das laufende Monitoring der Liquiditätssituation des Porsche SE Konzerns, des Unternehmenswerts der Volkswagen AG, der PTV Group, der Technologieunternehmen, der Geldanlagen sowie der Entwicklungen an den Kapitalmärkten regeln. Hierbei werden auch Risikokonzentrationen im Porsche SE Konzern überwacht. Die Risiken werden durch geeignete Informationssysteme identifiziert, bewertet, gesteuert, überwacht und dokumentiert. Die Leitlinien sowie die Systeme werden regelmäßig überprüft und an aktuelle Marktentwicklungen angepasst.

Zu weiteren Erläuterungen zum Risikomanagement und zu Risiken aus Finanzinstrumenten wird auf das Kapitel „Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung“ im Konzernlagebericht der Porsche SE verwiesen.

### 2 Kredit- und Ausfallrisiko

Das Kredit- und Ausfallrisiko aus finanziellen Vermögenswerten besteht in der Gefahr des Ausfalls eines Vertragspartners und daher maximal in Höhe der bilanzierten Buchwerte.



Die Anlage von flüssigen Mitteln, Termingeldern und Wertpapieren, sowie bei Bedarf derivativen Finanzinstrumenten, erfolgt zur Risikostreuung bei unterschiedlichen nationalen und internationalen Kontrahenten. Ferner werden gegebenenfalls verschiedene Sicherungsmaßnahmen getroffen, wie beispielsweise die Einholung von Einstandsverpflichtungen.

Darüber hinaus ergibt sich ein Kreditrisiko im operativen Bereich, das im Wesentlichen aus der möglichen Zahlungsunfähigkeit der Kunden und dem damit verbundenen Forderungsausfall im ITS Segment (PTV Group) resultiert. Vor Vertragsabschluss mit potenziellen Kunden prüft die PTV Group die Bonität der Vertragspartner und vereinbart risikoadjustierte individuelle Zahlungskonditionen. Darüber hinaus verfügt die PTV Group über ein Forderungsmanagement mit angeschlossenen Mahnwesen, das die Forderungsbestände fortlaufend überwacht und im Falle des Zahlungsverzugs notwendige Maßnahmen einleitet.

Im Porsche SE Konzern wird einheitlich auf sämtliche finanzielle Vermögenswerte und sonstige Risikoexposition grundsätzlich das Expected Credit Loss Modell nach IFRS 9 angewendet. Dabei unterliegen insbesondere alle finanziellen Vermögenswerte, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, dem General Approach, sofern nicht bereits bei Zugang objektive Hinweise auf eine Wertminderung vorliegen. Die finanziellen Vermögenswerte im General Approach werden in drei Risikovorsorge-Stufen eingeteilt. Stufe 1 umfasst finanzielle Vermögenswerte, die erstmalig erfasst werden oder keine signifikante Erhöhung der Ausfallwahrscheinlichkeit zeigen. In dieser Stufe werden die erwarteten Forderungsausfälle für die nächsten zwölf Monate berechnet. Stufe 2 umfasst finanzielle Vermögenswerte, die eine signifikante Erhöhung der Ausfallwahrscheinlichkeiten zeigen. Stufe 3 umfasst die finanziellen Vermögenswerte, die bereits objektive Anzeichen des Ausfalls zeigen. In diesen beiden Stufen werden die erwarteten Forderungsausfälle für die gesamte Laufzeit berechnet.

Im Porsche SE Konzern wird die Risikovorsorge für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und vertragliche Vermögenswerte gemäß IFRS 15 einheitlich auf Basis des Simplified Approach (Vereinfachter Ansatz) ermittelt. Beim Simplified Approach wird der erwartete Ausfall einheitlich auf die gesamte Laufzeit des Vermögenswertes berechnet.

Im Porsche SE Konzern findet das Wertberichtigungsmodell nach IFRS 9 auf Vermögenswerte mit einem Gesamtbuchwert von 578 Mio. € (478 Mio. €) Anwendung.

Die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte im Porsche SE Konzern umfassen insbesondere flüssige Mittel, Wertpapiere und Termingelder. Die Termingelder haben überwiegend eine Restlaufzeit von weniger als drei Monaten. Diese Finanzinstrumente werden alle der Risikovorsorge-Stufe 1 zugeordnet.

Die bislang zu erfassenden Wertberichtigungen sind auf allen Stufen unverändert zum Vorjahr unwesentlich.

### 3 Liquiditätsrisiko

Der Porsche SE Konzern benötigt ausreichend liquide Mittel zur Erfüllung seiner Zahlungsverpflichtungen.

Die Zahlungsfähigkeit und Liquiditätsversorgung des Porsche SE Konzerns wird durch eine Liquiditätsplanung laufend überwacht. Darüber hinaus stellen eine Liquiditätsreserve in Form von Barmitteln und bestätigte Kreditlinien die Zahlungsfähigkeit und die Liquiditätsversorgung sicher. Die Kreditlinien belaufen sich zum Bilanzstichtag auf 1.026 Mio. € (1.026 Mio. €). Davon waren zum Stichtag 11 Mio. € (12 Mio. €) als Finanzschulden und 2 Mio. € (3 Mio. €) als Avale in Anspruch genommen.

Die folgende Übersicht zeigt die undiskontierten, vertraglich vereinbarten Zahlungsmittelabflüsse aus finanziellen Verbindlichkeiten:

Mio. €	Verbleibende vertragliche Fälligkeiten			
	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt
<b>31.12.2020</b>				
Langfristige Finanzschulden (ohne Leasingverbindlichkeiten)	0	1		1
Langfristige Finanzschulden (nur Leasingverbindlichkeiten)	0	11	14	25
Langfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten		0	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5			5
Kurzfristige Finanzschulden (ohne Leasingverbindlichkeiten)	11			11
Kurzfristige Finanzschulden (nur Leasingverbindlichkeiten)	4			4
Kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten (ohne Derivate)	12			12
	<b>33</b>	<b>11</b>	<b>14</b>	<b>58</b>
<b>31.12.2019</b>				
Langfristige Finanzschulden (ohne Leasingverbindlichkeiten)	0	11	0	11
Langfristige Finanzschulden (nur Leasingverbindlichkeiten)		12	16	28
Langfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten		0		0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4			4
Kurzfristige Finanzschulden (ohne Leasingverbindlichkeiten)	1			1
Kurzfristige Finanzschulden (nur Leasingverbindlichkeiten)	5			5
Kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten (ohne Derivate)	13			13
Kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten (nur Derivate)	11			11
	<b>33</b>	<b>23</b>	<b>16</b>	<b>72</b>

Im Vorjahr waren für Derivate, die in den kurzfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerten ausgewiesen wurden, weitere Mittelabflüsse in Höhe von 4 Mio. innerhalb des Folgejahres ausgewiesen. Zum 31. Dezember 2020 bestehen im Porsche SE Konzern keine Derivate.

Im Vorjahr wurden für Verpflichtungen aus Derivatgeschäften in Höhe von 4 Mio. € branchenübliche Sicherheiten gestellt. Es liegen keine wesentlichen Risikokonzentrationen vor, die nicht aus dem Anhang bzw. dem Lagebericht ersichtlich sind.

## 4 Marktpreisrisiko

Im Zuge der allgemeinen Geschäftstätigkeit ist der Porsche SE Konzern Zins-, Aktienkurs- und Währungsrisiken ausgesetzt. Es liegen keine wesentlichen Risikokonzentrationen vor, die nicht aus dem Anhang bzw. dem Lagebericht ersichtlich sind.

### 4.1 Zins- und Aktienkursrisiko

Zinsrisiken resultieren grundsätzlich aus Änderungen der Marktzinssätze und wirken sich auf die beizulegenden Zeitwerte festverzinslicher Termingeldanlagen und Wertpapiere, finanzieller Forderungen und Verbindlichkeiten sowie auf die Zinsen variabel verzinslicher Vermögenswerte und Schulden aus. Aktienkursrisiken ergeben sich aus Schwankungen von Börsenkursen.

Auswirkungen des Zins- und Aktienkursrisikos auf das Ergebnis und das Eigenkapital resultieren im Wesentlichen aus in dem Spezialfonds gehaltenen und zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Rentenpapieren sowie aus Beteiligungen, deren Eigenkapitalinstrumente börsennotiert sind bzw. deren beizulegender Wert von börsennotierten Wertpapieren abgeleitet wird, deren Wertentwicklung wiederum ausschließlich von diesen Eigenkapitalinstrumenten abhängt.

Bei Beteiligungen, deren Eigenkapitalinstrumente börsennotiert sind bzw. deren beizulegender Zeitwert von börsennotierten Wertpapieren abgeleitet wird, werden die am Markt beobachtbaren Aktienkurse überwacht und regelmäßig aktualisierte Marktwerte abgeleitet. Änderungen der Marktwerte durch die Volatilität der Aktienkurse wirken sich infolge der erfolgswirksamen Bilanzierung von Eigenkapitalinstrumenten vollständig auf das Konzernergebnis der Porsche SE aus.

In Bezug auf innerhalb des Spezialfonds gehaltene Wertpapiere erfolgt generell eine Diversifikation des Risikos aus diesen Finanzinstrumenten durch Streuung der Mittel des Fonds über verschiedene Asset Manager bzw. Strategien. Zudem werden die hieraus resultierenden Risiken mithilfe von Anlagerichtlinien begrenzt, in denen neben Kontrahenten, Produkten und Währungen insbesondere auch ein Risikobudget festgelegt wird. Das Risikobudget wird auf Jahressicht vergeben und liegt im niedrigen einstelligen Prozentbereich. Zur Steuerung wird außerdem in Abhängigkeit vom vergebenen Risikobudget eine Zielrendite für die langfristige Performance bestimmt.

Zudem werden in Bezug auf innerhalb des Spezialfonds gehaltene Wertpapiere zur Darstellung von Marktpreisrisiken für diese Finanzinstrumente die Zins- und Aktienkursrisiken mittels Value

at Risk auf Basis einer historischen Simulation gemessen. Die Value at Risk-Berechnung gibt die Größenordnung eines möglichen Verlusts des Gesamtportfolios an, der mit einer Wahrscheinlichkeit von 99 % innerhalb eines Zeitraums von zehn Tagen nicht überschritten wird. Die bei der Ermittlung des Value at Risk verwendeten historischen Marktdaten reichen dabei auf einen Zeitraum von in der Regel 250 Handelstagen zurück. Der gesamte Value at Risk für diese Finanzinstrumente betrug zum Bilanzstichtag 0 Mio. € (1 Mio. €).

Darüber hinaus bestehen im ITS Segment Zinsrisiken hinsichtlich der Höhe künftiger Zinszahlungen aus einem variabel verzinslichen Darlehen, das zum Bilanzstichtag unverändert zum Vorjahr mit 10 Mio. € valutiert. Die Auswirkungen auf das Vorsteuerergebnis bei einer Änderung des Marktzinsniveaus um +100 / -100 Basispunkte sind von untergeordneter Bedeutung. Erfolgsneutrale Auswirkungen auf das Eigenkapital ergäben sich keine.

#### 4.2 Währungsrisiko

Der Porsche SE Konzern ist auf Ebene des ITS Segments im operativen Bereich Risiken aufgrund von Wechselkursschwankungen ausgesetzt. Verträge werden im ITS Segment teilweise in Fremdwährung abgeschlossen. Sofern diesen keine gegenläufigen Geschäfte in gleicher Fremdwährung entgegenstehen, haben Wechselkursschwankungen aus diesen Vertragsbeziehungen eine Auswirkung auf das Ergebnis und die Liquidität. Dieses Währungsrisiko wird durch die PTV AG zentral überwacht und gegebenenfalls durch Sicherungsgeschäfte reduziert. Zum Bilanzstichtag waren keine Sicherungsgeschäfte abgeschlossen.

Die zum Bilanzstichtag im ITS Segment bestehenden Fremdwährungsbestände sind für den Porsche SE Konzern von untergeordneter Bedeutung. Eine Veränderung der wesentlichen Wechselkurse um 10 % würde jeweils zu Effekten auf das Vorsteuerergebnis von unter 1 Mio. € führen.

## 5 Wertangaben zu Finanzinstrumenten

Die folgende Aufstellung zeigt die Überleitung der Bilanzposten zu den Klassen von Finanzinstrumenten, die im Porsche SE Konzern den Bewertungskategorien entsprechen, aufgeteilt nach den Buchwerten und dem beizulegenden Zeitwert der Finanzinstrumente:

31.12.2020					
	Zum beizulegenden Zeitwert bewertet	Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet	Keiner Bewertungs- kategorie zugeordnet	Bilanz- posten	
Mio. €	Buchwert	Buchwert	Beizulegender Zeitwert	Buchwert	
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>					
At Equity bewertete Anteile	n/a	n/a	n/a	35.259	35.259
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	88	0	0	n/a	88
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	n/a	18	18	n/a	18
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	n/a	4	4	n/a	4
Wertpapiere	48	95	95	n/a	143
Termingelder	n/a	197	197	n/a	197
Flüssige Mittel	n/a	259	259	n/a	259
<b>Langfristige Schulden</b>					
Finanzschulden	n/a	1	1	22	23
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	n/a	0	0	n/a	0
<b>Kurzfristige Schulden</b>					
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	n/a	5	5	n/a	5
Finanzschulden	n/a	11	11	4	14
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	n/a	12	12	n/a	12

31.12.2019					
	Zum beizulegenden Zeitwert bewertet	Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet		Keiner Bewertungs- kategorie zugeordnet	Bilanz- posten
Mio. €	Buchwert	Buchwert	Beizulegender Zeitwert	Buchwert	
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>					
At Equity bewertete Anteile	n/a	n/a	n/a	34.597	34.597
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	27	0	0	n/a	28
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	n/a	24	24	n/a	24
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	0	4	4	n/a	5
Wertpapiere	147	n/a	n/a	n/a	147
Termingelder	n/a	93	93	n/a	93
Flüssige Mittel	n/a	353	353	n/a	353
<b>Langfristige Schulden</b>					
Finanzschulden	n/a	11	11	24	35
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	n/a	0	0	n/a	0
<b>Kurzfristige Schulden</b>					
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	n/a	4	4	n/a	4
Finanzschulden	n/a	1	1	4	5
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	0	13	13	n/a	13

Die Zuordnung der beizulegenden Zeitwerte auf die Stufen richtet sich nach der Verfügbarkeit beobachtbarer Marktpreise auf einem aktiven Markt. In Stufe 1 werden beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten dargestellt, für die ein Marktpreis auf aktiven Märkten ermittelt werden kann. In Stufe 2 werden die beizulegenden Zeitwerte von Finanzinstrumenten dargestellt, für die Marktdaten direkt oder indirekt beobachtbar sind. Als wesentliche Parameter werden hierbei insbesondere Zinskurven, Index- und Währungskurse oder Marktpreise von börsennotierten Wertpapieren, deren Wertentwicklung ausschließlich vom zu bewertenden Finanzinstrument abhängt, verwendet. Die ausgewiesenen beizulegenden Zeitwerte der Vermögenswerte werden mittels Kursverfahren, Barwertmethoden oder dem Net Asset Value Ansatz ermittelt. Beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten der Stufe 3 werden anhand von nicht direkt auf einem aktiven



Markt beobachtbaren Faktoren bestimmt. Die angegebenen beizulegenden Zeitwerte der zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten langfristigen Schulden werden unter Verwendung beobachtbarer Parameter mittels Discounted-Cashflow-Berechnungen ermittelt und stellen somit Bewertungen nach Stufe 2 dar. Bei kurzfristigen finanziellen Vermögenswerten und Schulden, die nicht zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden, stellt der Buchwert eine vernünftige Annäherung an den beizulegenden Zeitwert dar. Umgliederungen zwischen den Stufen werden zu den jeweiligen Bilanzstichtagen berücksichtigt.

Die nachfolgende Übersicht enthält die Aufteilung der zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumente nach Stufen:

Mio. €	31.12.2020	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
<b>Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente</b>				
Langfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte	88		72	16
Wertpapiere	48	32	16	

Mio. €	31.12.2019	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
<b>Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente</b>				
Langfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte	27			27
Kurzfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte	0	0	0	
Wertpapiere	147	62	85	
Kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	0	0	0	0

In den langfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerten wurden zum Stichtag aufgrund vorliegender beobachtbarer Parameter vergleichbarer Vermögenswerte Umgliederungen von Stufe 3 in Stufe 2 in Höhe von 72 Mio. € (0 Mio. €) vorgenommen.

In den erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Wertpapieren wurde zum Ende der Berichtsperiode aufgrund des Übergangs der Bewertungslogik von beobachtbaren Marktdaten auf Marktpreise eine Umgliederung von Stufe 2 in Stufe 1 in Höhe von 3 Mio. € (2 Mio. €) vorgenommen; dem standen Umgliederungen von Stufe 1 in Stufe 2 in Höhe von 1 Mio. € (9 Mio. €) gegenüber.

Die langfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerte enthalten Beteiligungen an Technologieunternehmen. Der beizulegende Zeitwert dieser Vermögenswerte basiert auf abgeleiteten Informationen aus kürzlich durchgeführten Finanzierungsmaßnahmen oder Marktpreisen börsennotierter Wertpapiere, deren Wertentwicklung ausschließlich vom zu bewertenden Finanzinstrument abhängt.

Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Überleitung des beizulegenden Zeitwerts der langfristigen finanziellen Vermögenswerte, die im Geschäftsjahr der Stufe 3 zugeordnet wurden:

Mio. €	2020	2019
Beizulegender Zeitwert zum 1.1.	27	9
Erfolgswirksam erfasste Gewinne	59	8
Käufe	2	10
Rückzahlungen		0
Umgliederungen	-72	
<b>Beizulegender Zeitwert zum 31.12.</b>	<b>16</b>	<b>27</b>

Die erfolgswirksam erfassten Gewinne aus der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert in Höhe von 59 Mio. € (8 Mio. €) wurden im übrigen Finanzergebnis erfasst.

Das Nettoergebnis der jeweiligen Bewertungskategorie stellt sich wie folgt dar:

Mio. €	2020	2019
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Vermögenswerte (FVtPL)	57	12
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Verbindlichkeiten (FVtPL)	0	0
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte (FAAC)	-2	0
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten (FLAC)	-1	-1
	<b>54</b>	<b>10</b>

Die Nettoergebnisse aus erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerten resultieren im Wesentlichen aus der Fair-Value-Bewertung der Beteiligungen an Technologieunternehmen. Darüber hinaus enthalten die zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Vermögenswerte bzw. Verbindlichkeiten die Ergebnisse aus der Fair-Value-Bewertung von Wertpapieren und Derivaten.

Die nachfolgende Tabelle enthält die Nominalvolumina der aktivierten und passivierten derivativen Finanzinstrumente des Vorjahres, die alle eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr aufwiesen:

	Nominalvolumen gesamt
Mio. €	31.12.2019
Zinsderivate mit positivem Buchwert	19
Sonstige Derivate mit positivem Buchwert	12
Zinsderivate mit negativem Buchwert	7
Sonstige Derivate mit negativem Buchwert	11
	<b>49</b>

## **[20] Eventualschulden aus Rechtsstreitigkeiten**

Die Porsche SE ist seit mehreren Jahren an verschiedenen Klageverfahren beteiligt. Nachfolgend wird die Einschätzung der Porsche SE zu den zum 31. Dezember 2020 anhängigen Klageverfahren wiedergegeben. Für sämtliche Verfahren wurden bisher ausschließlich Rückstellungen für die erwarteten Anwalts- und Verfahrenskosten, nicht aber für die zugrundeliegenden Streitgegenstände erfasst, da die Erfolgswahrscheinlichkeit der Kläger mit unter 50 % eingeschätzt wird. Aufgrund der Komplexität der zugrundeliegenden Sachverhalte und Rechtsfragen wird im Folgenden das finanzielle Ausmaß in Höhe des geltend gemachten Streitwertes angeführt.

### **Klageverfahren und rechtliche Risiken im Zusammenhang mit dem Aufbau der Beteiligung an der Volkswagen AG**

Beim Oberlandesgericht Celle ist ein durch Vorlagebeschluss des Landgerichts Hannover vom 13. April 2016 eingeleitetes Musterverfahren nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG) gegen die Porsche SE rechtshängig. Das Verfahren betrifft angebliche Schadensersatzansprüche wegen angeblicher Marktmanipulation und angeblicher unzutreffender Kapitalmarktinformation im Rahmen des Aufbaus der Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG. Zum Teil werden die Ansprüche auch auf angebliche kartellrechtliche Anspruchsgrundlagen gestützt. In den sechs auf das Musterverfahren ausgesetzten Ausgangsverfahren machen insgesamt 40 Kläger angebliche Schadensersatzansprüche in Höhe von rund 5,4 Mrd. € (zzgl. Zinsen) geltend. Seit Beginn des Musterverfahrens fanden bereits mehrere Termine zur mündlichen Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Celle statt, in denen das Gericht unter anderem seine vorläufige Auffassung zum Sach- und Streitstand erläutert hat. Die nächsten Termine für mündliche Verhandlungen sind ab dem 21. April 2021 terminiert. Die Porsche SE ist der Auffassung, dass die Klagen in den ausgesetzten Ausgangsverfahren unbegründet und die im Musterverfahren mit den Feststellungszielen begehrten Feststellungen nicht zu treffen sind. Die Porsche SE sieht sich durch den bisherigen Verlauf der mündlichen Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Celle in dieser Auffassung bestätigt.

In einem beim Landgericht Frankfurt am Main rechtshängigen Verfahren gegen ein amtierendes und ein früheres, mittlerweile verstorbenes, Mitglied des Aufsichtsrats der Porsche SE ist die Porsche SE auf Seiten der Beklagten als Streithelferin beigetreten. In diesem Verfahren werden die gleichen angeblichen Ansprüche geltend gemacht, die bereits Gegenstand einer gegen die Porsche SE beim Landgericht Hannover rechtshängigen, derzeit ausgesetzten Schadensersatzklage in Höhe von rund 1,81 Mrd. € (zzgl. Zinsen) sind. Neue Entwicklungen haben sich in diesem Verfahren im Berichtszeitraum nicht ergeben. Die Porsche SE hält die geltend gemachten Ansprüche für unbegründet.

Die Porsche SE und zwei Gesellschaften eines Investmentfonds streiten seit dem Jahr 2012 über das Bestehen angeblicher Ansprüche in Höhe von rund 195 Mio. US\$ und haben wechselseitig Klagen in Deutschland und England eingereicht. Das englische Verfahren wurde am 6. März 2013 auf beiderseitigen Parteiantrag ausgesetzt, bis in dem beim Landgericht Stuttgart begonnenen Verfahren rechtskräftig über die Frage entschieden wurde, welches Gericht das zuerst angerufene Gericht ist. Eine rechtskräftige Entscheidung zu dieser Frage steht noch aus. Derzeit ist das

Verfahren beim Oberlandesgericht Stuttgart anhängig. Die Porsche SE hält die in England erhobene Klage für unzulässig und die geltend gemachten Ansprüche für unbegründet.

### **Klageverfahren und rechtliche Risiken im Zusammenhang mit der Dieseldispute und aktienrechtliche Streitigkeiten**

Im Zusammenhang mit der Dieseldispute sind gegen die Porsche SE Klageverfahren am Landgericht Stuttgart, am Oberlandesgericht Stuttgart sowie am Landgericht Braunschweig mit einem Gesamtvolumen von rund 1,1 Mrd. € (zzgl. Zinsen) anhängig. Die Kläger werfen der Porsche SE angeblich pflichtwidrig unterlassene bzw. fehlerhafte Kapitalmarktinformationen im Zusammenhang mit der Dieseldispute vor. Ein Teil der Klagen richtet sich sowohl gegen die Porsche SE als auch gegen die Volkswagen AG. Die Porsche SE hält die Klagen teilweise für unzulässig, jedenfalls aber für unbegründet.

Vor dem Landgericht Stuttgart sind derzeit in erster Instanz 199 Klagen rechtshängig. Nach vereinzelten Klagerücknahmen sind die Klagen, soweit beziffert, auf Schadensersatz in Höhe von insgesamt rund 914,4 Mio. € (zzgl. Zinsen) und teils auf Feststellung einer Schadensersatzverpflichtung gerichtet. In einem Großteil der beim Landgericht Stuttgart anhängigen Verfahren hatte die Klägerseite Befangenheitsanträge gestellt. Soweit über diese Ablehnungsgesuche bislang entschieden wurde, sind sie zurückgewiesen worden. Im Übrigen sind sie aufgrund geänderter Kammerbesetzung unzulässig geworden. Vor dem Landgericht Braunschweig sind 30 Schadensersatzklagen mit einem Klagevolumen (nach derzeitiger Einschätzung der zum Teil unklaren Klageanträge) von rund 9 Mio. € (zzgl. Zinsen) gegen die Porsche SE anhängig. Eine Vielzahl der Verfahren vor dem Landgericht Stuttgart und dem Landgericht Braunschweig sind derzeit im Hinblick auf beim Oberlandesgericht Stuttgart und beim Oberlandesgericht Braunschweig anhängige KapMuG-Verfahren ausgesetzt. Die Porsche SE hält die vor dem Landgericht Stuttgart gegen sie erhobenen Klagen für unbegründet. Die vor dem Landgericht Braunschweig gegen die Porsche SE erhobenen Klagen hält die Porsche SE für unzulässig und unbegründet.

Vor dem Oberlandesgericht Stuttgart sind zudem zwei weitere Verfahren, in denen insgesamt weitere rund 164 Mio. € (zzgl. Zinsen) Schadensersatz geltend gemacht wurden, in der Berufungsinstanz anhängig. Das Landgericht Stuttgart hatte am 24. Oktober 2018 den Klagen in Höhe von rund 47 Mio. € (zzgl. Zinsen) stattgegeben und die Klagen im Übrigen abgewiesen. Die Porsche SE und die jeweilige Klägerseite haben Berufung eingelegt. Die Berufungsverfahren waren im Hinblick auf die KapMuG-Verfahren beim Oberlandesgericht Stuttgart und beim Oberlandesgericht Braunschweig ausgesetzt. Gegen die Aussetzungsbeschlüsse des Oberlandesgerichts Stuttgart hat die jeweilige Klägerseite Rechtsbeschwerde eingelegt. In einem Verfahren wurde die Rechtsbeschwerde gegen den Aussetzungsbeschluss zwischenzeitlich zurückgenommen. In dem anderen Verfahren hat der Bundesgerichtshof mit Beschluss vom 16. Juni 2020 den Aussetzungsbeschluss des Oberlandesgerichts Stuttgart aufgehoben und die Fortsetzung des Verfahrens angeordnet. Die Porsche SE hält auch diese, vor dem Landgericht Stuttgart gegen sie erhobenen Klagen für unbegründet.

Beim Oberlandesgericht Stuttgart ist ein durch Vorlagebeschluss des Landgerichts Stuttgart vom 28. Februar 2017 eingeleitetes KapMuG-Verfahren anhängig. Das Oberlandesgericht Stuttgart hat mit Beschluss vom 27. März 2019 festgestellt, dass das Musterverfahren unzulässig ist. Gegen diesen Beschluss wurde Rechtsbeschwerde beim Bundesgerichtshof eingelegt. Mit Beschluss vom 16. Juni 2020 hat der Bundesgerichtshof den Beschluss des Oberlandesgerichts Stuttgart aufgehoben und die Sache an das Oberlandesgericht Stuttgart zur erneuten Entscheidung zurückverwiesen. Das Oberlandesgericht Stuttgart hat am 22. Oktober 2020 einen Musterkläger bestimmt.

Nach entsprechenden Aussetzungsbeschlüssen des Landgerichts Braunschweig und der Stuttgarter Gerichte ist die Porsche SE weitere Musterbeklagte des Musterverfahrens vor dem Oberlandesgericht Braunschweig. Es haben mehrere Termine zur mündlichen Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Braunschweig stattgefunden. Der nächste Termin ist für den 19. April 2021 bestimmt. Im Hinblick auf den Teilmusterentscheid des Oberlandesgerichts Braunschweig zu Zuständigkeitsfragen wurde Rechtsbeschwerde beim Bundesgerichtshof eingelegt. Der Bundesgerichtshof hat die Rechtsbeschwerde mit Beschluss vom 21. Juli 2020 zurückgewiesen.

Im Hinblick auf die außergerichtlich und noch nicht klageweise geltend gemachten Ansprüche gegen die Porsche SE in Gesamthöhe von rund 63 Mio. € sowie in teilweise unbezifferter Höhe wie auch im Hinblick auf den seitens der Porsche SE gegenüber den Vereinigten Staaten von Amerika abgegebenen Verjährungseinredeverzicht für vermeintliche Schadensersatzforderungen in Bezug auf den behaupteten Erwerb von insgesamt 40.992 Porsche SE Vorzugsaktien haben sich im Berichtszeitraum keine wesentlichen neuen Entwicklungen ergeben.

Das Ermittlungsverfahren wegen Verdachts der Marktmanipulation gegen die Herren Matthias Müller, Hans Dieter Pötsch und Prof. Dr. Martin Winterkorn ist zwischenzeitlich eingestellt worden. Der Aufsichtsrat der Porsche SE hatte sich nach umfassender Prüfung und Abwägung dafür ausgesprochen, dass die Porsche SE eine in diesem Zusammenhang Herrn Hans Dieter Pötsch auferlegte Geldauflage in Höhe von 1,5 Mio. € übernimmt. Das Bußgeldverfahren gemäß §§ 30, 130 OWiG gegen die Porsche SE ist weiterhin anhängig. Die Porsche SE hält den erhobenen Vorwurf für unbegründet.

In den aktienrechtlichen Verfahren ist das von einem Aktionär eingeleitete Statusverfahren gemäß § 98 AktG durch Antragsrücknahme beendet worden. Ebenso beendet ist das Anfechtungsverfahren betreffend die Beschlüsse der Hauptversammlung vom 29. Juni 2016 über die Entlastung des Vorstands und des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2015. Die Beschwerde der Porsche SE gegen die Nichtzulassung der Revision wurde zurückgewiesen.

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum keine wesentlichen Änderungen. Insbesondere liegen der Porsche SE nach wie vor keine belastbaren Erkenntnisse oder Einschätzungen vor, die zu einer anderen Bewertung der rechtlichen Risiken führen würden.

## [21] Eventualforderungen

In den Veranlagungszeiträumen 2006 bis 2009 war die Porsche SE zunächst Rechtsnachfolgerin der Porsche AG und später Organträgerin und damit Steuerschuldnerin. Im Rahmen der Betriebseinbringung im Geschäftsjahr 2012 wurden die steuerlichen Verpflichtungen der Porsche SE und ihrer Tochtergesellschaften für den Zeitraum bis zum 31. Juli 2009 nicht auf die Volkswagen AG übertragen. Etwaige entgegenstehende spätere Steuerentlastungen auf Ebene der Porsche Holding Stuttgart GmbH, der Porsche AG oder der betroffenen Tochterunternehmen des Porsche AG Konzerns sind im Konzernabschluss der Porsche SE nicht berücksichtigungsfähig, da diese Gesellschaften nicht mehr dem Kreis der vollkonsolidierten Tochterunternehmen des Porsche SE Konzerns nach den Regelungen der IFRS zuzurechnen sind. Diese fallen auf Ebene des Volkswagen Konzerns an. Im Rahmen der Betriebseinbringung hat sich die Volkswagen AG grundsätzlich verpflichtet, steuerliche Vorteile – z. B. in Form einer Erstattung, Minderung oder Ersparnis von Steuern, einer Auflösung von Steuerverbindlichkeiten oder Rückstellungen oder einer Erhöhung steuerlicher Verluste – der Porsche Holding Stuttgart GmbH, der Porsche AG sowie deren Rechtsvorgängern und Tochterunternehmen, die Veranlagungszeiträume bis zum 31. Juli 2009 betreffen, an die Porsche SE zu erstatten. Umgekehrt stellt die Porsche SE die Porsche Holding Stuttgart GmbH, die Porsche AG sowie deren Rechtsvorgänger unter bestimmten Voraussetzungen von steuerlichen Nachteilen frei, die über die auf Ebene dieser Gesellschaften passivierten Verpflichtungen aus Zeiträumen bis einschließlich 31. Juli 2009 hinausgehen. Falls die Summe der steuerlichen Vorteile die Summe der steuerlichen Nachteile übersteigt, hat die Porsche SE einen Anspruch gegen die Volkswagen AG auf eine Zahlung in Höhe des die steuerlichen Nachteile übersteigenden Betrags. Die Höhe der hierbei zu berücksichtigenden steuerlichen Vor- und Nachteile ergibt sich aus den Regelungen des Einbringungsvertrags. Die sich auf Ebene der Porsche SE ergebenden Risiken, für die in Vorjahren Rückstellungen passiviert waren und Zahlungen geleistet wurden, werden im Volkswagen Konzern zum Teil zu steuerlichen Vorteilen führen, die voraussichtlich durch die bestehenden Regelungen die steuerlichen Risiken der Porsche SE teilweise kompensieren. Die Regelungen des Einbringungsvertrags decken jedoch nicht alle Sachverhalte und damit nicht sämtliche steuerlichen Risiken der Porsche SE aus den steuerlichen Außenprüfungen für die Veranlagungszeiträume 2006 bis 2009 ab. Ein möglicher Erstattungsanspruch ist erst nach Abschluss der steuerlichen Außenprüfung für den Veranlagungszeitraum 2009 mit hinreichender Sicherheit ermittelbar und wurde daher nicht als Vermögenswert im Konzernabschluss erfasst. Basierend auf dem Ergebnis aus der abgeschlossenen steuerlichen Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2006 bis 2008 und dem zum Zeitpunkt der Aufstellung dieses Konzernabschlusses gegebenen Kenntnisstand für den Veranlagungszeitraum 2009 wird für die Porsche SE ein Ausgleichsanspruch gegenüber der Volkswagen AG im niedrigen dreistelligen Millionen-Euro-Bereich geschätzt. Künftige Erkenntnisse können dazu führen, dass sich der mögliche Ausgleichsanspruch erhöht oder vermindert.



## [22] Nahestehende Unternehmen und Personen

Nach IAS 24 müssen Geschäftsvorfälle und Beziehungen zu Personen oder Unternehmen, die den Porsche SE Konzern beherrschen oder von diesem beherrscht werden, angegeben werden. Im Rahmen eines Konsortialvertrags üben die Familien Porsche und Piëch direkt bzw. indirekt eine Beherrschung auf das Mutterunternehmen Porsche SE aus.

Die Angabepflicht nach IAS 24 erstreckt sich des Weiteren auf Personen, die einen maßgeblichen Einfluss auf das Unternehmen ausüben können, das heißt an der Finanz- und Geschäftspolitik des Unternehmens mitwirken, dieses jedoch nicht beherrschen. Dies betrifft im Geschäftsjahr 2020 ebenso wie in der Vergleichsperiode Mitglieder des Aufsichtsrats und Vorstands der Porsche SE sowie deren nahe Familienangehörige.

Die Angabepflichten nach IAS 24 umfassen darüber hinaus Personen und Unternehmen, auf die der Porsche SE Konzern einen maßgeblichen Einfluss ausüben kann. Die Porsche SE übte in der Berichtsperiode und in der Vergleichsperiode insbesondere maßgeblichen Einfluss auf den Volkswagen Konzern aus.

Die nachfolgende Übersicht enthält die zum Stichtag in der Bilanz enthaltenen Forderungen und Schulden sowie die erbrachten bzw. empfangenen Lieferungen und Leistungen und sonstigen Erträge und Aufwendungen des Geschäftsjahres, die sich aus den Geschäftsvorfällen zwischen dem Porsche SE Konzern und seinen nahestehenden Unternehmen und Personen ergeben:

Mio. €	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge		Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen	
	2020	2019	2020	2019
Familien Porsche und Piëch	0			
Assoziierte Unternehmen	756	758	5	7
	<b>757</b>	<b>758</b>	<b>5</b>	<b>7</b>

Mio. €	Forderungen		Schulden	
	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2019
Familien Porsche und Piëch	0			
Assoziierte Unternehmen	0	0	13	12
	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>13</b>	<b>12</b>

Im Berichtsjahr wie im Vorjahr bestanden Leistungsbeziehungen im Wesentlichen zum Volkswagen Konzern. In den erbrachten Lieferungen und Leistungen und sonstigen Erträgen sind neben den von der Volkswagen AG erhaltenen Dividenden in Höhe von 756 Mio. € (753 Mio. €) im Wesentlichen Erträge aus dem Software- und Beratungsbereich enthalten. Im Vorjahr waren darüber hinaus Erträge aus der Veräußerung von Anteilen an der PTV Truckparking B.V. an die Volkswagen Financial Services GmbH enthalten. Die empfangenen Lieferungen und Leistungen und sonstigen Aufwendungen der Berichtsperiode setzen sich insbesondere aus Leistungen im Dienstleistungs- und Softwarebereich sowie aus der Bereitstellung von Fahrzeugen zusammen. Die Schulden enthalten im Wesentlichen Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG im Geschäftsjahr 2012 (im Folgenden auch „Einbringung“ oder „Betriebseinbringung“).

Im Rahmen der Einbringung sowie zeitlich vorgelagert im Zuge der Grundlagenvereinbarung und der hiermit im Zusammenhang stehenden Durchführungsverträge wurden folgende Vereinbarungen zwischen der Porsche SE, der Volkswagen AG und Gesellschaften des Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzerns geschlossen, die unverändert gültig waren:

Die Volkswagen AG hat die Porsche SE von Ansprüchen des Einlagensicherungsfonds im Innenverhältnis freigestellt, nachdem die Porsche SE im August 2009 eine vom Bundesverband Deutscher Banken geforderte Freistellungserklärung gegenüber dem Einlagensicherungsfonds abgegeben hatte. Die Volkswagen AG hat sich zudem verpflichtet, den Einlagensicherungsfonds von etwaigen Verlusten freizustellen, die durch dessen Maßnahmen zugunsten eines im Mehrheitsbesitz stehenden Kreditinstituts anfallen.

Die Porsche SE hat die Porsche Holding Stuttgart GmbH, die Porsche AG sowie deren Rechtsvorgänger im Rahmen der Einbringung unter bestimmten Voraussetzungen von steuerlichen Nachteilen freigestellt, die über die auf Ebene dieser Gesellschaften passivierten Verpflichtungen aus Zeiträumen bis einschließlich 31. Juli 2009 hinausgehen. Umgekehrt hat sich die Volkswagen AG grundsätzlich verpflichtet, etwaige steuerliche Vorteile der Porsche Holding Stuttgart GmbH, der Porsche AG sowie deren Rechtsvorgängern und Tochterunternehmen, die Veranlagungszeiträume bis zum 31. Juli 2009 betreffen, an die Porsche SE zu erstatten (auf den Abschnitt „Eventualforderungen“ wird verwiesen).

Bezüglich der bei der Porsche SE bis zur Einbringung ihres operativen Holding-Geschäftsbetriebs in die Volkswagen AG verbliebenen 50,1 % der Anteile an der Porsche Holding Stuttgart GmbH hatten sich die Porsche SE und die Volkswagen AG im Rahmen der Grundlagenvereinbarung wechselseitig Put- und Call-Optionen eingeräumt. Sowohl die Volkswagen AG (im Falle der Ausübung ihrer Call-Option) als auch die Porsche SE (im Falle der Ausübung ihrer Put-Option) hatten sich verpflichtet, aus der Ausübung der Optionen und eventuellen nachgelagerten Handlungen sich in Bezug auf die Beteiligung an der Porsche Holding Stuttgart GmbH ergebende steuerliche Belastungen (z. B. aus der Nachversteuerung der Ausgliederung 2007 und/oder 2009) zu tragen. Hätten sich bei der Volkswagen AG, der Porsche Holding Stuttgart GmbH, der Porsche AG oder deren jeweiligen Tochtergesellschaften aus der Nachversteuerung der Ausgliederung 2007 und/oder 2009 steuerliche Vorteile ergeben, hätte sich im Falle der Ausübung der Put-Option durch die Porsche SE der für die Übertragung des verbleibenden 50,1 %igen Anteils an der Porsche Holding Stuttgart GmbH von der

Volkswagen AG zu entrichtende Kaufpreis um den Barwert der Steuervorteile erhöht. Diese Regelung wurde im Rahmen des Einbringungsvertrags dahingehend übernommen, dass die Porsche SE in Höhe des Barwerts der realisierbaren Steuervorteile aus einer infolge der Einbringung entstehenden Nachversteuerung der Ausgliederung 2007 einen Anspruch auf Zahlung gegen die Volkswagen AG hat. Im Rahmen der Einbringung wurde zudem vereinbart, dass die Porsche SE die Volkswagen AG, die Porsche Holding Stuttgart GmbH sowie deren Tochterunternehmen von Steuern freistellt, sofern es durch von der Porsche SE vorgenommene oder unterlassene Maßnahmen bei oder nach Umsetzung der Einbringung zu einer Nachversteuerung 2012 bei diesen Gesellschaften kommen sollte. Auch in diesem Fall hat die Porsche SE einen Anspruch auf Zahlung gegen die Volkswagen AG in Höhe des Barwerts der realisierbaren Steuervorteile, die sich bei einem derartigen Vorgang auf Ebene der Volkswagen AG oder einem ihrer Tochterunternehmen ergeben.

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

- Die Porsche SE stellt ihre im Rahmen der Betriebseinbringung eingebrachten Tochterunternehmen sowie die Porsche Holding Stuttgart GmbH und die Porsche AG und deren Tochterunternehmen von bestimmten Verpflichtungen gegenüber der Porsche SE frei, die den Zeitraum bis einschließlich 31. Dezember 2011 betreffen und über die auf Ebene dieser Gesellschaften für diesen Zeitraum hierfür passivierten Verpflichtungen hinausgehen.
- Zudem stellt die Porsche SE die Volkswagen AG, die Porsche Holding Stuttgart GmbH, die Porsche AG und deren Tochterunternehmen hälftig von Steuern (außer Ertragsteuern) frei, die auf deren Ebene im Zusammenhang mit der Einbringung entstehen und die bei Ausübung der Call-Optionen auf die bei der Porsche SE bis zur Einbringung verbliebenen Anteile an der Porsche Holding Stuttgart GmbH nicht angefallen wären. Entsprechend stellt die Volkswagen AG die Porsche SE hälftig von derartigen, bei der Gesellschaft anfallenden Steuern frei. Darüber hinaus wird die Porsche Holding Stuttgart GmbH hälftig von infolge der Verschmelzung ausgelösten Grunderwerbsteuern und sonstigen Kosten freigestellt.
- Es wurde darüber hinaus die verursachungsgerechte Allokation etwaiger nachträglicher Umsatzsteuerforderungen bzw. -verbindlichkeiten aus Vorgängen bis zum 31. Dezember 2009 zwischen der Porsche SE und der Porsche AG vereinbart.
- Im Einbringungsvertrag wurden zwischen der Porsche SE und dem Volkswagen Konzern verschiedene Informations-, Verhaltens- und Mitwirkungspflichten vereinbart.

Für die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Porsche SE wurden für ihre Organtätigkeit die nachfolgend dargestellten Leistungen und Vergütungen erfasst:

Mio. €	2020	2019
Kurzfristig fällige Leistungen	4	4
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	1	1
Andere langfristig fällige Leistungen	1	0
	<b>6</b>	<b>5</b>

Die Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses enthalten Zuführungen zu Pensionsrückstellungen. Andere langfristig fällige Leistungen betreffen die Zuführung zu Rückstellungen für den langfristigen Teil der variablen Vergütung der Vorstandsmitglieder der Porsche SE.

Zum Ende des Geschäftsjahres bestanden ausstehende Salden für die Vergütung von aktiven Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern der Porsche SE in Höhe von 7 Mio. € (9 Mio. €).

### [23] Bezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats<sup>1</sup>

Die Gesamtbezüge der Mitglieder des Vorstands der Porsche SE belaufen sich im Geschäftsjahr 2020 auf 4 Mio. € (3 Mio. €).

Die Bezüge der ehemaligen Vorstandsmitglieder beliefen sich auf 1 Mio. € (0 Mio. €).

Die für ehemalige Vorstandsmitglieder gebildeten Rückstellungen für Versorgungsleistungen beliefen sich zum Bilanzstichtag auf 5 Mio. € (1 Mio. €).

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2020 belaufen sich auf 1 Mio. € (1 Mio. €).

Individualisierte Angaben zur Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Porsche SE sowie die Aufteilung in einzelne Komponenten sind im Vergütungsbericht enthalten, der Bestandteil des mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefassten Konzernlageberichts der Porsche SE ist.

<sup>1</sup> Angaben nach §§ 314 Abs. 1 Nr. 6a Satz 1 bis 4, 6b i.V.m. 315e HGB

### [24] Honorar des Abschlussprüfers

Das für das Geschäftsjahr berechnete Honorar des Abschlussprüfers PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart gemäß §314 Abs. 1 Nr. 9 HGB setzt sich wie folgt zusammen:

T€	2020	2019
Abschlussprüfungsleistungen	676	846
Andere Bestätigungsleistungen		8
Steuerberatungsleistungen		231
Sonstige Leistungen		125
	<b>676</b>	<b>1.210</b>

Die Vorjahresangabe bezieht sich auf das Honorar des Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2019, die Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart.

## [25] Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Am 26. Januar 2021 haben die Vorstände der MAN SE und der MAN Truck & Bus SE und die Arbeitnehmervertreter eine Vereinbarung über die wesentlichen Eckpunkte für eine umfassende Neuausrichtung der MAN Truck & Bus SE unterzeichnet. Die erzielte Einigung sieht eine Restrukturierung des MAN Truck & Bus-Geschäfts in allen Bereichen vor. Zu den geplanten Maßnahmen gehören eine Neuaufstellung des Entwicklungs- und Produktionsnetzwerks mit einem starken Fokus auf Zukunftstechnologien sowie der Abbau von rund 3.500 Stellen in Deutschland bis Ende 2022 über alle Unternehmensbereiche hinweg. Für die gesamten Restrukturierungsmaßnahmen (inklusive noch offener Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Produktionsnetzwerk) wird über den gesamten Restrukturierungszeitraum derzeit ein Aufwand in Höhe eines oberen dreistelligen Millionenbetrags erwartet. Der Großteil wird auf Personalmaßnahmen entfallen. Der Restrukturierungsaufwand wird im Wege der Einbeziehung des Volkswagen Konzerns in den Konzernabschluss der Porsche SE nach der Equity-Methode auch das Konzernergebnis der Porsche SE anteilig belasten.

Die Aktionäre des US-amerikanischen Lkw-Herstellers Navistar haben der Übernahme durch TRATON auf ihrer Jahreshauptversammlung am 2. März 2021 zugestimmt. Demnach kann TRATON gegen Barzahlung sämtliche in Umlauf befindliche Aktien, die sich noch nicht im Besitz von TRATON befinden, zu einem Preis von 44,50 US\$ pro Aktie (insgesamt rund 3,7 Mrd. US\$) erwerben. Die Transaktion steht noch unter dem Vorbehalt regulatorischer Genehmigungen. Navistar geht weiterhin davon aus, dass die Übernahme Mitte 2021 abgeschlossen sein wird.

Darüber hinaus ergaben sich mit Ausnahme der in Anhangangabe [20] dargestellten Entwicklungen keine weiteren berichtspflichtigen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.



**[26] Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex**

Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche SE haben im Dezember 2020 die jährliche Entsprechenserklärung nach § 161 AktG abgegeben und diese den Aktionären auf der Internetseite der Gesellschaft [www.porsche-se.com/unternehmen/corporate-governance/](http://www.porsche-se.com/unternehmen/corporate-governance/) dauerhaft zugänglich gemacht.

Stuttgart, den 10. März 2021

Porsche Automobil Holding SE  
Der Vorstand

Hans Dieter Pötsch

Dr. Manfred Döss

Lutz Meschke



Der nachfolgend wiedergegebene Bestätigungsvermerk umfasst auch einen „Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Abschlusses und des Lageberichts nach § 317 Abs. 3b HGB“ („ESEF-Vermerk“). Der dem ESEF-Vermerk zugrundeliegende Prüfungsgegenstand (zu prüfende ESEF-Unterlagen) ist nicht beigefügt. Die geprüften ESEF-Unterlagen können im Bundesanzeiger eingesehen bzw. aus diesem abgerufen werden.

## Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart

Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

### Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2020, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Konzern-Gesamtergebnisrechnung, Konzern-Eigenkapitalpiegel und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 sowie dem Konzernanhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der Porsche Automobil Holding SE, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 geprüft. Die im Abschnitt „Sonstige Informationen“ unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des Konzernlageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2020 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 und
- vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Konzernlagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt „Sonstige Informationen“ genannten Bestandteile des Konzernlageberichts.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts geführt hat.

### **Grundlage für die Prüfungsurteile**

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden „EU-APrVO“) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht zu dienen.

### **Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Konzernabschlusses**

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Aus unserer Sicht waren folgende Sachverhalte am bedeutsamsten in unserer Prüfung:

- ① Bewertung der Beteiligung an der Volkswagen AG (inkl. Auswirkungen der Dieseldiethylthematik)
- ② Beurteilung rechtlicher Risiken und deren Darstellung im Konzernabschluss

Unsere Darstellung dieser besonders wichtigen Prüfungssachverhalte haben wir jeweils wie folgt strukturiert:

- ① Sachverhalt und Problemstellung
- ② Prüferisches Vorgehen und Erkenntnisse
- ③ Verweis auf weitergehende Informationen

Nachfolgend stellen wir die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte dar:

**① Bewertung der Beteiligung an der Volkswagen AG (inkl. Auswirkungen der Dieseldematik)**

- ① Im Konzernabschluss der Gesellschaft wird unter dem Bilanzposten „At Equity bewertete Anteile“ der Anteil am assoziierten Unternehmen Volkswagen AG in Höhe von € 35,3 Mrd. (97 % der Bilanzsumme) ausgewiesen.

Die Beteiligung an der Volkswagen AG stellt den wesentlichen Vermögenswert der Porsche SE dar und beeinflusst aufgrund ihrer Bilanzierung nach der Equity-Methode durch das der Porsche SE anteilig zugerechnete Ergebnis die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns signifikant.

Die Einschätzung der gesetzlichen Vertreter der Porsche SE hinsichtlich der Werthaltigkeit der at Equity bewerteten Anteile an der Volkswagen AG unterliegt hohen Schätz- und Ermessensunsicherheiten in Bezug auf wesentliche Bewertungsparameter sowie in Bezug auf die getroffenen Annahmen in der Unternehmensplanung.

Die im Konzernabschluss der Volkswagen AG zum 31. Dezember 2020 gebildeten Rückstellungen für Risiken in Zusammenhang mit der Dieseldematik basieren auf dem dargestellten Kenntnisstand der gesetzlichen Vertreter der Volkswagen AG. Aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Sachverhaltsaufklärung sowie der Vielschichtigkeit der einzelnen Einflussfaktoren und der noch andauernden Abstimmungen mit den Behörden, unterliegen die im Zusammenhang mit der Dieseldematik im Volkswagen Konzern gebildeten Rückstellungen sowie die angegebenen Eventualverbindlichkeiten und die weiteren latenten Rechtsrisiken zum Teil erheblichen Schätz- und Ermessensunsicherheiten durch die gesetzlichen Vertreter der Volkswagen AG.

Bei nachhaltigen Ergebnisrückgängen aufgrund der COVID-19-Pandemie sowie aus unerwarteten weiteren Belastungen zur Bewältigung der Dieseldematik kann sich eine Wertminderung der Beteiligung an der Volkswagen AG ergeben.

Aufgrund der betragsmäßigen Bedeutung der bilanziellen Vorsorgen auf Ebene der Volkswagen AG sowie des Umfangs der Annahmen und Ermessensentscheidungen der gesetzlichen Vertreter der Volkswagen AG und der hieraus jeweils resultierenden Auswirkungen auf das Ergebnis der Porsche SE war dieser Sachverhalt im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

- ② Im Rahmen unserer Prüfung haben wir uns zur Beurteilung der durch die gesetzlichen Vertreter der Porsche SE vorgenommenen Einschätzung der Werthaltigkeit des Beteiligungsansatzes der Volkswagen AG zunächst mit dem zugrundeliegenden Prozess und dessen Eignung zur Beurteilung der Werthaltigkeit der Beteiligungsgesellschaft befasst. Zur methodischen und rechnerischen Beurteilung des Bewertungsmodells und der angewendeten Berechnungsparameter haben wir unsere Bewertungsspezialisten in die Prüfung einbezo-

gen. Weiterhin haben wir die von Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG genehmigte Unternehmensplanung gewürdigt und wesentliche Planungsannahmen mit externen Analystenschätzungen verglichen. Dabei haben wir auch die Berücksichtigung der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Unternehmensplanung beurteilt. Darüber hinaus haben wir die in den vergangenen Perioden aufgestellten Planungen den tatsächlich eingetretenen Ergebnissen gegenübergestellt, um die Planungstreue zu beurteilen. Wir haben zudem die Ableitung des risikoadjustierten Kapitalisierungszinssatzes gewürdigt, indem wir insbesondere die Peer Group hinterfragt, die verwendeten Marktdaten mit externen Nachweisen abgeglichen und die rechnerische Richtigkeit überprüft haben. Um bei einer für möglich gehaltenen Änderung einer der wesentlichen Annahmen ein Wertminderungsrisiko einschätzen zu können, haben wir die Sensitivitätsanalysen der Gesellschaft gewürdigt.

Hinsichtlich der Auswirkungen der Dieseldiagnostik sowie der COVID-19 Pandemie auf das laufende Ergebnis der Volkswagen AG und somit auf die Bewertung des im laufenden Geschäftsjahr erfassten at Equity-Ergebnisses bei der Porsche SE haben wir die Prüfung des Volkswagen Konzernabschlusses durch deren Konzernabschlussprüfer begleitet. Hierzu haben wir die Prüfungsanweisungen an den Konzernabschlussprüfer der Volkswagen AG versendet, in denen wir Vorgaben zur Risikoeinstufung und zum Prüfungsvorgehen, insbesondere im Zusammenhang mit Risiken bezüglich der Dieseldiagnostik gemacht haben. Daneben haben wir uns regelmäßig in persönlichen Gesprächen über den aktuellen Stand der Prüfung informiert und eine Durchsicht der Arbeitspapiere des Konzernabschlussprüfers durchgeführt.

Die von den gesetzlichen Vertretern der Porsche SE getroffenen Einschätzungen sind aus unserer Sicht hinreichend dokumentiert und begründet und stellen unter Berücksichtigung der verfügbaren Informationen eine sachgerechte Grundlage für die Bewertung der Beteiligung an der Volkswagen AG dar.

- ③ Die angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen hinsichtlich der Beteiligung an der Volkswagen AG und die damit in Zusammenhang stehenden Angaben zu Ermessensausübungen der gesetzlichen Vertreter hinsichtlich der Einschätzung zur Werthaltigkeit der Beteiligung an der Volkswagen AG sind im Konzernanhang in den Kapiteln „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ und „[9] At Equity bewertete Anteile“ und im Konzernlagebericht in den Kapiteln „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“ und „Chancen und Risiken des Porsche SE Konzerns“ enthalten.

## ② Beurteilung rechtlicher Risiken und deren Darstellung im Konzernabschluss

- ① Die Porsche SE hält als beteiligungsverwaltende Holding insbesondere die Beteiligung an der Volkswagen AG. Die Gesellschaft ist im Zusammenhang mit dem Aufbau der Beteiligung an der Volkswagen AG sowie in Verbindung mit der im September 2015 bei der VW AG bekannt gewordenen Dieseldiagnostik Rechtsrisiken in Form von unmittelbar an die Porsche SE gerichteten Klagen ausgesetzt, die bei der Gesellschaft im Falle eines negativen Prozessausgangs zu signifikanten Aufwendungen und Zahlungsmittelabflüssen führen können.



Die Einschätzung hinsichtlich der Eintrittswahrscheinlichkeit dieser rechtlichen Risiken auf Ebene der Porsche SE ist in hohem Maße mit Schätz- und Ermessensunsicherheiten behaftet.

Vor diesem Hintergrund war die Beurteilung dieser Rechtsrisiken und deren Darstellung im Konzernabschluss im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

- ② Wir haben uns bei der Beurteilung der von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen Einschätzung der Rechtsrisiken zunächst ein Prozessverständnis verschafft, um zu identifizieren, welche Kontrollen die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft implementiert haben, um Risiken frühzeitig zu erkennen und zu beurteilen.

Zur Beurteilung der durch die gesetzlichen Vertreter der Porsche SE vorgenommenen Einschätzung der Eintrittswahrscheinlichkeit der rechtlichen Risiken haben wir die Risiken und anhängigen Verfahren unter Berücksichtigung der aktuellen Entwicklungen im Berichtszeitraum durch Gespräche mit der Rechtsabteilung, dem Vorstand für Recht und Compliance der Gesellschaft sowie Vertretern der die Verfahren betreuenden Rechtsanwaltsgesellschaften diskutiert. Dabei haben wir interne Rechtsexperten in unsere Prüfung eingebunden sowie externe schriftliche Rechtsanwaltsbestätigungsschreiben eingeholt. Des Weiteren haben wir die Erläuterungen der Gesellschaft im Konzernanhang gewürdigt.

Wir konnten die Beurteilung der rechtlichen Risiken durch die gesetzlichen Vertreter nachvollziehen und halten deren Darstellung im Konzernabschluss für angemessen.

- ③ Die Beurteilung der rechtlichen Risiken durch die gesetzlichen Vertreter ist im Konzernanhang in den Kapiteln „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ und „[20] Eventualschulden und Rechtsstreitigkeiten“ und im Konzernlagebericht in den Kapiteln „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“ und „Chancen und Risiken des Porsche SE Konzerns“ enthalten.

### **Sonstige Informationen**

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Konzernlageberichts:

- die in Abschnitt „Veröffentlichung der Erklärung zur Unternehmensführung“ des Konzernlageberichts enthaltene Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB und § 315d HGB
- den gesonderten nichtfinanziellen Konzernbericht nach § 315b Abs. 3 HGB

Die sonstigen Informationen umfassen zudem die übrigen Teile des Geschäftsberichts – ohne weitergehende Querverweise auf externe Informationen –, mit Ausnahme des geprüften Konzernabschlusses, des geprüften Konzernlageberichts sowie unseres Bestätigungsvermerks.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zum Konzernlagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

#### **Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht**

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Konzernlagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts.

### **Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts**

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und Konzernlageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im

Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.
- holen wir ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.
- beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und die hierzu getroffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Konzernabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

**Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach § 317 Abs. 3b HGB**

**Prüfungsurteil**

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3b HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der beigefügten Datei Porsche\_SE\_KA+KLB\_ESEF-2020-12-31.zip enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts (im Folgenden auch als „ESEF-Unterlagen“ bezeichnet) den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat („ESEF-Format“) in allen wesentlichen Belangen entsprechen. In Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften erstreckt sich diese Prüfung nur auf die Überführung der Informationen des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten beigefügten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden „Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Konzernabschluss und zum beigefügten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

**Grundlage für das Prüfungsurteil**

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten beigefügten Datei enthaltenen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3b HGB unter Beachtung des Entwurfs des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3b HGB (IDW EPS 410) und des International Standard on Assurance

Engagements 3000 (Revised) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist im Abschnitt „Verantwortung des Konzernabschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen“ weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätssicherungssystem des IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) angewendet.

### **Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für die ESEF-Unterlagen**

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Erstellung der ESEF-Unterlagen mit den elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB und für die Auszeichnung des Konzernabschlusses nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 2 HGB.

Ferner sind die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Erstellung der ESEF-Unterlagen zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat sind.

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind zudem verantwortlich für die Einreichung der ESEF-Unterlagen zusammen mit dem Bestätigungsvermerk und dem beigefügten geprüften Konzernabschluss und geprüften Konzernlagebericht sowie weiteren offenzulegenden Unterlagen beim Betreiber des Bundesanzeigers.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung der Erstellung der ESEF-Unterlagen als Teil des Rechnungslegungsprozesses.

### **Verantwortung des Konzernabschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen**

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die ESEF-Unterlagen frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB sind. Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – Verstöße gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.
- gewinnen wir ein Verständnis von den für die Prüfung der ESEF-Unterlagen relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Kontrollen abzugeben.



- beurteilen wir die technische Gültigkeit der ESEF-Unterlagen, d.h. ob die die ESEF-Unterlagen enthaltende Datei die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung an die technische Spezifikation für diese Datei erfüllt.
- beurteilen wir, ob die ESEF-Unterlagen eine inhaltsgleiche XHTML-Wiedergabe des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften Konzernlageberichts ermöglichen.
- beurteilen wir, ob die Auszeichnung der ESEF-Unterlagen mit Inline XBRL-Technologie (iXBRL) eine angemessene und vollständige maschinenlesbare XBRL-Kopie der XHTML-Wiedergabe ermöglicht.

#### Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 2. Oktober 2020 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 3. Dezember 2020 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2020 als Konzernabschlussprüfer der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

#### Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Jürgen Berghaus.

Stuttgart, den 10. März 2021

PricewaterhouseCoopers GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Harald Kayser  
Wirtschaftsprüfer

Jürgen Berghaus  
Wirtschaftsprüfer

## Versicherung der gesetzlichen Vertreter (Bilanzzeit)

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

Stuttgart, den 10. März 2021

Porsche Automobil Holding SE  
Der Vorstand

Hans Dieter Pötsch

Dr. Manfred Döss

Lutz Meschke

## Impressum

---

### **Herausgeber**

Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart

---

### **Fotografie**

Jim Rakete, Berlin

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart  
Volkswagen AG, Wolfsburg  
AUDI AG, Ingolstadt  
SEAT S.A., Martorell, Spanien  
ŠKODA AUTO a.s., Mladá Boleslav, Tschechien  
Bentley Motors Ltd, Crewe, Großbritannien  
Bugatti Automobiles S.A.S., Molsheim, Frankreich  
Automobili Lamborghini S.p.A.,  
Sant'Agata Bolognese, Italien  
Ducati Motor Holding S.p.A, Bologna, Italien  
Dan Boman/Scania AB, Södertälje, Schweden  
MAN Truck & Bus AG, München

---

### **Gestalterische Konzeption**

Simone Leonhardt, Frankfurt am Main

---

### **Gesamtherstellung**

IThaus Münster GmbH & Co. KG, Kornwestheim

---

Inhouse produziert mit FIRE.sys

## Finanzkalender

---

### **19. Mai 2021**

Konzernquartalsmitteilung 1. Quartal 2021

---

### **10. August 2021**

Halbjahresfinanzbericht 2021

---

### **9. November 2021**

Konzernquartalsmitteilung 3. Quartal 2021

Termin wird noch bekannt gegeben:  
Ordentliche Hauptversammlung









Porsche Automobil Holding SE  
Investor Relations  
Postfach  
70432 Stuttgart  
Deutschland  
Telefon +49(0) 711 911-24420  
Fax +49(0) 711 911-118 19  
[InvestorRelations@porsche-se.com](mailto:InvestorRelations@porsche-se.com)  
[www.porsche-se.com](http://www.porsche-se.com)