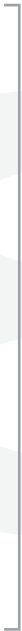


Geschäftsbericht

2018



Wesentliche Kennzahlen

		2018 IFRS	2017 IFRS	2016 IFRS
Porsche SE Konzern				
Bilanzsumme	Mio. €	33.691	31.576 ¹	28.365
Eigenkapital	Mio. €	33.399	31.292 ¹	27.894
At Equity bewertete Anteile	Mio. €	32.501	30.235 ¹	26.760
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	Mio. €	3.624	3.357 ¹	1.449
Umsatzerlöse	Mio. €	103	34	1
Personalaufwand	Mio. €	77	31	12
Finanzergebnis	Mio. €	-3	-8	-20
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	3.497	3.299 ¹	1.382
Ergebnis nach Steuern	Mio. €	3.473	3.278 ¹	1.374
Ergebnis je Stammaktie ²	€	11,34	10,70 ¹	4,48
Ergebnis je Vorzugsaktie ²	€	11,34	10,71 ¹	4,49
Nettoliquidität	Mio. €	864	937	1.299
Mitarbeiter am 31. Dezember		935	823	30

		2018 HGB	2017 HGB	2016 HGB
Porsche SE				
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	Mio. €	480	235	-70
Bilanzgewinn	Mio. €	676	538	308
Dividende je Stammaktie	€	2,204 ³	1,754	1,004
Dividende je Vorzugsaktie	€	2,210 ³	1,760	1,010

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der Erstanwendung von IFRS 9 und IFRS 15 angepasst

² Unverwässert und verwässert

³ Vorschlag an die Hauptversammlung der Porsche SE

Beteiligungen der Porsche SE

PORSCHE SE

Kerninvestment

Anteil an Stammaktien: 52,42 %
(Entspricht Anteil am gezeichneten Kapital: 30,87 %)

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT



Volkswagen



Audi



ŠKODA



BENTLEY



PORSCHE



Nutzfahrzeuge



VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES

AKTIENGESELLSCHAFT

Weitere Beteiligungen



Minderheitsbeteiligungen



2018

2018

]



Porsche 911 Carrera S/Porsche 911 Carrera 4S

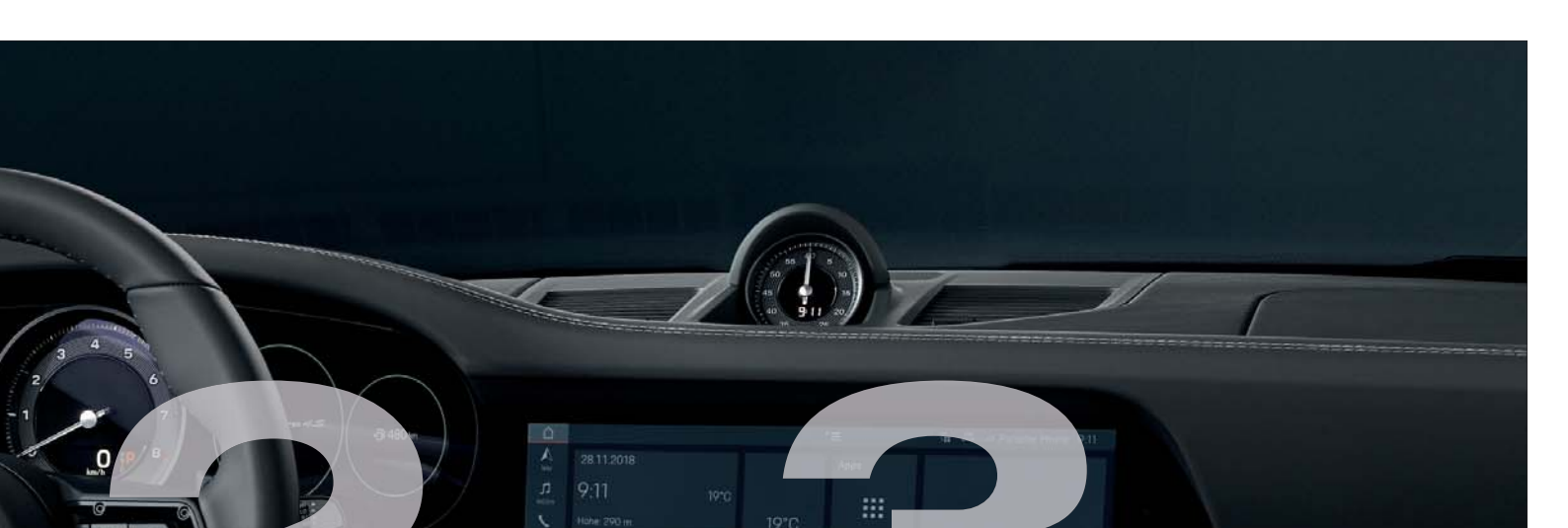
2018

„Wir sind überzeugt, dass der Volkswagen Konzern über ein erhebliches Wertsteigerungspotenzial verfügt. Daher haben wir entschieden, unsere Beteiligung an der Volkswagen AG weiter auszubauen.“

Hans Dieter Pötsch

1

- 6 An unsere Aktionäre
- 10 Brief an unsere Aktionäre
- 12 **Verwaltungsorgane der
Porsche Automobil Holding SE
und deren Mandate**
- 20 **Bericht des Aufsichtsrats**
- 30 **Corporate Governance Bericht**
- 42 **Porsche SE Aktie**



**46 Konzernlagebericht
und Lagebericht
der Porsche Automobil
Holding SE**

50 Grundlagen des Konzerns

52 Wirtschaftsbericht

52 Wesentliche Ereignisse und
Entwicklungen im Porsche SE Konzern

61 Wesentliche Ereignisse und
Entwicklungen im Volkswagen Konzern

65 Geschäftsverlauf

70 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

75 Porsche Automobil Holding SE
(Jahresabschluss nach HGB)

79 Nachhaltige Wertsteigerung im
Porsche SE Konzern

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

82 Vergütungsbericht

**90 Chancen und Risiken der zukünftigen
Entwicklung**

**112 Veröffentlichung der Erklärung zur
Unternehmensführung**

113 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

114 Prognosebericht und Ausblick

119 Glossar

120 Konzernabschluss

**125 Konzern-Gewinn- und
Verlustrechnung**

126 Konzern-Gesamtergebnisrechnung

127 Konzernbilanz


128 Konzern-Eigenkapitalpiegel

130 Konzern-Kapitalflussrechnung

131 Konzernanhang

**214 Bestätigungsvermerk des
unabhängigen Abschlussprüfers**

**223 Versicherung der gesetzlichen
Vertreter (Bilanzzeit)**



1

An unsere Aktionäre





6 An unsere Aktionäre

10 Brief an unsere Aktionäre

**12 Verwaltungsorgane der Porsche Automobil Holding SE
und deren Mandate**

20 Bericht des Aufsichtsrats

30 Corporate Governance Bericht

42 Porsche SE Aktie



Brief an unsere Aktionäre

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

die Porsche Automobil Holding SE versteht sich als langfristig orientierter Ankeraktionär der Volkswagen AG. Unser Unternehmen hat auch im vergangenen Geschäftsjahr von der positiven Entwicklung des Volkswagen Konzerns profitiert: Das Konzernergebnis nach Steuern der Porsche SE hat sich auf 3,5 Mrd. Euro erhöht. Im Vergleich zum Vorjahresergebnis von 3,3 Mrd. Euro ist dies eine Steigerung um 6 Prozent. Das Ergebnis ist maßgeblich durch das at Equity-Ergebnis aus der Beteiligung an der Volkswagen AG beeinflusst. Dieses beträgt 3,6 Mrd. Euro, nach 3,4 Mrd. Euro im Vorjahr. Die Nettoliquidität der Porsche SE verminderte sich um 73 Mio. Euro auf 864 Mio. Euro zum 31. Dezember 2018.

Wir sind überzeugt, dass der Volkswagen Konzern über ein erhebliches Wertsteigerungspotenzial verfügt. Daher haben wir entschieden, unsere Beteiligung an der Volkswagen AG weiter auszubauen. Die Porsche SE gibt damit erneut ein starkes Bekenntnis zu Volkswagen ab.

Neben dem Erwerb weiterer Volkswagen Stammaktien verfolgen wir unverändert unsere bisherige Investitionsstrategie mit Bezug zur automobilen Wertschöpfungskette. Das heißt, dass wir nach geeigneten Beteiligungsoportunitäten Ausschau halten und unsere bestehenden Investments weiterentwickeln. So unterstützen wir die PTV AG in ihrer Entwicklung vom Softwareanbieter zu einem Anbieter von plattformbasierten Lösungen. Hier sehen wir großes Potenzial. Somit investiert die Porsche SE in das Mobilitätsmanagement der Zukunft, welches auch für einen Automobilhersteller wie den Volkswagen Konzern immer relevanter wird.

Auf der juristischen Seite ist beim Oberlandesgericht Celle weiterhin ein Musterverfahren nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz im Zusammenhang mit dem Beteiligungsaufbau an der Volkswagen AG gegen die Porsche SE rechtshängig. An den Ausgangsverfahren sind 40 Kläger beteiligt, die angebliche Schadensersatzansprüche in Höhe von insgesamt rund 5,4 Mrd. Euro geltend machen. Die Porsche SE kann sich nach dem bisherigen Verlauf der mündlichen Verhandlung darin bestätigt sehen, dass den Klagen eine rechtliche Grundlage fehlt.

Was die Dieselmaterie betrifft, ist die Porsche SE mit Anlegerklagen konfrontiert. Insgesamt sind 197 Verfahren vor dem Landgericht Stuttgart und einige weitere Verfahren vor dem Landgericht Braunschweig anhängig. Gefordert wird Schadensersatz in Höhe von insgesamt

**Hans Dieter Pötsch**

Vorsitzender
des Vorstands

rund 965 Mio. Euro. Die Porsche SE ist außerdem Musterbeklagte in einem beim Oberlandesgericht Braunschweig zur Dieselthematik durchgeführten Musterverfahren. Bei zwei Klagen, in denen insgesamt rund 164 Mio. Euro Schadensersatz geltend gemacht werden, hat das Landgericht Stuttgart trotz der vorliegenden Verfahrensaussetzungen im Oktober 2018 Urteile verkündet und den Klagen in Höhe von rund 47 Mio. Euro stattgegeben. Die Porsche SE hat gegen die Urteile Berufung eingelegt und hält die Klagen für unbegründet.

Was die allgemeine Geschäftsentwicklung angeht, sind wir zuversichtlich: Auf der Grundlage unserer derzeitigen Konzernstruktur gehen wir für das laufende Geschäftsjahr von einem positiven Konzernergebnis nach Steuern zwischen 3,4 Mrd. Euro und 4,4 Mrd. Euro aus. Diese Prognose basiert insbesondere auf den Erwartungen des Volkswagen Konzerns zu seiner künftigen operativen Entwicklung, die durch die Erwartungen des Vorstands der Porsche SE ergänzt wurden, sowie den weiterhin bestehenden Unsicherheiten in Bezug auf mögliche Sondereffekte in Zusammenhang mit der Dieselthematik. Zudem streben wir eine positive Nettoliquidität an, die sich zum 31. Dezember 2019 ohne Berücksichtigung künftiger Investitionen voraussichtlich zwischen 0,3 Mrd. Euro und 0,8 Mrd. Euro bewegen wird.

Die Dividendenpolitik der Porsche SE ist nach wie vor auf Nachhaltigkeit ausgerichtet. Wir schlagen daher für das Geschäftsjahr 2018 eine Dividende je Vorzugsaktie von 2,21 Euro vor. Die Stammaktionäre sollen 2,204 Euro je Aktie erhalten. Das ergibt eine Ausschüttungssumme von rund 676 Mio. Euro.

Wir sind überzeugt, dass sich die Porsche SE auch in Zukunft positiv entwickeln wird. Dabei 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

Diplomkaufmann
Vorsitzender

Mandate:

- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart (Vorsitz)
- Volkswagen AG, Wolfsburg
- AUDI AG, Ingolstadt
- Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg
- Familie Porsche AG Beteiligungsgesellschaft, Salzburg (Vorsitz)
- Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading
- Porsche Cars North America Inc., Atlanta
- Porsche Ibérica S.A., Madrid
- Porsche Italia S.p.A., Padua
- Schmittenhöhebahn Aktiengesellschaft, Zell am See

* vormals Volkswagen Truck & Bus GmbH bzw. Volkswagen Truck & Bus AG; nunmehr TRATON SE

Stand: 31. Dezember 2018 bzw. zum Tag des Ausscheidens aus dem Aufsichtsrat der Porsche Automobil Holding SE.

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

Dr. Hans Michel Piëch

Rechtsanwalt
Stellvertretender Vorsitzender

Mandate:

- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
- Volkswagen AG, Wolfsburg
- AUDI AG, Ingolstadt
- Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg
- Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading
- Porsche Cars North America Inc., Atlanta
- Porsche Ibérica S.A., Madrid
- Porsche Italia S.p.A., Padua
- Volksoper Wien GmbH, Wien
- Schmittenhöhebahn Aktiengesellschaft, Zell am See

Prof. Dr. Ulrich Lehner

Mitglied des Gesellschafterausschusses
der Henkel AG & Co. KGaA

Mandate:

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

Mag. Marianne Heiß (seit 15. Mai 2018)

Chief Financial Officer
der BBDO Group Germany GmbH

Mandate:

- Volkswagen AG, Wolfsburg
- AUDI AG, Ingolstadt

Dr. Ferdinand Oliver Porsche

Beteiligungsmanagement

Mandate:

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

Dr. Günther Horvath (seit 13. März 2018)

Rechtsanwalt

Mag. Josef Michael Ahorner (seit 4. Juli 2018)

Unternehmer

Mandate:

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

Peter Daniell Porsche (seit 4. Juli 2018)

Unternehmer

Mandate:

- Porsche Lizenz- und Handelsgesellschaft mbH & Co. KG, Ludwigsburg
- ŠKODA Auto a.s., Mladá Boleslav
- Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg
- Volkswagen Belegschaftsstiftung, Wolfsburg (stv. Vorsitz)
- Ernst-Michael-Kranich-Stiftung, Flensburg
- Emil-Molt-Stiftung, Mannheim

Dr. Stefan Piëch (seit 4. Juli 2018)

Unternehmer

Mandate:

- SOS-Kinderdörfer weltweit, Hermann-Gmeiner-Fonds Deutschland e.V., München
- SEAT S.A., Barcelona
- Volkswagen Belegschaftsstiftung, Wolfsburg

Hans-Peter Porsche (bis 15. Mai 2018)

Ingenieur

Mandate:

- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
- FAP Beteiligungen AG, Salzburg (Vorsitz)
- Familie Porsche AG Beteiligungsgesellschaft, Salzburg (stv. Vorsitz)

Stand: 31. Dezember 2018 bzw. zum Tag des Ausscheidens aus dem Aufsichtsrat der Porsche Automobil Holding SE.

- Mitgliedschaften in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten
- 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

Vorsitzender des Vorstands der
Porsche Automobil Holding SE
Vorstand für Finanzen der
Porsche Automobil Holding SE

Aufsichtsratsvorsitzender der Volkswagen AG

Mandate:

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

* vormals Volkswagen Truck & Bus GmbH bzw. Volkswagen
Truck & Bus AG; nunmehr TRATON SE

Stand: 31. Dezember 2018 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

Dr. Manfred Döss

Recht und Compliance
Mitglied des Vorstands der
Porsche Automobil Holding SE

Mandate:

- TRATON AG, München*

Philipp von Hagen

Beteiligungsmanagement
Mitglied des Vorstands der
Porsche Automobil Holding SE

Mandate:

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

Matthias Müller (bis 30. April 2018)

Strategie und Unternehmensentwicklung
Mitglied des Vorstands der
Porsche Automobil Holding SE

Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen AG

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt (Vorsitz)
- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
- TRATON AG, München (Vorsitz)*
- ŠKODA Auto a.s., Mladá Boleslav
- Volkswagen (China) Investment Company Ltd., Beijing (Vorsitz)



Dr. Manfred Döss
Mitglied des Vorstands
Recht und Compliance



Hans Dieter Pötsch
Vorsitzender des Vorstands
Finanzen



Philipp von Hagen
Mitglied des Vorstands
Beteiligungsmanagement

Bericht des Aufsichtsrats

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Porsche SE ist eine reine beteiligungsverwaltende Holdinggesellschaft mit Beteiligungen entlang der automobilen Wertschöpfungskette. Als Kerninvestment hält sie die Mehrheit der Stammaktien an der Volkswagen AG und versteht sich als langfristig orientierter und strategisch handelnder Ankerinvestor der Volkswagen AG. Wir sind weiterhin davon überzeugt, dass der Volkswagen Konzern ein erhebliches Wertsteigerungspotenzial besitzt. Die Porsche SE hat weitere Stammaktien der Volkswagen AG erworben. Durch diesen Schritt gibt die Porsche SE erneut ein starkes Bekenntnis zu Volkswagen ab. Operativ hat sich das Kerninvestment im Geschäftsjahr 2018 positiv entwickelt und erzielte mit rund 10,8 Mio. ausgelieferten Fahrzeugen einen neuen Absatzrekord. Parallel dazu hat der Vorstand der Volkswagen AG die strategische Neuausrichtung des Unternehmens vorangetrieben. Der Aufsichtsrat der Porsche SE steht, ebenso wie der Vorstand, uneingeschränkt hinter der Strategie des Volkswagen Konzerns.

Im Geschäftsjahr 2018 konnte auch unsere neue Tochter PTV Planung Transport Verkehr AG (PTV) ihre Technologie und ihr Produktportfolio weiter stärken. Die PTV konzentriert sich vor allem auf Software für die Modellierung, Planung und Steuerung von Verkehrsströmen sowie für die Flotten- und Routenoptimierung. Das Unternehmen ist weltweit aktiv. Mit ihren Produkten besetzt die PTV dabei Schlüsselfunktionen der vernetzten Mobilität und nimmt dort eine führende Rolle ein. Als langfristig orientierter Investor unterstützen wir die PTV in ihrer Entwicklung vom reinen Softwareanbieter zu einem Anbieter von plattformbasierten Lösungen. Hier sehen wir großes Potential. Somit investiert die Porsche SE in das Mobilitätsmanagement der Zukunft.

Des Weiteren ist die Porsche SE über ihre Beteiligungsgesellschaften mit Minderheitsanteilen an dem US-amerikanischen Technologieunternehmen INRIX Inc. (INRIX) sowie drei Technologie-Start-ups beteiligt.

Der Aufsichtsrat befasste sich während des gesamten Geschäftsjahres mit der wirtschaftlichen Situation sowie der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns und der mit der Gesellschaft gemäß § 15 AktG verbundenen Unternehmen. Auch nahm er die ihm obliegenden Überwachungs- und Beratungsaufgaben wahr.



**Dr. Wolfgang
Porsche**
Vorsitzender des
Aufsichtsrats

Im abgelaufenen Geschäftsjahr tagte der Aufsichtsrat in vier ordentlichen Sitzungen. Ferner wurden einzelne Beschlüsse im Wege von Umlaufverfahren gefasst.

Gemäß der seit dem 4. Juli 2018 gültigen Fassung der Satzung setzt sich der Aufsichtsrat entsprechend dem Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 15. Mai 2018 aus zehn von der Hauptversammlung zu bestellenden Mitgliedern (Anteilseignervertreter) zusammen. Derzeit hat der Aufsichtsrat neun von der Hauptversammlung gewählte Mitglieder.

Hinsichtlich der Zusammensetzung des Aufsichtsrats ist derzeit beim Landgericht Stuttgart ein sogenanntes Statusverfahren anhängig.

Zusammenarbeit zwischen dem Aufsichtsrat und dem Vorstand

Der Aufsichtsrat wurde im Rahmen seiner Überwachungs- und Beratungsaufgaben während des Geschäftsjahres anhand schriftlicher Berichte des Vorstands sowie mündlich in Sitzungen über die Unternehmensentwicklung ausführlich informiert. Im Fokus der Berichterstattung standen insbesondere die wirtschaftliche Lage der Porsche SE und ihrer Beteiligungen (insbesondere der Beteiligung an der Volkswagen AG), der Geschäftsverlauf, die Geschäftspolitik, die Entwicklung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage, die Risikolage und Entwicklung sowie der Stand der verschiedenen Rechtsstreitigkeiten ebenso wie die weitere Integration der PTV AG. Erforderliche Zustimmungen zu einzelnen Geschäftsvorgängen hat der Aufsichtsrat erteilt.

Der Aufsichtsrat hat in die ihm vorgelegten wesentlichen Planungs- und Abschlussunterlagen Einsicht genommen und sich von deren Richtigkeit und Angemessenheit überzeugt. Er prüfte und erörterte alle ihm unterbreiteten Berichte und Unterlagen im gebotenen Maß und hinterfragte diese kritisch. Der Aufsichtsrat hat überwacht, dass der Vorstand die Geschäfte ordnungsgemäß führte. Die Überwachung bezog sich auch auf angemessene Maßnahmen zur Risikoversorgung und Compliance. Der Aufsichtsrat hat ferner überwacht, dass der Vorstand die ihm nach § 91 Abs. 2 AktG obliegenden Maßnahmen in geeigneter Form getroffen hat und dass das danach einzurichtende Risikofrüherkennungssystem effektiv arbeitet.

Darüber hinaus standen der Aufsichtsratsvorsitzende und der Prüfungsausschussvorsitzende im Berichtszeitraum in regelmäßigem Informations- und Gedankenaustausch mit

dem Vorstand und wurden so über für das Unternehmen wesentliche Ereignisse und Entwicklungen unmittelbar informiert.

Schwerpunkte der Überwachungs- und Beratungstätigkeit des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2018

In der ersten ordentlichen Sitzung des Geschäftsjahres am 9. März 2018 befasste sich der Aufsichtsrat insbesondere mit dem Jahres- und Konzernabschluss sowie dem mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2017. Ausführlich wurden der Erwerb der PTV AG sowie die Auswirkungen der Dieseldiagnostik auf das Ergebnis des Porsche SE Konzerns sowie die zum 31. Dezember 2017 durchgeführten Impairment-Tests der Volkswagen Beteiligung und der Beteiligungen an der PTV und an INRIX erläutert und erörtert. Der Vorstand informierte den Aufsichtsrat ferner über den Stand der anhängigen gerichtlichen Verfahren. Des Weiteren nahm der Aufsichtsrat die Unternehmensplanung des Porsche SE Konzerns für die Geschäftsjahre 2018 bis 2020 zur Kenntnis. Der Aufsichtsrat verabschiedete in dieser Sitzung die Beschlussvorschläge des Aufsichtsrats an die ordentliche Hauptversammlung der Porsche SE zur Verwendung des Bilanzgewinns, zur Entlastung der Mitglieder des Vorstands sowie der Mitglieder des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2017 und zur Wahl des Abschlussprüfers. Ferner verabschiedete der Aufsichtsrat die Beschlussvorschläge des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung bezüglich der Änderung von Satzungsbestimmungen zur Zusammensetzung des Aufsichtsrats sowie zur Vergütungsregelung für die Mitglieder des Aufsichtsrats und zur Wahl neuer Mitglieder des Aufsichtsrats. Der Aufsichtsrat billigte die Beantragung der gerichtlichen Bestellung von Herrn Dr. Günther Horvath zum Mitglied des Aufsichtsrats und beschloss die Aktualisierung der Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex. Schließlich befasste sich der Aufsichtsrat mit dem Stimmverhalten der Gesellschaft in der am 3. Mai 2018 stattfindenden ordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG.

Im Nachgang zu dem Ausscheiden von Herrn Matthias Müller aus dem Vorstand der Volkswagen AG befasste sich der Aufsichtsrat der Porsche SE mit dem Ausscheiden von Herrn Matthias Müller aus dem Vorstand der Porsche SE. Die dazugehörigen Beschlüsse und der Beschluss zur Aktualisierung der Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex wurden Ende April 2018 im Umlaufverfahren gefasst.

In der zweiten ordentlichen Sitzung am 14. Mai 2018 befasste sich der Aufsichtsrat mit der am darauffolgenden Tag stattfindenden ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft. Der Aufsichtsrat diskutierte und beschloss eine Änderung der Beschlussvorschläge an die Hauptversammlung zur Wahl neuer Mitglieder des Aufsichtsrats. Darüber hinaus diskutierte der Aufsichtsrat die Geschäftslage und Entwicklung des Volkswagen Konzerns sowie den Stand der in Deutschland gegen die Porsche SE anhängigen Schadensersatzklagen sowie Anfechtungs- und Auskunftserzwingungsverfahren. Die Aktualisierung der Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex wurde diskutiert und nachfolgend im Umlaufverfahren beschlossen.

In der dritten ordentlichen Sitzung am 8. Oktober 2018 beschäftigte sich der Aufsichtsrat insbesondere mit der Geschäftslage der Gesellschaft, dem Status der Rechtsstreitigkeiten und Verfahren der Gesellschaft sowie den Zielen für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats. Der Aufsichtsrat beschloss vor dem Hintergrund der Vergrößerung auf zehn Mitglieder, die Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats im Sinne von Ziffer 5.4.1 Abs. 2 des Deutschen Corporate Governance Kodex anzupassen und die aus Sicht des Aufsichtsrats angemessene Anzahl unabhängiger Mitglieder auf zwei anzuheben.

In der vierten ordentlichen Sitzung des Aufsichtsrats, die am 30. November 2018 stattfand, nahm der Aufsichtsrat die vom Vorstand aufgestellte Unternehmensplanung für den Porsche SE Konzern für die Geschäftsjahre 2019 bis 2021 zur Kenntnis und befasste sich mit dem Status der Rechtsstreitigkeiten sowie mit der Geschäftslage der Gesellschaft.

Effiziente Arbeit in den Ausschüssen des Aufsichtsrats

Zur Wahrnehmung seiner Aufgaben hatte der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2018 insgesamt drei Ausschüsse (Präsidialausschuss, Prüfungsausschuss und Nominierungsausschuss) eingerichtet.

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.

Präsidialausschuss

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.

Der Präsidialausschuss setzt sich aus dem Aufsichtsratsvorsitzenden, seinem Stellvertreter und einem weiteren Mitglied des Aufsichtsrats zusammen. Neben dem Aufsichtsratsvorsitzenden Herrn Dr. Wolfgang Porsche sowie dessen Stellvertreter, Herrn Dr. Hans Michel Piëch, gehört dem Präsidialausschuss Herr Dr. Ferdinand Oliver Porsche an.

Der Präsidialausschuss tagte im Geschäftsjahr 2018 viermal, und zwar jeweils unmittelbar vor den ordentlichen Aufsichtsratssitzungen. Dabei wurden neben personellen Angelegenheiten des Vorstands die jeweiligen Tagesordnungspunkte der anschließenden Aufsichtsratssitzungen erörtert. Über die Arbeit des Präsidialausschusses wurde dem Aufsichtsratsplenum stets berichtet.

Prüfungsausschuss

Der Prüfungsausschuss unterstützt den Aufsichtsrat bei der Überwachung der Geschäftsführung und befasst sich insbesondere mit der Überwachung der Rechnungslegung und des Rechnungslegungsprozesses, des Risikomanagementsystems einschließlich der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems und des internen Revisionssystems. Ein weiteres Themenfeld ist die Abschlussprüfung. Hierzu legt der Prüfungsausschuss dem Aufsichtsrat eine begründete Empfehlung für die Wahl des Abschlussprüfers vor, die in den Fällen der Ausschreibung des Prüfungsmandats mindestens zwei Kandidaten umfasst. Darüber hinaus befasst sich der Prüfungsausschuss mit der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers, der Erteilung des Prüfungsauftrags an den Abschlussprüfer, der Bestimmung von Prüfungsschwerpunkten, den besonders wichtigen Prüfungssachverhalten, der Honorarvereinbarung und den von Wirtschaftsprüfungsgesellschaften zusätzlich erbrachten Nicht-Prüfungsleistungen sowie der Compliance.

Der Prüfungsausschuss besteht aus drei Mitgliedern: Herrn Prof. Dr. Ulrich Lehner (Vorsitzender) sowie den Herren Dr. Hans Michel Piëch und Dr. Ferdinand Oliver Porsche. Der Prüfungsausschuss tagte im Geschäftsjahr 2018 viermal und berichtete dem Aufsichtsratsplenum stets über seine Tätigkeit. An zwei dieser Sitzungen nahm der Aufsichtsratsvorsitzende, Herr Dr. Wolfgang Porsche, als Gast teil.

In der Sitzung am 7. März 2018 befasste sich der Prüfungsausschuss schwerpunktmäßig mit dem Jahres- und Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2017, dem mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefassten Konzernlagebericht und dem Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands. Ferner befasste sich der Prüfungsausschuss mit den zum 31. Dezember 2017 durchgeführten Impairment-Tests der Volkswagen Beteiligung und der Beteiligungen an der PTV und INRIX. Des Weiteren befasste sich der Prüfungsausschuss mit dem aktuellen Risiko-Bericht einschließlich dem Internen Kontrollsystem (IKS) als Teil des Risikomanagementsystems. Auch der Status der internen Revision, der Status zur Vergabe von Nicht-Prüfungsleistungen von Wirtschaftsprüfungsgesellschaften und die Empfehlung zur Wahl des Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2018 wurden behandelt.

In der folgenden Sitzung am 7. Mai 2018 behandelte der Prüfungsausschuss insbesondere die Konzernquartalsmitteilung zum ersten Quartal 2018 und den aktuellen Risiko-Bericht. Darüber hinaus ließ sich der Prüfungsausschuss über den Stand der Rechtsstreitigkeiten und Verfahren sowie über die Beteiligungen an PTV und INRIX unterrichten und genehmigte Nicht-Prüfungsleistungen von Wirtschaftsprüfungsgesellschaften. Ebenso wurde im Prüfungsausschuss der Zeit- und Umsetzungsplan für die anstehende Prüferrotation erörtert.

Schwerpunkt der Sitzung am 9. August 2018 waren der Halbjahresfinanzbericht 2018 sowie der aktuelle Risiko-Bericht. Ferner informierte sich der Prüfungsausschuss über Nicht-Prüfungsleistungen von Wirtschaftsprüfungsgesellschaften und den Stand der Rechtsstreitigkeiten und Verfahren. Gegenstand waren zudem die inhaltliche Ausgestaltung und zeitliche Planung des Ausschreibungsverfahrens. Zudem beschloss der Prüfungsausschuss die Prüfungsschwerpunkte für die interne Revision sowie für die Abschlussprüfung des Geschäftsjahres 2018 einschließlich der Honorare für den Abschlussprüfer.

In seiner letzten Sitzung im Geschäftsjahr 2018 am 19. November 2018 befasste sich der Prüfungsausschuss unter anderem mit der Konzernquartalsmitteilung zum dritten Quartal 2018 und dem aktuellen Risiko-Bericht. Der Prüfungsausschuss beschäftigte sich zudem mit dem neuen Format der Risiko-Berichterstattung im Porsche SE Konzern. Ferner befasste sich der Prüfungsausschuss mit der durchgeführten Vorauswahl im Rahmen der Ausschreibung der Abschlussprüfung für das Geschäftsjahr 2020 sowie dem Stand der Nicht-Prüfungsleistungen und der Rechtsstreitigkeiten und Verfahren.

Nominierungsausschuss

Der Nominierungsausschuss tagte im Geschäftsjahr 2018 zweimal. In seiner ersten Sitzung am 9. März 2018 hat der entsprechend ermächtigte Nominierungsausschuss dem Aufsichtsrat Wahlvorschläge an die Hauptversammlung zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern empfohlen. In seiner zweiten Sitzung am 14. Mai 2018 hat der Nominierungsausschuss die Wahlvorschläge zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern vom 9. März 2018 angepasst.

Der Nominierungsausschuss besteht aus drei Mitgliedern: dem Aufsichtsratsvorsitzenden, Herrn Dr. Wolfgang Porsche sowie den Herren Dr. Hans Michel Piëch und Dr. Ferdinand Oliver Porsche.

Corporate Governance

Aufsichtsrat und Vorstand haben die Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex wiederholt und intensiv erörtert, im Mai 2018 die jährliche Entsprechenserklärung nach § 161 AktG abgegeben und diese den Aktionären auf der Internetseite der Gesellschaft unter www.porsche-se.com/unternehmen/corporate-governance/ dauerhaft zugänglich gemacht. Ferner haben Vorstand und Aufsichtsrat im März und Mai 2018 unterjährig die vorhergehende Entsprechenserklärung aktualisiert. Die aktuelle Entsprechenserklärung ist im Corporate Governance-Bericht im Zusammenhang mit der auf der Internetseite der Gesellschaft veröffentlichten Erklärung zur Unternehmensführung vollständig wiedergegeben.

Entsprechend den Vorgaben des Deutschen Corporate Governance Kodex überprüft der Aufsichtsrat regelmäßig die Effizienz seiner Tätigkeit im Wege der Selbstevaluierung.

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 2017 sowie bei der Wahl in den Aufsichtsrat. Soweit Aufsichtsratsmitglieder zugleich Aufsichtsrats-

mitglieder der Volkswagen AG sind, haben sich die betreffenden Personen bei den Beschlüssen über die Stimmrechtsausübung in der Hauptversammlung der Volkswagen AG über ihre Entlassung oder Wahl in den Aufsichtsrat enthalten.

Jahres- und Konzernabschlussprüfung für das Geschäftsjahr 2018

Der vom Vorstand der Porsche SE aufgestellte Jahresabschluss und der Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2018 sowie der mit dem Lagebericht zusammengefasste Konzernlagebericht sind von der Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart, geprüft worden. Der Abschlussprüfer hat keine Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit der jeweiligen Abschlüsse erhoben und dementsprechend uneingeschränkte Bestätigungsvermerke erteilt.

Das Ergebnis des Porsche SE Konzerns nach Steuern im Geschäftsjahr 2018 beläuft sich auf 3.473 Mio. Euro. Der Jahresabschluss der Porsche SE weist einen Jahresüberschuss von 480 Mio. Euro und einen Bilanzgewinn von 676 Mio. Euro auf. Die Netto-Liquidität im Porsche SE Konzern betrug zum Stichtag 31. Dezember 2018 864 Mio. Euro.

Zusätzlich zu den vom Abschlussprüfer gesetzten Prüfungsschwerpunkten „Beurteilung der rechtlichen Risiken und deren Darstellung im Einzel- und Konzernabschluss“, „Bewertung der Beteiligung an der Volkswagen AG (inkl. Auswirkungen der Dieseldiagnostik) im Einzel- und Konzernabschluss“ (sog. Key Audit Matters) setzte der Aufsichtsrat in Abstimmung mit dem Prüfungsausschuss als weitere Prüfungsschwerpunkte der Abschlussprüfung die „Prüfung der Darstellung der rechtlichen Risiken im zusammengefassten Konzernlagebericht“, die „Prüfung der Darstellung der Auswirkungen der Dieseldiagnostik im zusammengefassten Konzernlagebericht“ und die „Werthaltigkeitsprüfung des aus dem Erwerb der PTV resultierenden Goodwill“.

Gegenstand der Abschlussprüfung war gemäß § 313 AktG auch der Bericht des Vorstands über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen (§ 312 AktG).

Der Abschlussprüfer kam aufgrund der bei seiner Prüfung gewonnenen Erkenntnisse zu dem Ergebnis, dass der Konzernabschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, sowie den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften und der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entsprechen. Die Abschlüsse vermitteln unter Beachtung der anzuwendenden Vorschriften und Grundsätze ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns bzw. der Gesellschaft. Er stellte ferner fest, dass der mit dem Lagebericht zusammengefasste Konzernlagebericht in allen wesentlichen Belangen im Einklang mit dem Jahresabschluss bzw. dem Konzernabschluss steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht, insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft bzw. des Konzerns vermittelt und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Nach Einschätzung des Abschlussprüfers erfüllt das Überwachungssystem der Porsche SE die gesetzlichen Anforderungen des § 91 Abs. 2 AktG.

Der Jahresabschluss der Porsche SE, der Konzernabschluss und der mit dem Lagebericht zusammengefasste Konzernlagebericht, die mit dem uneingeschränkten Bestätigungs-

vermerk der Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart, versehen sind, sowie die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers und der Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns haben dem Aufsichtsrat zur Prüfung vorgelegen.

Der Prüfungsausschuss hat in seiner Sitzung am 7. März 2019 den Jahresabschluss, den Konzernabschluss und den mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlagebericht geprüft und wesentliche Abschlussthemen, insbesondere die Key Audit Matters sowie die weiteren vom Aufsichtsrat gesetzten Prüfungsschwerpunkte mit dem Abschlussprüfer diskutiert. Der Prüfungsausschuss prüfte dabei die Ordnungsmäßigkeit der Bilanzierung, ob die gesetzlichen Anforderungen bei der Erstellung des Jahres- und Konzernabschlusses sowie des mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlageberichts eingehalten wurden und ob die Darstellungen ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft und des Konzerns widerspiegeln. Die für die Prüfung verantwortlichen Abschlussprüfer haben an der Sitzung des Prüfungsausschusses zu dem betreffenden Tagesordnungspunkt teilgenommen und über die wesentlichen Ergebnisse ihrer Prüfung des Jahres- und des Konzernabschlusses berichtet. Insbesondere haben die für die Prüfung verantwortlichen Abschlussprüfer die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Porsche SE erläutert und dem Ausschuss für ergänzende Auskünfte zur Verfügung gestanden. Darüber hinaus befasste sich der Prüfungsausschuss in seiner Sitzung am 7. März 2019 mit dem Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns.

Der Prüfungsausschuss beschloss, dem Aufsichtsrat zu empfehlen, den Jahres- und Konzernabschluss zu billigen und dem Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns zu folgen. Ferner wurde die Unabhängigkeitserklärung des Abschlussprüfers gemäß Ziffer 7.2.1 des Deutschen Corporate Governance Kodex eingeholt. Der Prüfungsausschuss beschloss daraufhin, dem Aufsichtsrat zu empfehlen, die Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart, der ordentlichen Hauptversammlung am 27. Juni 2019 zur Wahl als Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2019 vorzuschlagen.

Der Aufsichtsrat hat die ihm nach Art. 9 Abs. 1 lit. c (ii) SE-VO, § 170 Abs. 1 und 2 AktG vorgelegten Unterlagen sowie die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers in seiner Sitzung am 8. März 2019 eingehend geprüft und erörtert. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses erstattete in diesem Zusammenhang einen ausführlichen Bericht über die Erörterung des Jahresabschlusses, des Konzernabschlusses und des mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlageberichts im Prüfungsausschuss. Die Prüfung des Aufsichtsrats bezog sich dabei auf die Key Audit Matters sowie die weiteren vom Aufsichtsrat gesetzten Prüfungsschwerpunkte. Die für die Prüfung verantwortlichen Abschlussprüfer haben an der Sitzung des Aufsichtsrats zu dem betreffenden Tagesordnungspunkt teilgenommen und über die wesentlichen Ergebnisse ihrer Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses berichtet. Insbesondere haben die für die Prüfung verantwortlichen Abschlussprüfer die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Porsche SE und des Konzerns erläutert und dem Aufsichtsrat für ergänzende Auskünfte zur Verfügung gestanden.

Der Aufsichtsrat hat den Prüfungsergebnissen der Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart, zugestimmt. Als abschließendes Ergebnis seiner eigenen

Prüfungen hat der Aufsichtsrat festgestellt, dass keine Einwendungen zu erheben sind. Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2018 entsprechend der Empfehlung des Prüfungsausschusses gebilligt. Der Jahresabschluss wurde damit festgestellt. Mit dem mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlagebericht hat sich der Aufsichtsrat einverstanden erklärt. Dem Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns hat sich der Aufsichtsrat nach Prüfung angeschlossen.

Der Vorstand hat gemäß Art. 9 Abs. 1 lit. c (ii) SE-VO, § 312 AktG für das Geschäftsjahr 2018 einen Bericht über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen (Abhängigkeitsbericht) aufgestellt. Der Abschlussprüfer hat den Abhängigkeitsbericht geprüft und folgenden Bestätigungsvermerk erteilt:

„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 Abhängigkeitsbericht wurde dem Aufsichtsrat zusammen mit dem Prüfungsbericht des Abschlussprüfers rechtzeitig vorgelegt. Beide Berichte wurden in den Sitzungen des Prüfungsausschusses am 7. März 2019 und des Aufsichtsrats am 8. März 2019 eingehend erörtert und insbesondere auf Vollständigkeit und Richtigkeit überprüft. Die für die Prüfung verantwortlichen Abschlussprüfer nahmen an diesen Sitzungen teil, berichteten über die wesentlichen Ergebnisse ihrer Prüfung des Abhängigkeitsberichts und standen dem Prüfungsausschuss bzw. Aufsichtsrat für ergänzende Auskünfte zur Verfügung. 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 Schlussklärung des Vorstands keine Einwendungen zu erheben.

Besetzung von Vorstand und Aufsichtsrat

Herr Matthias Müller hat im Einvernehmen mit dem Aufsichtsrat der Porsche SE sein Vorstandsmandat mit Wirkung zum 30. April 2018 niedergelegt. Weitere personelle Veränderungen im Vorstand der Gesellschaft gab es im Geschäftsjahr 2018 nicht.

Durch Beschluss des Amtsgerichts Stuttgart vom 13. März 2018 wurde Herr Dr. Günther Horvath mit Wirkung zum 20. März 2018 als Nachfolger von Herrn Hon.-Prof. Dr. Ferdinand K. Piëch, der sein Amt als Mitglied des Aufsichtsrats mit Wirkung zum Ablauf des 8. Dezember 2017 niedergelegt hatte, gerichtlich zum Mitglied des Aufsichtsrats bestellt. Die gerichtliche Bestellung galt gemäß § 104 Abs. 6 AktG bis zu einer Wahl eines neuen Aufsichtsratsmitglieds durch die Hauptversammlung. Mit Ablauf der Hauptversammlung am 15. Mai 2018 legte Herr Hans-Peter Porsche sein Aufsichtsratsmandat nieder.

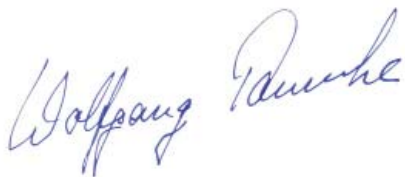
Am 15. Mai 2018 beschloss die ordentliche Hauptversammlung der Porsche SE, den Aufsichtsrat von sechs auf zehn von der Hauptversammlung zu bestellende Mitglieder zu erweitern und die Satzung entsprechend anzupassen. Die Eintragung der entsprechenden Satzungsänderung ins Handelsregister erfolgte am 4. Juli 2018. Gemäß der seit dem 4. Juli 2018 gültigen Fassung der Satzung setzt sich der Aufsichtsrat aus zehn von der Hauptversammlung zu bestellenden Mitgliedern (Anteilseignervertreter) zusammen.

Die ordentliche Hauptversammlung der Porsche SE am 15. Mai 2018 wählte Herrn Dr. Günther Horvath und Frau Mag. Marianne Heiß mit Wirkung ab Beendigung der Hauptversammlung zu Mitgliedern des Aufsichtsrats. Weiter wählte die ordentliche Hauptversammlung am 15. Mai 2018 mit Wirkung ab Eintragung der Satzungsänderung im Handelsregister Herrn Mag. Josef Michael Ahorner, Herrn Dr. Stefan Piëch und Herrn Peter Daniell Porsche zu Mitgliedern des Aufsichtsrats.

Dank

Der Aufsichtsrat spricht dem Vorstand und allen Mitarbeitern für die geleistete Arbeit und ihren unermüdlichen Einsatz seinen herzlichen Dank und hohe Anerkennung aus. Ebenso möchten wir uns ausdrücklich bei dem im Geschäftsjahr 2018 aus dem Aufsichtsrat ausgeschiedenen Mitglied, Herrn Hans-Peter Porsche, sowie dem aus dem Vorstand ausgeschiedenen Mitglied, Herrn Matthias Müller, für ihre langjährige Tätigkeit für die Gesellschaft bedanken.

Stuttgart, den 8. März 2019



Der Aufsichtsrat
Dr. Wolfgang Porsche
Vorsitzender

Corporate Governance Bericht

Eine verantwortungsbewusste, transparente und effiziente Unternehmensführung und -kontrolle ist integraler Bestandteil der Unternehmenskultur der Porsche Automobil Holding SE („Porsche SE“).

Erklärung zur Unternehmensführung gemäß §§ 289f und 315d HGB

Die Erklärung zur Unternehmensführung gemäß §§ 289f und 315d des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB) finden Sie auf unserer Internetseite unter www.porsche-se.com/unternehmen/corporate-governance/.

Unternehmensverfassung der Porsche Automobil Holding SE

Grundlagen für die Unternehmensverfassung der Porsche SE sind im Wesentlichen die europäischen SE-Vorschriften, das deutsche SE-Ausführungsgesetz, das deutsche SE-Beteiligungsgesetz, das deutsche Aktiengesetz sowie die satzungsrechtlichen Regelungen. Die sich daraus gegenüber der Verfassung einer Aktiengesellschaft ergebenden Unterschiede betreffen in erster Linie die Bildung und Zusammensetzung des Aufsichtsrats. Auch in der Porsche SE gelten das duale Leitungssystem mit einer strikten Trennung von Vorstand und Aufsichtsrat sowie die Mitverwaltungs- und Kontrollrechte der Aktionäre in der Hauptversammlung als Teile der aktuellen Unternehmensverfassung.

Unternehmensleitung durch den Vorstand

Der Vorstand leitet die Porsche SE und den Porsche SE Konzern in eigener Verantwortung im Unternehmensinteresse und vertritt die Gesellschaft bei Geschäften mit Dritten. Seine wesentlichen Aufgaben liegen in der strategischen Ausrichtung und Steuerung der Gesellschaft sowie der Einhaltung und Überwachung eines effizienten Risikomanagementsystems. Die nähere Ausgestaltung der Tätigkeit des Vorstands ist in einer vom Aufsichtsrat erlassenen Geschäftsordnung geregelt.

Der Vorstand informiert den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend über alle für das Unternehmen relevanten Fragen der Strategie, der Planung, der Geschäftsentwicklung, der Risikolage, des Risikomanagements und der Compliance des Unternehmens und stimmt mit dem Aufsichtsrat die strategische Ausrichtung der Gesellschaft ab. Bestimmte in der Geschäftsordnung des Vorstands festgelegte Geschäfte von grundlegender Bedeutung darf der Vorstand nur ausführen, wenn er zuvor die Zustimmung des Aufsichtsrats eingeholt hat. Dazu zählen unter anderem der Erwerb und die Veräußerung von Unternehmen ab einer bestimmten Größenordnung, die Begründung und Auflösung von Standorten, die Aufnahme oder Einstellung von Geschäftsfeldern sowie Rechtsgeschäfte mit Stammaktionären oder Aufsichtsratsmitgliedern der Porsche SE.



Bei der Unternehmensführung werden Interessenkonflikte, wie sie unter anderem bei Doppelmandaten (zum Beispiel in einem Organ der Porsche SE auf der einen und bei der Volkswagen AG auf der anderen Seite) bestehen können, berücksichtigt und unter Berücksichtigung des Unternehmensinteresses der Porsche SE behandelt. Beispielsweise nimmt ein Vorstandsmitglied der Porsche SE, das zugleich Aufsichtsratsmitglied der Volkswagen AG ist, bei Beschlussfassungen über Vorgänge im Zusammenhang mit der Volkswagen AG, bei denen ein Interessenkonflikt besteht, grundsätzlich nicht teil.

§ 111 Abs. 5 AktG bestimmt, dass der Aufsichtsrat von Gesellschaften, die börsennotiert sind oder der Mitbestimmung unterliegen, für den Frauenanteil im Vorstand eine Zielgröße festlegt und eine Frist für die Erreichung dieser Zielgröße bestimmt. Der Aufsichtsrat hat im Mai 2017 die Zielgröße für den Frauenanteil im Vorstand von null auf fünfundzwanzig Prozent angehoben. Es wurde eine Umsetzungsfrist bis zum 30. Juni 2022 beschlossen.

Überwachung der Unternehmensleitung durch den Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat bestellt die Mitglieder des Vorstands und überwacht und berät den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens regelmäßig. Eine grundsätzliche Unabhängigkeit des Aufsichtsrats bei der Kontrolle des Vorstands wird strukturbedingt bereits dadurch gewährleistet, dass ein Mitglied des

Aufsichtsrats nicht zugleich dem Vorstand angehören darf und beide Gremien auch nach den ihnen zugewiesenen Kompetenzen streng voneinander getrennt sind. Die Mitglieder des Aufsichtsrats sind an Weisungen der Aktionäre nicht gebunden und nehmen ihr Amt ausschließlich im Interesse des Unternehmens wahr.

Der Aufsichtsrat trifft seine Entscheidungen mit einfacher Mehrheit der an der Abstimmung teilnehmenden Aufsichtsratsmitglieder. Bei Stimmgleichheit entscheidet die Stimme des Aufsichtsratsvorsitzenden.

Aufgrund des Einflusses einzelner Aufsichtsratsmitglieder der Porsche SE auf Stammaktionäre der Porsche SE oder der bestehenden Doppelmandate einzelner Aufsichtsratsmitglieder in den Aufsichtsräten der Porsche SE und der Volkswagen AG bzw. einzelner Volkswagen-Tochtergesellschaften können bei diesen Aufsichtsratsmitgliedern in Einzelfällen Interessenkonflikte entstehen. Etwaige Interessenkonflikte werden angemessen behandelt, das heißt, soweit im Einzelfall ein Interessenkonflikt vorliegt, nehmen die jeweiligen Mitglieder nicht an der Abstimmung über den betreffenden Beschlussgegenstand teil bzw. enthalten sich bei der Abstimmung der Stimme.





Zusammensetzung des Aufsichtsrats

Größe und Zusammensetzung des Aufsichtsrats bestimmen sich nach den europäischen SE-Vorschriften und einer mit Vertretern der europäischen Porsche-Arbeitnehmer im Jahr 2007 abgeschlossenen und durch Vereinbarung vom 1. Februar 2017 geänderten Mitbestimmungsvereinbarung, in der die Kompetenzen der Arbeitnehmer festgelegt sind, sowie den Regelungen der Satzung.

Der Aufsichtsrat besteht ausschließlich aus von der Hauptversammlung zu bestellenden Mitgliedern (Anteilseignervertreter). Seit der am 4. Juli 2018 wirksam gewordenen, zuvor von der ordentlichen Hauptversammlung 2018 beschlossenen Satzungsänderung besteht er satzungsgemäß aus zehn Anteilseignervertretern, zuvor waren es sechs Anteilseignervertreter. Derzeit hat der Aufsichtsrat neun Mitglieder, die auf unserer Internetseite unter

<http://www.porsche-se.com/unternehmen/aufsichtsrat/>

aufgeführt sind.

Herr Hon.-Prof. Dr. Ferdinand K. Piëch hatte sein Amt als Mitglied des Aufsichtsrats mit Wirkung zum Ablauf des 8. Dezember 2017 niedergelegt. Herr Dr. Günther Horvath wurde mit Wirkung zum 20. März 2018 gerichtlich als Mitglied des Aufsichtsrats bestellt. Herr Dr. Günther Horvath wurde anschließend in der ordentlichen Hauptversammlung am 15. Mai 2018 erneut in den Aufsichtsrat gewählt. Neben ihm wurde Frau Mag. Marianne Heiß als Mitglied des Aufsichtsrats gewählt. Herr Hans-Peter Porsche hatte sein Mandat mit Wirkung zum Ablauf der Hauptversammlung am 15. Mai 2018 niedergelegt. Als neue Mitglieder des auf zehn Mitglieder vergrößerten Aufsichtsrats wählte die ordentliche Hauptversammlung 2018 Herrn Mag. Josef Michael Ahorner, Herrn Dr. Stefan Piëch und Herrn Peter Daniell Porsche.

§ 111 Abs. 5 Satz 1 und 5 AktG bestimmt, dass der Aufsichtsrat von Gesellschaften, die börsennotiert sind oder der Mitbestimmung unterliegen, für den Frauenanteil im Aufsichtsrat eine Zielgröße



festlegt, wenn für die Gesellschaft nicht bereits eine gesetzliche Quote gilt. Nach § 17 Abs. 2 Satz 1 SEAG gilt eine gesetzliche Quote für Gesellschaften in der Rechtsform einer SE nur bei einer börsennotierten SE, deren Aufsichtsorgan aus derselben Zahl von Anteilseigner- und Arbeitnehmervertretern besteht. Die Porsche SE ist zwar börsennotiert, ihr Aufsichtsrat besteht seit der ordentlichen Hauptversammlung 2017 jedoch nicht mehr aus derselben Zahl von Anteilseigner- und Arbeitnehmervertretern, so dass für die Porsche SE keine gesetzliche Quote gilt. Vor diesem Hintergrund hatte der Aufsichtsrat im Jahr 2017 eine Zielgröße für den Frauenanteil im Aufsichtsrat festgelegt. Die Zielgröße beträgt bis zum Jahr 2022 null Prozent. An dieser Zielgröße hat sich nichts geändert. Mit Frau Mag. Marianne Heiß ist seit der ordentlichen Hauptversammlung 2018 ein Mitglied des Aufsichtsrats weiblich.

Ziele für die Zusammensetzung und Kompetenzprofil; Stand der Umsetzung

Im Berichtsjahr hat der Aufsichtsrat vor dem Hintergrund der Empfehlung in Ziffer 5.4.1 Abs. 2 des Deutschen Corporate Governance Kodex („DCGK“ oder „Kodex“), unter Berücksichtigung der Tätigkeit der Gesellschaft als international ausgerichteter, kapitalmarktorientierter beteiligungsverwaltender Holdinggesellschaft in den Bereichen Mobilität und Industrie sowie der Eigentümerstruktur der Gesellschaft ein Kompetenzprofil für das Gesamtgremium erarbeitet und zudem erste konkrete Ziele für die Zusammensetzung des Gremiums benannt.

Nach dem Kompetenzprofil des Aufsichtsrats soll das Gesamtgremium über Kompetenzen verfügen, die für die Tätigkeit der Gesellschaft als international ausgerichtete, kapitalmarktorientierte Beteiligungsholding im Bereich Mobilitätslösungen von wesentlicher Bedeutung sind. Hierzu zählen insbesondere vertiefte Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen in

- der Überwachung und Beratung der Geschäftsleitung international tätiger, kapitalmarktorientierter Unternehmen;
- der Entwicklung, Konstruktion, Herstellung und dem Vertrieb von Fahrzeugen und Fahrzeugkomponenten auf dem internationalen Markt;
- dem Bereich der technischen und wissenschaftlichen Innovationen insbesondere der Automobilindustrie und ihrer Digitalisierung sowie der Entwicklung intelligenter Verkehrs- und Mobilitätskonzepte;
- dem Bereich Unternehmenskäufe und Übernahmen;
- Bilanzierung, Controlling, Risikomanagement sowie Recht und Compliance in international tätigen, kapitalmarktorientierten Unternehmen.

Unabhängig von dem Vorstehenden muss jederzeit mindestens ein Mitglied des Aufsichtsrats über Sachverstand auf den Gebieten der Rechnungslegung oder Abschlussprüfung verfügen und müssen die Mitglieder des Aufsichtsrats in ihrer Gesamtheit mit den Sektoren, in denen die Gesellschaft tätig ist, vertraut sein.

Nach den vom Aufsichtsrat für seine Zusammensetzung benannten Zielen, die nach Vergrößerung des Gremiums überarbeitet wurden, sollen mindestens zwei Mitglieder des Aufsichtsrats nach Einschätzung des Aufsichtsrats unabhängig im Sinne von Ziffer 5.4.2 DCGK sein. Zudem sollen dem Aufsichtsrat nicht mehr als zwei ehemalige Mitglieder des Vorstands angehören. Alle Mitglieder des Aufsichtsrats der Gesellschaft sollen sicherstellen, dass sie den zur ordnungsgemäßen Erfüllung des Aufsichtsratsmandats erforderlichen Zeitaufwand

erbringen können. Aufsichtsratsmitglieder sollen zudem keine Organfunktion oder Beratungsaufgaben bei wesentlichen Wettbewerbern des Unternehmens ausüben. Der Aufsichtsrat der Porsche SE hat im November 2018 die Aufstellung eines Diversitätskonzepts für den Aufsichtsrat beschlossen, wobei die im Diversitätskonzept für den Aufsichtsrat enthaltenen Aspekte auch als Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats gemäß DCGK gelten sollen. Hinsichtlich der Einzelheiten des Diversitätskonzepts verweisen wir auf den entsprechenden Abschnitt in der Erklärung zur Unternehmensführung gemäß §§ 289f und 315d HGB. Die Zielgröße für den Frauenanteil im Aufsichtsrat beträgt unverändert null Prozent, weshalb die erklärte Abweichung von Ziffer 5.4.1 DCGK fortbesteht. Auch im Hinblick auf die Regelgrenze für die Zugehörigkeitsdauer und die Regelaltersgrenze verbleibt es bei der erklärten Abweichung von Ziffer 5.4.1 Abs. 2 DCGK in der Erklärung nach § 161 AktG.

Die gegenwärtige Zusammensetzung des Gesamtgremiums entspricht dem festgelegten Kompetenzprofil sowie den vorstehenden Zielen für

die Zusammensetzung des Gremiums. Herr Prof. Dr. Ulrich Lehner und Frau Mag. Marianne Heiß sind nach Einschätzung des Aufsichtsrats unabhängige Mitglieder des Aufsichtsrats.

Ausschüsse des Aufsichtsrats

Zur Wahrnehmung seiner Aufgaben hat der Aufsichtsrat in 2018 insgesamt drei Ausschüsse (Präsidialausschuss, Prüfungsausschuss und Nominierungsausschuss) eingerichtet.

Die Ausschüsse unterstützen den Aufsichtsrat und bereiten dessen Beschlüsse sowie Themen vor, die im Plenum zu behandeln sind. Darüber hinaus wurden im gesetzlich zulässigen Rahmen Entscheidungsbefugnisse des Aufsichtsrats an einzelne Ausschüsse übertragen.

Der Präsidialausschuss fungiert zugleich als Personalausschuss und entscheidet in Eilfällen über zustimmungspflichtige Geschäfte.



Der Prüfungsausschuss unterstützt den Aufsichtsrat bei der Überwachung der Geschäftsführung und befasst sich insbesondere mit der Überwachung der Rechnungslegung und des Rechnungslegungsprozesses, des Risikomanagementsystems einschließlich der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems und des internen Revisionssystems. Ein weiteres Themenfeld ist die Abschlussprüfung. Hierzu legt der Prüfungsausschuss dem Aufsichtsrat eine begründete Empfehlung für die Wahl des Abschlussprüfers vor, die in den Fällen der Ausschreibung des Prüfungsmandats mindestens zwei Kandidaten umfasst. Darüber hinaus befasst sich der Prüfungsausschuss mit der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers, der Erteilung des Prüfungsauftrags an den Abschlussprüfer, der Bestimmung von Prüfungsschwerpunkten, den besonders wichtigen Prüfungssachverhalten, der Honorarvereinbarung und den von Wirtschaftsprüfungsgesellschaften zusätzlich erbrachten Nicht-Prüfungsleistungen sowie der Compliance.

Der Nominierungsausschuss unterbreitet Kandidatenvorschläge für den Aufsichtsrat.

Rechte der Aktionäre

Das Grundkapital der Porsche SE ist je zur Hälfte in Stammaktien mit und in Vorzugsaktien ohne Stimmrecht eingeteilt. Die Aktionäre nehmen im Rahmen der satzungsmäßig vorgesehenen Möglichkeiten ihre Rechte vor oder während der Hauptversammlung wahr und üben dabei, soweit sie Stammaktien halten, ihr Stimmrecht aus. Bei der Beschlussfassung gewährt jede Stammaktie der Porsche SE eine Stimme. Es gibt keine Aktien mit Mehr- oder Vorzugsstimmrechten. Ein Höchststimmrecht existiert ebenfalls nicht. Jeder Aktionär ist berechtigt, an der Hauptversammlung teilzunehmen, sich zu den Gegenständen der Tagesordnung zu äußern, Anträge zu stellen und Auskunft über Angelegenheiten der Gesellschaft zu verlangen, soweit dies zur sachgemäßen Beurteilung eines Gegenstands der Tagesordnung erforderlich ist.

Die Hauptversammlung entscheidet über die Gewinnverwendung sowie die Entlastung von Vorstand und Aufsichtsrat und wählt die Mitglieder des Aufsichtsrats und den Abschlussprüfer. Darüber hinaus entscheidet die Hauptversammlung über die Satzung und den Gegenstand der Gesellschaft, über Satzungsänderungen und über wesentliche unternehmerische Maßnahmen, wie insbesondere Unternehmensverträge.

Rechnungslegung und Abschlussprüfung

Die Rechnungslegung des Porsche SE Konzerns erfolgt auf der Grundlage der International Financial Reporting Standards (IFRS) in der vom International Accounting Standards Board (IASB) veröffentlichten Fassung, soweit diese in der Europäischen Union anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen handelsrechtlichen Vorschriften. Grundlage des Jahresabschlusses der Porsche SE als Muttergesellschaft des Porsche SE Konzerns sind die Rechnungslegungsvorschriften des HGB. Beide Abschlüsse für das Geschäftsjahr 2018 werden von der Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart, als unabhängige Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft. Darüber hinaus werden die der Entsprechenserklärung gemäß § 161 Abs. 1 AktG zugrundeliegenden Tatsachen bei der Durchführung der Abschlussprüfung berücksichtigt.

Compliance

In Übereinstimmung mit den Vorgaben des DCGK sorgt der Vorstand für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen und der unternehmensinternen Richtlinien und wirkt auf deren Beachtung hin („Compliance“). Die Porsche SE hat ein eigenes Vorstandsressort für die Themen „Recht und Compliance“. Die Aufgabe des Vorstands Recht und Compliance der Porsche SE besteht darin, an den Gesamtvorstand in allen Fragen der Compliance zu berichten, präventive Maßnahmen einzuführen, sie zu steuern, zu überwachen und auf Regeleinhaltung hinzuwirken. Grundlage der Compliance-Aktivitäten



ist eine Strategie, die einen präventiven Ansatz verfolgt.

Die Porsche SE hat ein Compliance Council eingerichtet, das regelmäßig die Compliance der Gesellschaft behandelt. Es unterstützt den Vorstand Recht und Compliance bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben, insbesondere bei der Überwachung der Einhaltung der auf die Gesellschaft und ihre Mitarbeiter anwendbaren gesetzlichen Regelungen sowie der Prävention möglicher Verstöße.

Den Mitarbeitern wurde unter anderem durch eine Compliance E-Mailadresse die Möglichkeit eingeräumt, anonym, also ohne Erkennbarkeit des Absenders, Hinweise auf eventuelle Rechtsverstöße im Unternehmen zu geben.

Eine interne Gesellschaftsrichtlinie der Porsche SE hält die zuständigen organisatorischen Einheiten und Entscheidungsträger im Hinblick auf Compliance relevante Vorgänge fest.

Risikomanagement- und Kontrollsystem

Der Porsche SE Konzern verfügt über ein konzernweites Risikomanagement- und Kontrollsystem, mit dessen Hilfe die Unternehmensleitung wesentliche Risiken frühzeitig erkennt und dadurch in die Lage versetzt wird, rechtzeitig erforderliche Gegenmaßnahmen einzuleiten. Das Risikomanagement- und Kontrollsystem im Porsche SE Konzern wird fortlaufend auf seine Wirksamkeit geprüft und unter

Berücksichtigung veränderter Rahmenbedingungen kontinuierlich optimiert. Einzelheiten dazu finden Sie auf den Seiten 90 ff. des Geschäftsberichts.

Kommunikation und Transparenz

Die Porsche SE legt Wert auf eine transparente Kommunikation und unterrichtet Aktionäre, Finanzanalysten, Aktionärsvereinigungen, Medien und die interessierte Öffentlichkeit regelmäßig über die Lage des Unternehmens und dessen Geschäftsentwicklung. Als Informationsquelle dient dabei insbesondere die Internetseite

www.porsche-se.com

(„Porsche SE-Homepage“), auf der sämtliche Pressemitteilungen und Finanzberichte ebenso eingestellt sind, wie die Satzung der Porsche SE und Informationen zur Hauptversammlung.

Neben der regelmäßigen Berichterstattung informiert die Porsche SE nach Maßgabe der Regelung des Art. 17 der europäischen Marktmissbrauchsverordnung im Wege von Ad-hoc-Mitteilungen über Insiderinformationen, die unmittelbar die Porsche SE betreffen. Auch diese Ad-hoc-Mitteilungen sind auf der Porsche SE-Homepage veröffentlicht.



Managers' Transactions

Nach Maßgabe des Art. 19 der europäischen Marktmissbrauchsverordnung sind Mitglieder des Vorstands und Aufsichtsrats, sonstige Personen, die Führungsaufgaben wahrnehmen, sowie in enger Beziehung zu ihnen stehende Personen verpflichtet, Eigengeschäfte in Aktien der Porsche SE und sich darauf beziehende Finanzinstrumente offen zu legen. Die Porsche SE veröffentlicht Meldungen über derartige Transaktionen unter anderem auf der Porsche SE-Homepage.

Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat einer börsennotierten SE mit Sitz in Deutschland sind gem. § 161 AktG, Art. 9 Abs. 1 lit. c) ii) SE-VO verpflichtet, einmal jährlich zu erklären, ob dem DCGK in seiner jeweils geltenden Fassung entsprochen wurde und wird oder welche Empfehlungen des Kodex nicht angewendet wurden oder werden und warum nicht. Im Fall unterjähriger Veränderungen zwischen zwei regulären Erklärungen hat eine Aktualisierung der Erklärung zu erfolgen.

Wortlaut der Erklärung gemäß § 161 Abs. 1 AktG der Porsche Automobil Holding SE vom Mai 2018:

Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche Automobil Holding SE erklären gemäß § 161 Abs. 1 AktG, dass

seit Abgabe der letzten Entsprechenserklärung im Mai 2017 – wie aktualisiert durch Aktualisierungen der Entsprechenserklärung vom März und Mai 2018 – den vom Bundesministerium der Justiz im amtlichen Teil des Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex (DCGK oder Kodex) in der jeweils gültigen Fassung des Kodex vom 7. Februar 2017, veröffentlicht im Bundesanzeiger am 24. April 2017, mit Ausnahme der nachfolgenden Abweichungen entsprochen wurde und auch zukünftig entsprochen wird:

Der Empfehlung in Ziffer 4.2.3 Abs. 2 Satz 2 DCGK, wonach die monetären Teile der Vergütung von Vorstandsmitgliedern fixe und variable Bestandteile umfassen sollen, wurde bezogen auf den Vorstandsvorsitzenden Hans Dieter Pötsch nicht entsprochen und wird auch zukünftig nicht entsprochen. Herr Pötsch erhält von der Porsche Automobil Holding SE lediglich eine fixe Grundvergütung. Angesichts der Tätigkeit und Aufgabenstruktur von Herrn Pötsch hält der Aufsichtsrat der Porsche Automobil Holding SE die aktuelle Struktur seiner Vergütung ohne variable Bestandteile derzeit für angemessen.

Der Empfehlung in Ziffer 4.2.3 Abs. 2 Satz 6 DCGK wurde außerdem in Bezug auf Herrn Dr. Döss sowie Herrn Müller, der inzwischen aus dem Vorstand der Porsche Automobil Holding SE ausgeschiedenen ist, in der Vergangenheit nicht entsprochen. Der Aufsichtsrat hielt es bislang angesichts der Tätigkeit und Aufgabenstruktur für angemessen, dass Herr Dr. Döss und Herr Müller auf Ebene der Porsche Automobil Holding SE keine variable Vergütung erhalten. Der Aufsichtsrat hält nunmehr aufgrund der Tätigkeit von Herrn Dr. Döss eine variable Vergütung für zweckmäßig und angemessen. Ab sofort erhält Herr Dr. Döss von der Porsche Automobil Holding SE eine betragsmäßig begrenzte variable Vergütung.

Darüber hinaus wurde und wird auch zukünftig der Empfehlung in Ziffer 4.2.3 Abs. 2 Satz 6 DCGK

im Hinblick auf die allen Vorstandsmitgliedern von der Porsche Automobil Holding SE gewährte Vorstandsvergütung nicht in vollem Umfang entsprechen. Für die nach Ermessen des Aufsichtsrats den Vorstandsmitgliedern aufgrund einer zuvor abgeschlossenen Zielvereinbarung zu gewährenden Sonderboni oder im Nachhinein für besondere Leistungen zu gewährenden Anerkennungsboni bestehen keine betragsmäßigen Höchstgrenzen. Entsprechendes gilt damit auch für die Vergütung insgesamt. Der Aufsichtsrat hält dies nicht für geboten, weil er mit der konkreten Ausübung seines Ermessens sicherstellen kann, dass dem Angemessenheitsgebot des § 87 Abs. 1 AktG entsprochen wird.

Mit Blick auf Ziffer 4.2.3 Abs. 4 DCGK wird erklärt, dass dieser Empfehlung im Zusammenhang mit dem Ausscheiden von Herrn Matthias Müller aus dem Vorstand der Gesellschaft entsprochen wurde. Höchst vorsorglich wird erklärt, dass Herrn Müller im zeitlichen Zusammenhang mit dem Ausscheiden Leistungen gewährt wurden, die keine Zahlungen bei vorzeitiger Beendigung der Vorstandstätigkeit im Sinne dieser Empfehlung darstellen.

Den in Ziffer 5.4.1 Abs. 2 DCGK enthaltenen Empfehlungen der Festsetzung einer Altersgrenze für Mitglieder des Aufsichtsrats und der Festlegung einer Regelgrenze für die Zugehörigkeitsdauer zum Aufsichtsrat wurde und wird bis auf Weiteres auch zukünftig nicht entsprochen. Der Aufsichtsrat ist unverändert der Ansicht, dass die Fähigkeit, den Vorstand bei der Geschäftsführung zu überwachen und zu beraten, nicht bei Erreichen eines bestimmten Alters oder einer bestimmten Zugehörigkeitsdauer entfällt. Eine starre Altersgrenze kann sich zudem diskriminierend auswirken.

Mit Beschluss vom 9. Oktober 2017 hat der Aufsichtsrat gemäß Ziffer 5.4.1 Abs. 2 DCGK für seine Zusammensetzung erste konkrete Ziele benannt und ein Kompetenzprofil für das Gesamtgremium erarbeitet. Dabei hat er für seine Zusammensetzung im Rahmen der unternehmensspezifischen Situation die internationale Tätigkeit des Unternehmens, potenzielle Interessenkonflikte sowie die Anzahl der unabhängigen Aufsichtsratsmitglieder im Sinne von Nummer 5.4.2 DCGK angemessen berücksichtigt. Seitdem wurde und wird auch zukünftig



den diesbezüglichen Empfehlungen von Ziffer 5.4.1 Abs. 2 DCGK in dem vorgenannten Umfang entsprechen. Vorgaben zur Vielfalt (Diversity) im Aufsichtsrat sind in den Zielen gegenwärtig noch nicht enthalten und werden bis auf Weiteres auch zukünftig nicht enthalten sein. Der Aufsichtsrat achtet bei seiner Zusammensetzung auch auf die Vielfalt (Diversity) des Gremiums und steht den diesbezüglich vom Kodex verfolgten Zielen aufgeschlossen gegenüber. Konkrete Festlegungen erschweren jedoch aus heutiger Sicht eine hinreichend flexible Gremienbesetzung, insbesondere vor dem Hintergrund der Anteilseignerstruktur. In Bezug auf die Angaben zur Vielfalt (Diversity) wurde und wird bis zur Verabschiedung derartiger Ziele der Empfehlung in Ziffer 5.4.1. Abs. 2 DCGK auch zukünftig nicht entsprochen.

Vor der Benennung der Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats sowie der Erarbeitung des Kompetenzprofils wurde den Empfehlungen in Ziffer 5.4.1 Abs. 2 DCGK insgesamt nicht entsprochen. Über die Kandidatenvorschläge sollte jeweils im Einzelfall unter Berücksichtigung der zum

jeweiligen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Kandidaten bzw. Kandidatinnen entschieden werden. Dabei sollte im Interesse des Unternehmens größtmöglicher Handlungsspielraum bestehen und sollten Selbstbeschränkungen vermieden werden.

Aufgrund der ehemals umfassenden Abweichung von den Empfehlungen in Ziffer 5.4.1 Abs. 2 DCGK wurde auch nicht der Empfehlung in Ziffer 5.4.1 Abs. 4 Satz 1 DCGK entsprochen. Seit der Benennung konkreter Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats sowie der Erarbeitung eines Kompetenzprofils wurde insbesondere bei den Wahlvorschlägen des Aufsichtsrats an die ordentliche Hauptversammlung 2018 der Gesellschaft Ziffer 5.4.1 Abs. 4 Satz 1 DCGK entsprochen und wird auch zukünftig entsprochen werden, soweit Ziffer 5.4.1 Abs. 2 entsprochen wird.

Hinsichtlich der Empfehlung in Ziffer 5.4.1 Abs. 6 DCGK zur Offenlegung bestimmter Umstände bei Wahlvorschlägen des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung wird vorsorglich eine Abweichung erklärt. Die Anforderungen des Kodex sind



unbestimmt und in ihrer Abgrenzung und Reichweite unklar. Der Aufsichtsrat hat sich in der Vergangenheit und wird sich auch zukünftig bemühen, den Anforderungen der Ziffer 5.4.1 Abs. 6 des Kodex gerecht zu werden, kann aber angesichts der Unbestimmtheit, unklaren Reichweite und Abgrenzung der Empfehlung nicht ausschließen, dass dieser Empfehlung in der Vergangenheit nicht voll entsprochen wurde bzw. zukünftig nicht voll entsprochen wird.

Solange der Aufsichtsrat der Porsche Automobil Holding SE aus 12 Mitgliedern (6 Anteilseignervertreter und 6 Arbeitnehmervertreter) bestand, konnte der Aufsichtsrat nicht hinreichend rechtssicher zu der Einschätzung gelangen, dass ihm – unter Berücksichtigung der Eigentümerstruktur – aufgrund der Mitgliedschaft von Prof. Dr. Ulrich Lehner eine angemessene Anzahl unabhängiger Mitglieder angehört. Vorsorglich wird deshalb erklärt, dass der Empfehlung gemäß Ziffer 5.4.2 Satz 1 DCGK nicht entsprochen wurde. Seit der Verkleinerung des Aufsichtsrats auf sechs Mitglieder als Anteilseignervertreter im Juni 2017 wurde der Empfehlung in Ziffer 5.4.2 Satz 1 DCGK entsprochen. Auch zukünftig wird der Empfehlung entsprochen. Dies gilt auch für den Zeitraum nach Wirksamwerden der in der ordentlichen Hauptversammlung 2018 beschlossenen Vergrößerung des Aufsichtsrats auf zehn Mitglieder.

Aufgrund der bisherigen erfolgsbezogenen Vergütung des Aufsichtsrats, die auf das jeweils abgelaufene Geschäftsjahr und die vorausgegangenen drei Geschäftsjahre abstellt, wurde eine Abweichung von der in Ziffer 5.4.6 Abs. 2 DCGK enthaltenen Empfehlung zur Nachhaltigkeit einer erfolgsorientierten Vergütung erklärt. Unter Berücksichtigung der vornehmlich überwachenden Tätigkeit des Aufsichtsrats, die nach gemeinsamer Auffassung des Vorstands und des Aufsichtsrats die Gefahr kurzfristigen Handelns begrenzt erscheinen lässt, enthält die derzeitige erfolgsorientierte Vergütung eine ausreichende Nachhaltigkeitskomponente. Die ordentliche Hauptversammlung 2018 hat beschlossen, die Vergütung des Aufsichtsrats auf eine reine



Festvergütung umzustellen und die Satzung entsprechend zu ändern. Die Änderung soll für die Zeit ab dem 1. Januar 2018 Anwendung finden. Mit Wirksamwerden dieser Satzungsänderung wird zukünftig den Empfehlungen in Ziffer 5.4.6 Abs. 2 DCGK ohne Einschränkung entsprochen, da es keine erfolgsorientierte Vergütung mehr geben wird.

Stuttgart, 8. März 2019
Porsche Automobil Holding SE

Der Aufsichtsrat

Der Vorstand

Porsche SE Aktie

Aktienmärkte¹

Die Handelspolitik der USA gegenüber China und die Androhung gegenseitiger Strafzölle sorgten für Unsicherheit an den internationalen Kapitalmärkten. Bei Automobilwerten spielten zudem die Ungewissheit der Investoren über die weitere Entwicklung der Mobilität und die drohenden Fahrverbote in deutschen Großstädten eine wichtige Rolle. Belastet wurden die Notierungen auch durch die Auswirkungen des Testverfahrens zur Bestimmung von Schadstoff- und CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen – dem sogenannten WLTP (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure). Zudem beschäftigten sich die Kapitalmärkte mit der konjunkturellen Entwicklung sowie der Geldpolitik der wichtigsten Notenbanken, allen voran der US-Fed, die die Leitzinsen mehrfach an hob. Auch die Verhandlungen der Europäischen Union mit Großbritannien über dessen Austritt aus der EU führten gegen Ende des Berichtsjahres zu erhöhter Unsicherheit an den Kapitalmärkten.

Der Deutsche Aktienindex (DAX) erreichte bereits kurz nach Beginn des Börsenjahres 2018 sein Jahreshoch: Am 23. Januar notierte der Deutsche Leitindex bei 13.559,60 Zählern. Im Vergleich zum

Schlussstand 2017 von 12.917,64 Punkten legte er damit um mehr als 641 Punkte zu.

Im Februar setzte dann jedoch eine Abwärtsbewegung ein, die über das gesamte Jahr 2018 anhalten sollte. Der DAX beendete das Berichtsjahr schließlich mit einem Stand von 10.558,96 Punkten – einem Minus von 2.358,68 Punkten bzw. rund 18 Prozent gegenüber dem Schlusskurs von 2017.

Auch der EuroStoxx wies zum Ende des Jahres 2018 bei einem Stand von 3.001,42 Punkten ein Minus von rund 14 Prozent im Vergleich zum Schlussstand 2017 (3.503,96 Punkte) aus. Die Entwicklung ist mit der des DAX vergleichbar: Das Jahreshoch wurde mit 3.672,29 Zählern ebenfalls bereits im Januar 2018 erreicht. Der Jahrestiefstand notierte am 27. Dezember bei 2.937,36 Punkten.

Die Entwicklung der internationalen Kapitalmärkte und die Bewertung des Automobilssektors haben sich auch auf die Vorzugsaktie der Porsche SE ausgewirkt. Das Papier hatte das Jahr 2017 mit einem Kurs von 69,78 Euro beendet. Am 22. Januar 2018 erreichte die Aktie mit einem Kurs von 78,72 Euro ihren Jahreshöchstwert. Das Jahrestief lag am 24. Oktober bei 50,78 Euro. Am letzten Handelstag des Jahres 2018, dem 28. Dezember, notierte die Vorzugsaktie der Porsche SE mit einem Minus von rund 26 Prozent zum Jahresendkurs 2017 bei 51,64 Euro.

¹ Alle Angaben mit Bezug auf den jeweiligen Tagesschlusskurs



Hauptversammlung 2018

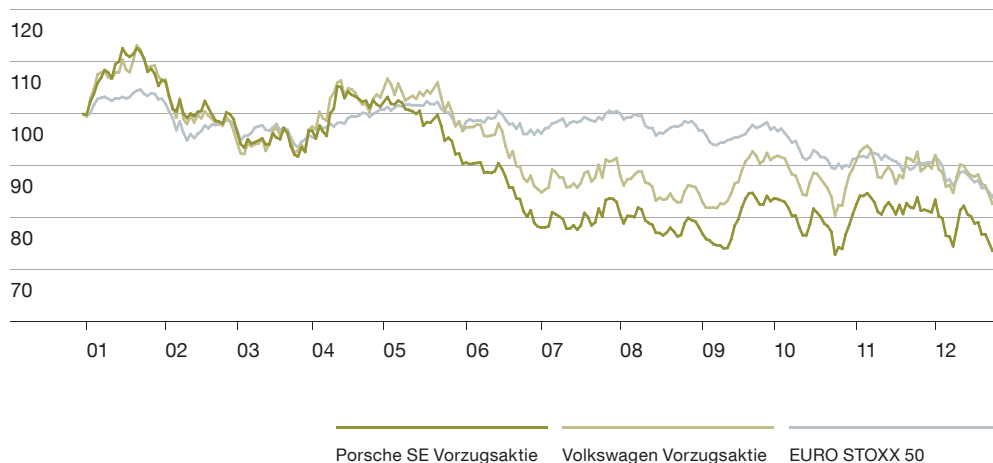
Auch 2018 fand die ordentliche Hauptversammlung der Porsche SE in der Porsche-Arena und der Hanns-Martin-Schleyer-Halle in Stuttgart statt. Mit rund 3.500 Aktionärinnen und Aktionären war das Treffen ähnlich gut besucht wie in den Vorjahren. Beschlossen wurde die Ausschüttung einer Dividende in Höhe von 1,76 Euro je Vorzugsaktie (im Vorjahr 1,01 Euro) und 1,754 Euro je Stammaktie (im Vorjahr 1,004 Euro). Dies entspricht einer Ausschüttungssumme von rund 538 Millionen Euro, nach 308 Millionen Euro im Vorjahr. Die Dividende

unterstreicht die von der Porsche SE angestrebte nachhaltige Dividendenpolitik.

Zudem haben die Aktionäre eine Erweiterung des Aufsichtsrats der Porsche SE von sechs auf zehn Mitglieder im Wege einer Satzungsänderung beschlossen. Neu in den Aufsichtsrat eingezogen sind Mag. Josef Michael Ahorner, Mag. Marianne Heiß, Dr. Günther Horvath, Dr. Stefan Piëch und Peter Daniell Porsche. Mit Wirkung zum Ende der Hauptversammlung hat Hans-Peter Porsche sein Aufsichtsratsmandat niedergelegt. Den im Geschäftsjahr 2017 amtierenden Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats erteilten die Aktionäre Entlastung.

Kursentwicklung Porsche SE Vorzugsaktie 2018

(Index: 29. Dezember 2017)



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 Euro Index, STOXX Europe 600 Index, STOXX All Europe 800, EURO STOXX Auto & Parts
Gezeichnetes Kapital ¹	306.250.000 €
Stückelung	Je 153.125.000 Stamm- und Vorzugsaktien
Aktiengattung	Nennwertlose Inhaberaktien

¹ 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.

Über die Hälfte der Vorzugsaktien wird von institutionellen Investoren gehalten, die wiederum überwiegend ihren Sitz außerhalb Deutschlands haben. Private Anleger in Vorzugsaktien der Porsche SE haben weit überwiegend ihren Sitz in Deutschland.

Kennzahlen der Porsche SE Aktie

		2018	2017	2016
Jahresschlusskurs ^{1,2,3}	€	51,64	69,78	51,74
Jahreshöchstkurs ^{1,2}	€	78,72	71,59	54,04
Jahrestiefstkurs ^{1,2}	€	50,78	47,61	35,94
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) ^{3,4}	€	15.814.750.000	21.370.125.000	15.845.375.000
Ergebnis je Stammaktie ⁵	€	11,34	10,70 ⁶	4,48
Ergebnis je Vorzugsaktie ⁵	€	11,34	10,71 ⁶	4,49
Dividende je Stammaktie	€	2,204 ⁷	1,754	1,004
Dividende je Vorzugsaktie	€	2,210 ⁷	1,760	1,010

¹ Vorzugsaktie im Xetra-Handel

² basierend auf Tagesschlusskurs

³ zum 28. Dezember 2018

⁴ Stammaktien mit dem Marktpreis der Vorzugsaktien bewertet

⁵ Verwässert und unverwässert

⁶ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der Erstanwendung von IFRS 9 angepasst

⁷ 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 im Geschäftsjahr 2018 unverändert intensiven Kontakt zu Analysten und Kapitalmarktteilnehmern gehalten. Dies erfolgte sowohl mit Hilfe von Telefonkonferenzen als auch durch Roadshows in den wichtigsten Finanzzentren weltweit.

Hinzu kamen Teilnahmen an Kapitalmarktkonferenzen im In- und Ausland, um dem jeweiligen Informationsbedürfnis nachzukommen. Privatanleger hatten zudem die Möglichkeit, sich auf Informationsveranstaltungen ein persönliches Bild von der Entwicklung der Porsche SE zu machen und Fragen zu stellen.

Ziel dieser Aktivitäten war und ist es, die Kapitalmarktteilnehmer über die aktuelle Geschäftsentwicklung, die Investmentstrategie sowie die Rechtstreitigkeiten zu informieren.

Nach dem Relaunch der Website der Porsche SE (www.porsche-se.com) im Jahr 2017 wurden Struktur und Design im Geschäftsjahr 2018 weiter überarbeitet.

2

Konzernlagebericht
und Lagebericht
der Porsche Automobil
Holding SE

Volkswagen T-Cross







46	Konzernlagebericht und Lagebericht der Porsche Automobil Holding SE
50	Grundlagen des Konzerns
52	Wirtschaftsbericht
52	Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern
61	Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern
65	Geschäftsverlauf
70	Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
75	Porsche Automobil Holding SE (Jahresabschluss nach HGB)
79	Nachhaltige Wertsteigerung im Porsche SE Konzern
81	Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage der Porsche SE sowie des Porsche SE Konzerns
82	Vergütungsbericht
90	Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung
112	Veröffentlichung der Erklärung zur Unternehmensführung
113	Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
114	Prognosebericht und Ausblick
119	Glossar

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 2018 beschäftigte der Porsche SE Konzern 935 Mitarbeiter (31. Dezember 2017: 823 Mitarbeiter).

Zum Porsche SE Konzern gehören die Porsche Beteiligung GmbH, Stuttgart, die Porsche Zweite Beteiligung GmbH, Stuttgart, inkl. der PTV Group („PTV AG und ihre Tochterunternehmen“), die Porsche Dritte Beteiligung GmbH, Stuttgart, die 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 besteht im Wesentlichen im Halten und Verwalten von Beteiligungen. 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. Sie hält insbesondere die Mehrheit der Stammaktien der Volkswagen AG, einem der weltweit führenden Automobilhersteller. Der Volkswagen Konzern besteht aus zwölf Marken in sieben europäischen Staaten: Volkswagen Pkw, Audi, SEAT, ŠKODA, Bentley, Bugatti, Lamborghini, Porsche, Ducati, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Scania und MAN. Die Zusammenarbeit der Nutzfahrzeugmarken MAN und Scania wird in der TRATON GROUP koordiniert. Darüber hinaus hält der Porsche SE Konzern rund 100 % an der PTV Planung Transport Verkehr AG („PTV AG“), Karlsruhe, Anteile an INRIX sowie Anteile an drei Technologie-Start-ups in den USA.

Vorrangige Kriterien der Porsche SE für Beteiligungen sind der Bezug zur automobilen Wertschöpfungskette, zur industriellen Fertigung oder zur Zukunft der Mobilität. Die automobilen Wertschöpfungskette umfasst dabei die gesamte Bandbreite von Basistechnologien über die Unterstützung des Entwicklungs- und Produktionsprozesses bis hin zu fahrzeug- und mobilitätsbezogenen Dienstleistungen. Voraussetzungen für eine Beteiligung durch die Porsche SE sind stets die Positionierung in einem attraktiven Marktumfeld und ein überdurchschnittliches Wachstumspotential.



Aktuell fokussiert die Porsche SE ihre Suche auf Unternehmen in den Bereichen Autonomes Fahren, Elektromobilität, Verkehrsmanagement, innovative Produktions- bzw. Fertigungsmethoden sowie neuartige Mobilitätsangebote.

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 Monatsabschlüsse für den Porsche SE Konzern sowie monatliche Risikoberichte.

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 der Liquidität. Diesen Unternehmenszielen 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 Ergebnis 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.

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 der Planung wird jährlich eine integrierte mehrjährige Planung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns abgeleitet.

Wirtschaftsbericht

Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern

Dieselthematik auf Ebene 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_x)-Emissionen festgestellt wurden. Infolgedessen nahmen Behörden weltweit in ihren jeweiligen Rechtsordnungen ihre eigenen Untersuchungen auf (sogenannte „Dieselthematik“).

Im Geschäftsjahr 2018 ergaben sich im operativen Ergebnis des Volkswagen Konzerns negative Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieselthematik in Höhe von minus 3,2 Mrd. €. Wesentlicher Hintergrund für die Aufwendungen sind die von der Staatsanwaltschaft Braunschweig und der Staatsanwaltschaft München II im Zusammenhang mit der Dieselthematik erlassenen Geldbußen in Höhe von insgesamt 1,8 Mrd. €, höhere Rechtsrisiken und Rechtsverteidigungskosten sowie höhere Aufwendungen für technische Maßnahmen. Insgesamt ergaben sich in den Jahren 2015 bis 2018 aus der Dieselthematik Sondereinflüsse in Höhe von 29,0 Mrd. €.

Die Porsche SE ist hiervon als Mehrheitsaktionär weiterhin insbesondere im Rahmen ihres Ergebnisses aus at Equity bewerteten Anteilen betroffen. Des Weiteren ist die anteilige Börsenkaptalisierung ihrer Beteiligung an der Volkswagen AG durch die sich hieraus ergebende Entwicklung der Aktienkurse der Volkswagen Stamm- und Vorzugsaktien beeinflusst. Zum 31. Dezember 2018 ergibt sich auf Grundlage der Ertragserwartungen kein Wertberichtigungsbedarf für den at Equity-Buchwert der Beteiligung an der Volkswagen AG. Jedoch sind insbesondere bei einem weiteren Anstieg der Kosten zur Bewältigung der Dieselthematik unverändert Auswirkungen auf die Werthaltigkeit der Beteiligung möglich. Zudem können sich weiterhin Folgewirkungen auf die Dividendenpolitik der Volkswagen AG und somit auf die Mittelzuflüsse auf Ebene der Porsche SE ergeben. Aus dieser Thematik resultierende Rechtsrisiken aus gegen die Porsche SE geltend gemachten Ansprüchen können sich ebenfalls auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns auswirken. Zu Einzelheiten diesbezüglich verweisen wir auf die Ausführungen zu den wesentlichen Ereignissen und Entwicklungen im Volkswagen Konzern, auf die Erläuterungen zur Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage, auf den Chancen- und Risikobericht des Volkswagen Konzerns und auf das Kapitel „Prognosebericht und Ausblick“.



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 und strategisch handelnder Ankerinvestor und ist auch weiterhin vom Wertsteigerungspotenzial des Volkswagen Konzerns überzeugt. Im Zeitraum zwischen Anfang Dezember 2018 und dem 6. März 2019 hat die Porsche SE über Kapitalmarkttransaktionen insgesamt 0,7 % der Stammaktien der Volkswagen AG für 309 Mio. € erworben, davon entfallen 0,2 % bzw. 86 Mio. € auf den Zeitraum bis zum Bilanzstichtag. Der Anteil der Porsche SE an den Stammaktien der Volkswagen AG betrug zum 31. Dezember 2018 52,4 % bzw. zum 6. März 2019 52,9 %. Durch diesen Schritt 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 in den Klageverfahren dargestellt:

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

Beim Oberlandesgericht Celle ist ein 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 Erwerbs der Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG. Zum Teil werden die Ansprüche auch auf angebliche kartellrechtliche Anspruchsgrundlagen gestützt. Das Musterverfahren wurde durch einen Vorlagebeschluss des Landgerichts Hannover vom 13. April 2016 eingeleitet, nachdem die Kläger in vier von sechs rechtshängigen Verfahren vor dem Landgericht Hannover einen KapMuG-Antrag gestellt hatten. Am 11. Mai 2016 hat das Landgericht Hannover alle sechs bei ihm gegen die Porsche SE rechtshängigen Verfahren bis zu einer rechtskräftigen Entscheidung über die von ihm bestimmten Feststellungsziele im Musterverfahren vor dem Oberlandesgericht Celle ausgesetzt. Bei den sechs ausgesetzten Verfahren handelt es sich um Klageverfahren von insgesamt 40 Klägern, die insgesamt angebliche Schadensersatzansprüche in Höhe von rund 5,4 Mrd. € zzgl. Zinsen geltend machen. Mit Beschluss vom 12. Januar 2017 hat das Oberlandesgericht Celle dem KapMuG-Vorlagebeschluss weitere Feststellungsziele hinzugefügt. Der erste Termin zur mündlichen Verhandlung fand am 12. Oktober 2017 statt. In diesem Termin hat das Oberlandesgericht Celle



angekündigt, weitere Feststellungsziele zu ergänzen und seine vorläufige Auffassung zum Sach- und Streitstand erläutert. Mit Beschlüssen vom 11. September 2018 und 19. November 2018 hat das Oberlandesgericht Celle dem KapMuG-Vorlagebeschluss vier weitere Feststellungsziele hinzugefügt und mehrere Feststellungsziele neu gefasst. Im Jahr 2018 fanden mehrere Termine zur mündlichen Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Celle statt. Die nächsten Termine sind ab dem 26. März 2019 bestimmt. Seit Beginn des Musterverfahrens sind durch die Beteiligten auf Klägerseite eine Vielzahl von Befangenheitsanträgen gestellt worden, die sämtlich zurückgewiesen wurden. 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.

Des Weiteren sind bzw. waren folgende Verfahren im Zusammenhang mit dem Aufbau der Beteiligung an der Volkswagen AG rechtshängig:

Wegen der gleichen angeblichen Ansprüche, 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, haben die gleichen Kläger im September 2013 Klage gegen zwei Mitglieder (hiervon eines nicht mehr amtierend) des

Aufsichtsrats der Porsche SE beim Landgericht Frankfurt am Main eingereicht. Die Porsche SE ist diesem Rechtsstreit auf Seiten der Aufsichtsratsmitglieder als Streithelferin beigetreten. Ein Termin zur mündlichen Verhandlung fand am 30. April 2015 statt. Durch Zwischenurteil vom 21. Mai 2015 hat das Gericht sechs von sieben Klägern aufgegeben, eine Prozesskostensicherheit zu stellen. Die Porsche SE hält die geltend gemachten Ansprüche für unbegründet.

Am 7. Juni 2012 hat die Porsche SE beim Landgericht Stuttgart Klage gegen zwei Gesellschaften eines Investmentfonds auf Feststellung des Nichtbestehens angeblicher Ansprüche in Höhe von rund 195 Mio. USD eingereicht. Der Investmentfonds hatte außergerichtlich behauptet, die Porsche SE habe im Rahmen des Erwerbs ihrer Beteiligung an der Volkswagen AG während des Jahres 2008 falsche und irreführende Angaben gemacht. Der Investmentfonds hat deshalb Klage vor einem englischen Gericht angedroht. Am 18. Juni 2012 hat der Investmentfonds Klage gegen die Porsche SE beim Commercial Court in 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. Das Landgericht Stuttgart hat mit Beschluss vom 24. Juli 2013 festgestellt, dass das Landgericht Stuttgart das zuerst angerufene Gericht ist. Gegen diese Entscheidung des Landgerichts Stuttgart hat eine der Beklagten das Rechtsmittel der sofortigen Beschwerde eingelegt. Mit Beschluss vom 28. November 2013 hat das Landgericht Stuttgart der Beschwerde nicht abgeholfen und die Beschwerde dem Oberlandesgericht Stuttgart zur Entscheidung vorgelegt. Mit Beschluss vom 30. Januar 2015 hat das Oberlandesgericht Stuttgart die sofortige Beschwerde zurückgewiesen. Die Beklagte hat Rechtsbeschwerde zum Bundesgerichtshof eingelegt. Mit Beschluss vom 13. September 2016 hat der Bundesgerichtshof den Beschluss des Oberlandesgerichts Stuttgart vom 30. Januar 2015 aufgehoben und die Sache zur

erneuten Entscheidung an das Oberlandesgericht Stuttgart zurückverwiesen. Die Beklagtenseite hat einen Befangenheitsantrag gestellt, über den noch nicht entschieden wurde. Die Porsche SE hält die in England erhobene Klage für unzulässig und die geltend gemachten Ansprüche für unbegründet.

Im Zusammenhang mit dem Aufbau der Beteiligung an der Volkswagen AG sind bislang insgesamt fünf Schadensersatzklagen mit einem Gesamtstreitwert von ursprünglich rund 1,36 Mrd. € (zzgl. Zinsen) rechtskräftig abgewiesen oder zurückgenommen worden. Die ehemaligen Vorstandsmitglieder Dr. Wendelin Wiedeking und Holger P. Härter wurden in 2016 vom Vorwurf der informationsgestützten Marktmanipulation rechtskräftig freigesprochen und der Antrag auf Verhängung einer Geldbuße gegen die Porsche SE in Höhe von 807 Mio. € infolgedessen abgelehnt. Das Ermittlungsverfahren gegen Mitglieder des Aufsichtsrats ist mangels hinreichenden Tatverdachts eingestellt worden.

Klageverfahren und rechtliche Risiken im Zusammenhang mit der Dieseldematik

Im Zusammenhang mit der Dieseldematik (siehe dazu die Darstellung innerhalb des zusammengefassten Lageberichts für das Geschäftsjahr 2018 im Abschnitt „Die Dieseldematik“ im Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern“) sind gegen die Porsche SE folgende Ansprüche im Zusammenhang mit dem Erwerb von Vorzugsaktien der Porsche SE oder darauf bezogene Derivate sowie in zwei Verfahren in Bezug auf Aktien der Volkswagen AG geltend gemacht worden:

Vor Stuttgarter Gerichten sind gegen die Porsche SE derzeit Klageverfahren mit einem Gesamtvolumen von rund 954 Mio. € anhängig. Die Kläger werfen der Porsche SE angeblich pflichtwidrig unterlassene bzw. fehlerhafte Kapitalmarktinformationen im Zusammenhang mit der Dieseldematik vor. Ein Teil der Klagen richtet sich sowohl gegen die Porsche SE als auch gegen die Volkswagen AG. Eine Klage über rund 11.500 € ist sowohl gegen die Porsche SE als auch die Robert Bosch GmbH gerichtet. Von den Klagen sind 197 in erster Instanz



beim Landgericht Stuttgart anhängig. Soweit beziffert sind sie auf Schadensersatz in Höhe von insgesamt rund 790 Mio. € (zzgl. Zinsen) und teils auf Feststellung einer Schadensersatzverpflichtung gerichtet. Zwei weitere Verfahren, in denen insgesamt weitere rund 164 Mio. € Schadensersatz geltend gemacht worden sind, befinden sich derzeit in der Berufungsinstanz. In diesen Verfahren hatte das Landgericht Stuttgart am 24. Oktober 2018 den Klagen in Höhe von rund 47 Mio. € stattgegeben und die Klagen im Übrigen abgewiesen. Die Porsche SE und die jeweilige Klägerseite haben gegen die am 24. Oktober 2018 ergangenen Urteile des Landgerichts Stuttgart Berufung eingelegt. Die Porsche SE hat im Dezember 2018 in einem Teil der Verfahren Befangenheitsanträge gegen den verfahrensführenden Einzelrichter gestellt, über die noch nicht entschieden wurde. Die Porsche SE hält die Klagen für unbegründet.

Ein Teil der Kläger der Stuttgarter Verfahren hat Musterverfahrensanträge nach dem KapMuG gestellt. Die Porsche SE hat hilfsweise für den Fall, dass das Landgericht Stuttgart Klagen nicht ohne weiteres

abweist, in insgesamt zehn dieser Verfahren den Erlass eines KapMuG-Vorlagebeschlusses mit sechs näher bezeichneten Feststellungszielen beantragt. Das Landgericht Stuttgart hat mit Blick auf die vorgenannten KapMuG-Anträge am 28. Februar 2017 einen Vorlagebeschluss erlassen, mit dem es insgesamt neun der von den Klägern geltend gemachten Feststellungsziele sowie die vorgenannten sechs hilfsweise von der Porsche SE geltend gemachten Feststellungsziele dem Oberlandesgericht Stuttgart zur Entscheidung vorlegt. Zudem hat das Landgericht Stuttgart am 6. Dezember 2017 in einem Verfahren gegen die Volkswagen AG einen KapMuG-Vorlagebeschluss bezüglich Fragen der örtlichen Zuständigkeit in Bezug auf Anlegerklagen im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik erlassen. Die Kläger haben zum Teil Verfahrensaussetzungen im Hinblick auf diese Vorlagebeschlüsse des Landgerichts Stuttgart beantragt. Zum Teil haben die Kläger Verfahrensaussetzungen im Hinblick auf einen KapMuG-Vorlagebeschluss des Landgerichts Braunschweig in Schadensersatzverfahren, die gegen die Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik geführt werden, beantragt. Es ist derzeit



offen, ob und in welchem Umfang die beim Landgericht Stuttgart anhängigen Verfahren etwa im Hinblick auf den Vorlagebeschluss des Landgerichts Braunschweig oder im Hinblick auf die Vorlagebeschlüsse des Landgerichts Stuttgart ausgesetzt werden oder bleiben. Derzeit sind 128 Verfahren auf den Vorlagebeschluss des Landgerichts Stuttgart vom 28. Februar 2017 ganz oder teilweise ausgesetzt. Einen Teil der Verfahren hat das Landgericht Stuttgart zugleich auf den Vorlagebeschluss des Landgerichts Stuttgart vom 6. Dezember 2017 bezüglich Fragen der örtlichen Zuständigkeit sowie den Vorlagebeschluss des Landgerichts Braunschweig ausgesetzt. Das Oberlandesgericht Stuttgart hat mit einem Hinweisbeschluss vom 5. Juli 2018 Zweifel an der Zulässigkeit der Einleitung des Musterverfahrens durch den Vorlagebeschluss vom 28. Februar 2017 geäußert. Am 6. Februar 2019 fand eine mündliche Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Stuttgart statt. Der Termin zur Verkündung einer Entscheidung wurde für den 27. März 2019 bestimmt. Die Porsche SE ist der Auffassung, dass die Klagen in den ausgesetzten Ausgangsverfahren unbegründet und die im Musterverfahren von den Klägern der Ausgangsverfahren geltend gemachten Feststellungsziele nicht zu treffen sind.

Vor dem Landgericht Braunschweig sind derzeit Schadensersatzklagen in Höhe von rund 10,6 Mio. € gegen die Porsche SE anhängig. Die Porsche SE ist dabei jeweils gemeinsam mit der Volkswagen AG verklagt. Die Klagen stützen sich auf angebliche Schadensersatzansprüche wegen angeblich pflichtwidrig unterlassener bzw. fehlerhafter Kapitalmarktinformationen. Das Landgericht Braunschweig hat drei der bei ihm anhängigen Verfahren hinsichtlich der Porsche SE und der Volkswagen AG im Hinblick auf den KapMuG-Vorlagebeschluss des Landgerichts Braunschweig sowie den Vorlagebeschluss des Landgerichts Stuttgart vom 6. Dezember 2017 bezüglich Fragen der örtlichen Zuständigkeit ausgesetzt. Die Porsche SE ist damit neben der Volkswagen AG weitere Musterbeklagte des Musterverfahrens vor dem Oberlandesgericht Braunschweig sowie des mit Vorlagebeschluss vom 6. Dezember 2017



eingeleiteten Musterverfahrens vor dem Oberlandesgericht Stuttgart bezüglich Fragen der örtlichen Zuständigkeit. Eine Entscheidung über die Aussetzung der übrigen noch beim Landgericht Braunschweig anhängigen Verfahren gegen die Porsche SE steht noch aus. Mit Beschluss vom 23. Oktober 2018 hat das Oberlandesgericht Braunschweig Anträge der Beigeladenen auf Erweiterung des Musterverfahrens um Feststellungsziele, die sich ausschließlich auf angebliche Ansprüche gegen die Porsche SE beziehen, zurückgewiesen. Die Rechtsbeschwerde wurde zugelassen. Es haben mehrere Termine zur mündlichen Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Braunschweig stattgefunden. Der nächste Termin ist für den 25. März 2019 bestimmt. Die Porsche SE hält die Klagen für unzulässig und unbegründet.

Seit August 2018 haben bis zum Ablauf der Anmeldefrist 106 Anspruchsteller angebliche Schadensersatzansprüche gegen die Porsche SE im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik in Höhe von insgesamt rund 62 Mio. € gegenüber dem Oberlandesgericht Braunschweig zum dortigen Musterverfahren angemeldet.

Gegen die Porsche SE wurden 11 Mahnbescheide in Höhe von insgesamt rund 3,7 Mio. € (zzgl. Zinsen) erwirkt. Die Mahnbescheide betreffen angebliche Schadensersatzansprüche im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik. Die Porsche SE hält die Ansprüche für unbegründet und hat gegen die Mahnbescheide jeweils Widerspruch eingelegt. Fünf Anspruchsteller haben ihre behaupteten





Schadensersatzansprüche gegen die Porsche SE in Höhe von insgesamt rund 3,6 Mio. € (zzgl. Zinsen) mittlerweile klageweise geltend gemacht.

Seit Oktober 2015 haben 43 Personen außergerichtlich bzw. mittels Güteantrag, jedoch noch nicht gerichtlich, angebliche Schadensersatzansprüche im Zusammenhang mit der Dieseldisput thematik gegen die Porsche SE geltend gemacht. Die angeblichen Ansprüche sind zum Teil nicht beziffert. Soweit die angeblichen Ansprüche von den Anspruchstellern beziffert werden, belaufen sie sich auf insgesamt rund 520.000 € (ohne Zinsen). Die Anspruchsteller begehren Schadensersatz aufgrund angeblich nicht ausreichender oder unterlassener Veröffentlichung von Kapitalmarktinformationen durch die Porsche SE. Die Porsche SE hält die Ansprüche für unbegründet und hat sie zurückgewiesen.

Die Vereinigten Staaten von Amerika haben gegenüber der Porsche SE mit Schreiben vom 30. November 2018 einen Verjährungsverzicht für der Höhe nach nicht spezifizierte vermeintliche Schadensersatzforderungen in Bezug auf den behaupteten Erwerb von insgesamt 40.992 Porsche SE-Vorzugsaktien erbeten. Mit Anwaltschreiben vom 6. Dezember 2018 hat die Porsche SE gegenüber den Vereinigten Staaten eine entsprechende Verjährungsverzichtserklärung abgegeben.

Ermittlungsverfahren

Die Staatsanwaltschaft Stuttgart hat auf Anfrage mitgeteilt, dass ihr im Sommer 2016 eine Strafanzeige der BaFin gegen Verantwortliche der Porsche SE zugegangen ist und die Staatsanwaltschaft daraufhin ein Ermittlungsverfahren wegen des Verdachts der Marktmanipulation im Zusammenhang mit der Dieseldisput thematik eingeleitet hat. Das Verfahren richtet sich gegen Herrn Prof. Dr. Martin Winterkorn, Herrn Hans Dieter Pötsch und Herrn Matthias Müller. Das Ermittlungsverfahren richtet sich nicht gegen die Porsche SE. Die Porsche SE hält den erhobenen Vorwurf für unbegründet.



Aktienrechtliche Streitigkeiten

Ein Aktionär hat gegen Beschlüsse der ordentlichen Hauptversammlung vom 27. Mai 2014 Anfechtungs- und Nichtigkeitsklage sowie hilfsweise positive Beschlussfeststellungsklage beim Landgericht Stuttgart eingereicht. Die Klage richtet sich gegen die Beschlüsse über die Entlastung von Vorstand und Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2013 sowie die Ablehnung des Antrags auf Abwahl des Versammlungsleiters. Ferner erhebt der Aktionär bezüglich des abgelehnten Abwahlanspruchs hilfsweise positive Beschlussfeststellungsklage. Mit Urteil vom 28. Oktober 2016 hat das Landgericht Stuttgart die Klagen abgewiesen. Der Kläger hat gegen die Entscheidung des Landgerichts Stuttgart Berufung eingelegt. Das Oberlandesgericht Stuttgart hat mit Beschluss vom 10. September 2018 darauf hingewiesen, dass es beabsichtigt, die Berufung zurückzuweisen und zur Rücknahme der Berufung geraten. Am 18. Oktober 2018 hat der Kläger die Berufung zurückgenommen. Das Urteil des Landgerichts Stuttgart vom 28. Oktober 2016 ist damit rechtskräftig.

Derselbe Aktionär hat außerdem Anfechtungs- und Nichtigkeitsklage gegen die Beschlüsse der ordentlichen Hauptversammlung vom 29. Juni 2016 über die Entlastung des Vorstands und des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2015 erhoben. Mit Urteil vom 19. Dezember 2017 hat das Landgericht Stuttgart der Klage stattgegeben. Die Porsche SE hat gegen dieses Urteil Berufung eingelegt. Die Porsche SE hält die Klage für unbegründet.

Darüber hinaus hat derselbe Aktionär beim Landgericht Stuttgart einen Antrag auf Auskunftserteilung durch die Porsche SE gestellt. Gegenstand des Antrags sind Fragen, die angeblich in der ordentlichen Hauptversammlung vom 29. Juni 2016 gestellt und angeblich unzureichend beantwortet worden sind. Mit Beschluss vom 5. Dezember 2017 hat das Landgericht Stuttgart dem Antrag im Hinblick auf fünf Fragen stattgegeben und hinsichtlich der übrigen 49 Fragen abgelehnt. Die Porsche SE hat Beschwerde eingelegt. Die Porsche SE hält den Antrag für unbegründet.

Im November 2018 hat ein Aktionär beim Landgericht Stuttgart ein sogenanntes Statusverfahren gemäß § 98 AktG eingeleitet und die gerichtliche Feststellung beantragt, dass der Aufsichtsrat der Porsche SE abweichend von seiner derzeitigen Zusammensetzung je zur Hälfte mit Anteilseignervertretern und Arbeitnehmervertretern zu besetzen sei. Die Porsche SE ist der Auffassung, dass ihr Aufsichtsrat ordnungsgemäß zusammengesetzt und der Antrag unbegründet ist.



Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern

Die Dieselmotoren

Unregelmäßigkeiten bei NO_x-Emissionen

Am 18. September 2015 veröffentlichte die US-amerikanische Umweltschutzbehörde (Environmental Protection Agency, EPA) eine „Notice of Violation“ und gab öffentlich bekannt, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit 2,0 l Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns in den USA Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NO_x)-Emissionen festgestellt wurden. In diesem Zusammenhang informierte die Volkswagen AG darüber, dass 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.

In den USA und dem Rest der Welt wurden daraufhin zahlreiche gerichtliche und behördliche Verfahren eingeleitet. Seitdem ist es dem Volkswagen Konzern gelungen, wesentliche Fortschritte zu erzielen und zahlreiche Verfahren zu beenden.

Einleitung umfangreicher Untersuchungen durch den Volkswagen Konzern

Die Volkswagen AG hat unverzüglich nach Veröffentlichung der ersten „Notice of Violation“ eigene interne und auch externe Ermittlungen eingeleitet, die zum großen Teil bereits abgeschlossen werden konnten.

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG hat einen Sonderausschuss gebildet, der die Tätigkeit des Aufsichtsrats im Zusammenhang mit der Dieselmotorenthematik für den Aufsichtsrat koordiniert.

Des Weiteren haben die Volkswagen AG und die AUDI AG im September 2015 in Deutschland Strafanzeige gegen unbekannt erstattet. Die Volkswagen AG und die AUDI AG kooperieren mit allen zuständigen Behörden.

Das seit April 2016 laufende Ordnungswidrigkeitenverfahren der Staatsanwaltschaft Braunschweig gegen die Volkswagen AG und das Ordnungswidrigkeitenverfahren der Staatsanwaltschaft München II gegen die AUDI AG wurden jeweils mit einem Bußgeldbescheid beendet.

Arbeiten im Zusammenhang mit in den USA und im Rest der Welt anhängigen Rechtsstreitigkeiten dauern an, bedürfen weiterhin erheblicher Anstrengungen und werden noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Hierbei wird die Volkswagen AG von mehreren externen Anwaltskanzleien beraten.



Die Dieselthematik hatte ihren Ursprung in einer – nach Rechtsauffassung der Volkswagen AG nur nach US-amerikanischem Recht unzulässigen – Veränderung von Teilen der Software der betreffenden Motorsteuerungseinheiten für das seinerzeit von der Volkswagen AG entwickelte Dieselaggregat EA 189. Die Entscheidung zur Entwicklung und zur Installation dieser Softwarefunktion wurde Ende 2006 unterhalb der Vorstandsebene getroffen. Kein Vorstandsmitglied hatte zu diesem Zeitpunkt und nachfolgend über mehrere Jahre hinweg Kenntnis von der Entwicklung und Implementierung dieser Softwarefunktion.

In den Monaten nach Veröffentlichung einer Studie des International Council on Clean Transportation im Mai 2014 wurden die dieser Studie zugrundeliegenden Prüfverfahren durch die Abteilung Aggregateentwicklung der Volkswagen AG plausibilisiert und die ungewöhnlich hohen NO_x-Emissionen bei bestimmten US-Fahrzeugen mit 2,0 l Dieselmotoren des Typs EA 189 bestätigt. Dieses Ergebnis wurde dem California Air Resources Board (CARB) – einer Einheit der Umweltbehörde des US-Bundesstaates Kalifornien – mitgeteilt und gleichzeitig angeboten, im Rahmen einer ohnehin in den USA geplanten Servicemaßnahme eine Rekalibrierung der Motorsteuerungssoftware der Dieselmotoren des Typs EA 189 in den USA vorzunehmen. Diese Maßnahme wurde vom Ausschuss für Produktsicherheit (APS) bewertet und beschlossen. Der APS veranlasst erforderliche und zweckmäßige Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit und Konformität der in Verkehr gebrachten Produkte der

Volkswagen AG. Es gibt keine Erkenntnisse, dass dem APS oder den für die Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014 verantwortlichen Personen ein nach US-amerikanischem Recht unzulässiges „Defeat Device“ als Ursache der Auffälligkeiten offengelegt wurde. Vielmehr war die Erwartung der für die Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014 verantwortlichen Personen zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014, dass die Thematik im Rahmen einer Feldmaßnahme mit vergleichsweise geringem Aufwand zu beheben sei.

Im Laufe des Sommers 2015 wurde für einzelne Mitglieder des Vorstands der Volkswagen AG sukzessive erkennbar, dass die Auffälligkeiten in den USA durch eine Veränderung von Teilen der Motorsteuerungssoftware verursacht wurden, die später als nach US-amerikanischem Recht unzulässiges „Defeat Device“ identifiziert wurde. Dies mündete in der Offenlegung eines „Defeat Device“ gegenüber der EPA und der CARB am 3. September 2015. Die in der Folge zu erwartenden Kosten für den Volkswagen Konzern (Rückrufkosten, Nachrüstungskosten und Strafzahlungen) bewegten sich nach damaliger Einschätzung der verantwortlichen, mit der Sache befassten Personen nicht in einem grundlegend anderen Umfang als in früheren Fällen, in die andere Fahrzeughersteller involviert waren, und erschienen deshalb mit Blick auf die Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns insgesamt beherrschbar. Diese Beurteilung der Volkswagen AG fußte unter anderem auf der Beratung einer in den USA für Zulassungsfragen beauftragten Anwaltssozietät, wonach ähnlich gelagerte Fälle in der Vergangenheit mit den US-Behörden einvernehmlich gelöst werden konnten. Die am 18. September 2015 erfolgte Veröffentlichung der „Notice of Violation“ durch die EPA, die für den Vorstand der Volkswagen AG vor allem zu diesem Zeitpunkt unerwartet kam, ließ die Lage sodann völlig anders erscheinen.

Auch bei der AUDI AG wurden umfangreiche Untersuchungen im Hinblick auf den etwaigen Einsatz von nach US-Recht unzulässigen „Defeat Devices“ in

3,0 l Dieselmotoren des Typs V6 durchgeführt und zum großen Teil abgeschlossen.

Die seinerzeit amtierenden Vorstandsmitglieder der AUDI AG haben erklärt, dass sie bis zur Information durch die EPA im November 2015 keine Kenntnis von dem Einsatz einer nach US-amerikanischem Recht unzulässigen „Defeat Device Software“ in 3,0 l TDI-Motoren des Typs V6 hatten.

Innerhalb des Volkswagen Konzerns trägt die Volkswagen AG die Entwicklungsverantwortung für die Vierzylinder-Dieselmotoren, wie zum Beispiel Typ EA 189. Die AUDI AG trägt die Entwicklungsverantwortung für die Sechs- und Achtzylinder-Dieselmotoren, wie zum Beispiel Dieselmotoren der Typen V6 3,0 l und V8.

Betroffene Fahrzeuge in der EU/dem Rest der Welt

Weltweit waren mit Ausnahme der USA und Kanada rund zehn Millionen Fahrzeuge mit Dieselmotoren des Typs EA 189 betroffen.

Der Volkswagen Konzern stellt weltweit für nahezu alle Dieselfahrzeuge mit Motoren vom Typ EA 189, in Abstimmung mit den jeweils zuständigen Behörden, technische Maßnahmen zur Umrüstung zur Verfügung.

Über viele Monate hat die AUDI AG mit Hochdruck alle relevanten Dieselkonzepte auf etwaige Unregelmäßigkeiten und Nachrüstungspotenziale untersucht. Die von der AUDI AG vorgeschlagenen Maßnahmen sind in verschiedenen Rückrufbescheiden des KBA zu Fahrzeugmodellen mit V6 und V8 TDI-Motoren aufgegriffen und angeordnet worden.

Betroffene Fahrzeuge in den USA/Kanada

In den USA und Kanada sind drei Generationen bestimmter Fahrzeuge mit 2,0 l TDI-Motor sowie zwei Generationen bestimmter Fahrzeuge des Typs V6 mit 3,0 l TDI-Motor betroffen, insgesamt rund 700 Tsd. Fahrzeuge. Aufgrund im Vergleich zur EU und zum Rest der Welt deutlich strengerer NO_x-Grenzwerte ist es hier eine größere technische Herausforderung die Fahrzeuge so nachzurüsten,



dass die für die Fahrzeuge in den Vergleichsvereinbarungen festgelegten Emissionsvorgaben erreicht werden.

In den USA erteilten die EPA und die CARB im Geschäftsjahr 2018 die noch ausstehenden behördlichen Genehmigungen der technischen Lösungen für die betroffenen Fahrzeuge mit 2.0 I TDI-Motor und des Typs V6 mit 3.0 I TDI-Motor. Im Fall der 2,0 I Dieselfahrzeuge der zweiten Generation mit Schaltgetriebe zog die Volkswagen Group of America, Inc. den genehmigten Vorschlag zur emissionsbezogenen Anpassung zurück, wobei Eigentümer das Recht erhielten, sich für einen Rückkauf und Leasingnehmer sich für eine vorzeitige Beendigung des Leasingverhältnisses zu entscheiden.

Rechtsrisiken

Im Zusammenhang mit der Dieseldematik bestehen vielfältige Rechtsrisiken. 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 gebildeten Rückstellungen sowie die angegebenen Eventualverbindlichkeiten auf Ebene des Volkswagen Konzerns und die weiteren latenten Rechtsrisiken zum Teil erheblichen Einschätzungsrisiken. Sollten sich diese Rechts- bzw. Einschätzungsrisiken materialisieren, kann dies zu weiteren erheblichen finanziellen Belastungen im Volkswagen Konzern führen.

Dem Vorstand der Volkswagen AG liegen nach wie vor keine belastbaren Erkenntnisse oder Einschätzungen hinsichtlich des Sachverhalts vor, die zu einer anderen Bewertung der damit verbundenen Risiken (zum Beispiel Anlegerklagen) führen würden.

Eine Beschreibung dieser sowie weiterer Risiken aus der Dieseldematik ist im Chancen- und Risikobericht des Volkswagen Konzerns in diesem Konzernlagebericht dargestellt.



Geschäftsverlauf

Der Geschäftsverlauf der Porsche SE ist maßgeblich geprägt von ihrer Beteiligung an der Volkswagen AG sowie von der Entwicklung der gegen sie anhängigen Klageverfahren. 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, Nutzfahrzeuge und Finanzdienstleistungen des Volkswagen Konzerns.

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Die Weltwirtschaft setzte im Jahr 2018 ihr robustes Wachstum mit leicht nachlassendem Tempo fort. Sowohl in den fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch in den Schwellenländern erreichte die konjunkturelle Dynamik ein ähnliches Niveau wie im Vorjahr. Bei einem nach wie vor verhältnismäßig niedrigen Zinsniveau sowie gegenüber dem Vorjahreszeitraum insgesamt höheren Preisen für Energie- und sonstige Rohstoffe stiegen weltweit auch die Verbraucherpreise weiter an. Zunehmende handelspolitische Verwerfungen auf internationaler Ebene und geopolitische Spannungen ließen die Unsicherheit erheblich wachsen.

Entwicklung der Märkte für Pkw

Im Geschäftsjahr 2018 fiel das globale Pkw-Marktvolumen nach acht Anstiegen in Folge mit 82,8 Mio. Einheiten leicht unter das Niveau des Vorjahres (minus 1,2 %). Einer im Berichtsjahr stärkeren Nachfrage in Zentral- und Osteuropa sowie Südamerika standen Rückgänge in den Regionen Asien-Pazifik, Nahost, Nordamerika und Westeuropa gegenüber.



Branchenspezifische Rahmenbedingungen

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

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

Entwicklung der Märkte für Nutzfahrzeuge

Im Geschäftsjahr 2018 war die Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen insgesamt leicht niedriger als im Vorjahr. Weltweit wurden 9,0 Mio. (9,2 Mio.) Fahrzeuge zugelassen. Die weltweite Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t war im Geschäftsjahr 2018 auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten höher als ein Jahr zuvor: 591 Tsd. Fahrzeuge wurden neu zugelassen (plus 6,6 %). Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten lag die Nachfrage nach Bussen leicht über dem Niveau des Vorjahres. Zu diesem Wachstum trugen insbesondere die Märkte in Brasilien sowie Zentral- und Osteuropa bei.





Auslieferungen von Pkw und Nutzfahrzeugen weltweit

Im Geschäftsjahr 2018 hat der Volkswagen Konzern mit weltweit 10,8 Mio. an Kunden ausgelieferten Fahrzeugen den Vorjahreswert um 0,9 % übertroffen und einen neuen Bestwert erreicht. Der Volkswagen Konzern ist mit seinen Pkw-Marken auf allen relevanten Automobilmärkten der Welt vertreten. Zu den Hauptabsatzmärkten gehören derzeit die Region Westeuropa sowie die Länder China, USA, Brasilien, Russland und Mexiko. In vielen wichtigen Märkten verzeichnete der Volkswagen Konzern erfreuliche Zuwächse.

Die weltweiten Auslieferungen von Pkw an Kunden des Volkswagen Konzerns stiegen im Berichtsjahr bei teilweise schwierigen Bedingungen in Westeuropa – vor allem resultierend aus der WLTP-Umstellung (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure) – und auf dem von gesamtwirtschaftlicher Unsicherheit geprägten Markt in China auf 10,1 Mio. Einheiten. Im Vergleich zum Vorjahr waren das 63 Tsd. Fahrzeuge bzw. 0,6 % mehr. Besonders die neuen SUV-Modelle des Konzerns haben zu diesem Anstieg beigetragen. Da der Pkw-Gesamtmarkt im gleichen Zeitraum um 1,2 % zurückging, erhöhte sich der weltweite Marktanteil des Volkswagen Konzerns auf 12,3 % (12,0 %). Die größten absoluten Volumenzuwächse verzeichnete Volkswagen in Brasilien und Russland. Unter anderem in Deutschland, Großbritannien, Mexiko und der Türkei lagen die Verkaufszahlen unter dem Vorjahreswert. Die Marken Volkswagen Pkw, ŠKODA, SEAT, Porsche und Lamborghini erreichten neue Auslieferungsrekorde. Die größten absoluten Zuwächse verzeichneten die Marken ŠKODA und SEAT; Audi und Bentley erreichten den jeweiligen Vorjahreswert nicht.

Der Volkswagen Konzern lieferte im Jahr 2018 weltweit insgesamt 733 Tsd. Nutzfahrzeuge an Kunden aus (plus 4,3 %). Davon entfielen 202 Tsd. (plus 10,4 %) Einheiten auf Lkw und 23 Tsd. (plus 17,8 %) Einheiten auf Busse. Die Verkäufe von leichten Nutzfahrzeugen erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 1,5 % auf 508 Tsd. Fahrzeuge.



Auslieferungen von Pkw, leichten Nutzfahrzeugen, Lkw und Bussen¹

	2018	2017	Veränderung %
Regionen			
Europa/Übrige Märkte	4.741.025	4.737.715	0,1
Nordamerika	956.695	976.390	-2,0
Südamerika	589.981	521.585	13,1
Asien-Pazifik	4.546.311	4.505.844	0,9
Weltweit	10.834.012	10.741.534	0,9
nach Marken			
Volkswagen Pkw	6.244.869	6.230.335	0,2
Audi	1.812.485	1.878.105	-3,5
ŠKODA	1.253.741	1.200.535	4,4
SEAT	517.627	468.431	10,5
Bentley	10.494	11.089	-5,4
Lamborghini	5.750	3.815	50,7
Porsche	256.255	246.375	4,0
Bugatti	76	71	7,0
Volkswagen Nutzfahrzeuge	499.723	497.862	0,4
Scania	96.475	90.782	6,3
MAN	136.517	114.134	19,6

¹ Die Auslieferungen von 2017 wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert. Inklusive der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.



Absatz, Produktion und Lagerbestände des Volkswagen Konzerns

Im Berichtsjahr stieg der Absatz des Volkswagen Konzerns an die Handelsorganisation¹ um 1,1 % auf 10,9 Mio. Einheiten (einschließlich der chinesischen Joint Ventures). Grund dafür war eine höhere Nachfrage in Brasilien, in China und in Zentral- und Osteuropa.

Der Volkswagen Konzern produzierte im Geschäftsjahr 2018 weltweit 11,0 Mio. Fahrzeuge; das waren 1,3 % mehr als im Vorjahr. Bei seinen chinesischen Gemeinschaftsunternehmen wurden insgesamt 1,9 % mehr Einheiten gefertigt als ein Jahr zuvor. Im Inland ging die Produktion im Wesentlichen WLTP-bedingt um 10,7 % zurück. Der Anteil der in Deutschland hergestellten Fahrzeuge im Verhältnis zur Gesamtproduktion des Konzerns lag mit 20,9 % (23,7 %) unter dem Wert von 2017.

Die weltweiten Lagerbestände bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation lagen am Ende des Berichtszeitraums über dem Stand zum Jahresende 2017.

Mitarbeiterzahl des Volkswagen Konzerns

Am Ende des Berichtsjahres belief sich die Belegschaft des Volkswagen Konzerns auf 664.496 Personen (plus 3,5 %). Dazu trugen im Wesentlichen der volumenbedingte Aufbau, die Einstellung von Fachkräften im In- und Ausland sowie der Personalanstieg in den neuen Werken des Volkswagen

Konzerns in China bei. Im Inland waren 292.729 Mitarbeiter beschäftigt (plus 1,8 %), im Ausland 371.767 (plus 4,8 %).

Finanzdienstleistungen des Volkswagen Konzerns

Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen umfasst die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing, das Bank- und Versicherungsgeschäft, das Flottenmanagement sowie Mobilitätsangebote des Volkswagen Konzerns. Er schließt die Volkswagen Finanzdienstleistungen sowie die Finanzdienstleistungsaktivitäten von Scania und der Porsche Holding Salzburg ein.

Im Geschäftsjahr 2018 waren die Produkte und Services des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen weiterhin sehr beliebt. Die Zahl der Neuverträge im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft übertraf mit weltweit 7,6 Mio. (7,3 Mio.) Kontrakten den Vergleichswert des Vorjahres. Der Anteil der geleasteten oder finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns (Penetrationsrate) belief sich im Berichtszeitraum in den Märkten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen auf 33,7 % (33,4 %). Der Gesamtvertragsbestand war am 31. Dezember 2018 mit 19,6 Mio. Einheiten um 6,4 % höher als ein Jahr zuvor. Im Bereich Kundenfinanzierung/Leasing stieg der Vertragsbestand um 5,4 % auf 10,6 Mio. Kontrakte und im Bereich Service/Versicherungen um 7,6 % auf 9,0 Mio. Einheiten.

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

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

In den nachfolgenden Erläuterungen werden die wesentlichen Ergebnis- und Bestandsgrößen des Porsche SE Konzerns für das Geschäftsjahr 2018 bzw. zum 31. Dezember 2018 dargestellt. Während sich die Vorjahresangaben für Ergebnis- und Zahlungsgrößen auf den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 beziehen, werden für Bestandsgrößen Werte zum 31. Dezember 2017 als Vergleichsgröße herangezogen. Durch den Erwerb der PTV Group im September 2017 sind die Vorjahresangaben nur eingeschränkt vergleichbar.

Seit der Vollkonsolidierung der PTV Group unterscheidet der Porsche SE Konzern zwei Segmente. Das erste Segment „PSE“ repräsentiert im Wesentlichen den Porsche SE Holdingbetrieb inklusive der at Equity-Beteiligungen. 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 Überleitungseffekte von untergeordneter Bedeutung sind. Für das ITS Segment waren nur vier Monate in der Vergleichsperiode enthalten. Aus Wesentlichkeitsgründen und aufgrund mangelnder Vergleichbarkeit wurde daher auf Vorjahresangaben für das ITS Segment verzichtet.

Ertragslage des Porsche SE Konzerns

Das Ergebnis nach Steuern des Porsche SE Konzerns belief sich im Geschäftsjahr 2018 auf 3,5 Mrd. € (3,3¹ Mrd. €). Zum 31. Dezember 2017 wurde dessen Entwicklung im Geschäftsjahr 2018 mit einer Bandbreite zwischen 3,4 Mrd. € und 4,4 Mrd. € prognostiziert. Insbesondere aufgrund der sich im Geschäftsjahr 2018 ergebenden Sondereffekte auf Ebene des Volkswagen Konzerns in Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik wurde die Bandbreite für das Ergebnis nach Steuern im Oktober 2018 auf 2,5 Mrd. € bis 3,5 Mrd. € angepasst. Dieser angepasste Korridor wurde eingehalten.



¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der Erstanwendung von IFRS 9 angepasst.

Vom Ergebnis nach Steuern entfielen 3,6 Mrd. € (3,3¹ Mrd. €) auf das Segment PSE und minus 78 Mio. € auf das Segment ITS.

Das Ergebnis des Segments PSE war maßgeblich durch das at Equity-Ergebnis aus der Beteiligung an Volkswagen in Höhe von 3,6 Mrd. € (3,4¹ Mrd. €) beeinflusst. Hierin sind Ergebnisbeiträge aus der laufenden at Equity-Bewertung in Höhe von 3,6 Mrd. € (3,4¹ Mrd. €), ein vorläufiger Ertrag aus dem Erwerb weiterer Stammaktien in Höhe von 79 Mio. € sowie Fortführungseffekte aus früheren Kaufpreisallokationen in Höhe von minus 82 Mio. € (minus 85¹ Mio. €) enthalten. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen betragen 39 Mio. € (37 Mio. €) und beinhalten insbesondere Rechts- und Beratungskosten in Höhe von 25 Mio. € (20 Mio. €). Der Personalaufwand in Höhe von 15 Mio. € hat sich gegenüber dem Vorjahr um 2 Mio. € erhöht. Der Anstieg war überwiegend auf Leistungen an das ehemalige Vorstandsmitglied Herrn Matthias Müller zurückzuführen. Das Finanzergebnis des PSE Segments belief sich im Berichtszeitraum auf minus 3 Mio. € (minus 8 Mio. €). Die Verbesserung resultierte insbesondere aus geringeren Zinsaufwendungen in Folge der Rückzahlung eines Darlehens. Das Segment PSE erzielte ein Ergebnis vor Steuern in Höhe von 3,6 Mrd. € (3,3¹ Mrd. €). Der latente Ertragssteueraufwand in Höhe von 25 Mio. € (22 Mio. €) ist im Wesentlichen durch die Erhöhung des at Equity-Buchwerts aus der Beteiligung an der Volkswagen AG und durch den gegenläufigen Effekt aus der Erhöhung der aktiven latenten Steuern auf Verlustvorträge bedingt.

Das Segment ITS erzielte im Berichtszeitraum Umsatzerlöse in Höhe von 103 Mio. €, die aus Lizenzverkäufen, erbrachten Wartungs- und Hostingleistungen sowie dem Projektgeschäft resultierten. Bei einem Materialaufwand für bezogene Leistungen in Höhe von 16 Mio. €, Personalaufwendungen in Höhe von 61 Mio. € und sonstigen betrieblichen Aufwendungen in Höhe von 27 Mio. € erzielte das ITS Segment ein Ergebnis vor Steuern und Abschreibungen in Höhe von 3 Mio. €. Die



Abschreibungen des Segments in Höhe von 82 Mio. € beinhalten insbesondere die Abschreibung des Geschäfts- oder Firmenwerts in Höhe von 66 Mio. €. Unter Berücksichtigung der Ertragsteuern ergab sich ein Ergebnis nach Steuern in Höhe von minus 78 Mio. €.

Finanzlage des Porsche SE Konzerns

Der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit für das Geschäftsjahr 2018 betrug 558 Mio. € (250 Mio. €). Dieser Anstieg ist insbesondere auf die gegenüber dem Vorjahr höhere Dividendenzahlung der Volkswagen AG in Höhe von 601 Mio. € (308 Mio. €) zurückzuführen. Nach Abzug der an die Aktionäre der Porsche SE zu zahlenden Dividende verblieb ein Dividendenüberschuss in Höhe von 63 Mio. €. Die sonstigen Mittelabflüsse der Berichtsperiode in Höhe von 43 Mio. € (58 Mio. €) sind vor allem auf operative Holdingaufwendungen zurückzuführen.

Aus der Investitionstätigkeit resultierte im Geschäftsjahr 2018 insgesamt ein Mittelabfluss von 54 Mio. € (Mittelzufluss: 376 Mio. €). Hierin enthalten sind die Erwerbe weiterer Stammaktien der Volkswagen AG in Höhe von 86 Mio. €, die durch Wertpapierverkäufe in Höhe von 46 Mio. € und den Dividendenüberschuss finanziert wurden.

Aus der Finanzierungstätigkeit ergab sich im Geschäftsjahr 2018 insbesondere aufgrund der

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der Erstanwendung von IFRS 9 angepasst.



Dividendenzahlung an die Aktionäre der Porsche SE in Höhe von 538 Mio. € (308 Mio. €) ein Mittelabfluss in Höhe von 539 Mio. € (609 Mio. €). Im Vorjahr waren zudem Mittelabflüsse in Höhe von 300 Mio. € aus der Tilgung eines Darlehens enthalten.

Der Finanzmittelbestand verminderte sich somit gegenüber dem Stand zum 31. Dezember 2017 um 35 Mio. € auf 630 Mio. €.

Die Nettoliquidität des Porsche SE Konzerns umfasst flüssige Mittel, Termingeldanlagen und Wertpapiere abzüglich Finanzschulden. Diese hat sich gegenüber dem Jahresbeginn von 937 Mio. € auf 864 Mio. € vermindert. Der prognostizierte Korridor für die Nettoliquidität von 0,7 Mrd. € bis 1,2 Mrd. € wurde eingehalten.

Vermögenslage des Porsche SE Konzerns

Die Bilanzsumme des Porsche SE Konzerns beträgt zum 31. Dezember 2018 33,7 Mrd. € (31,6¹ Mrd. €).

Die langfristigen Vermögenswerte in Höhe von 32,8 Mrd. € (30,6¹ Mrd. €) umfassen im Wesentlichen die at Equity-Beteiligung an der Volkswagen AG in Höhe von 32,5 Mrd. € (30,2¹ Mrd. €). Deren Anstieg resultierte insbesondere aus dem positiven at Equity-Ergebnis in Höhe von 3,6 Mrd. €. Gegenläufig wirkten sich erfolgsneutral erfasste Aufwendungen

und Erträge sowie sonstige Veränderungen im Eigenkapital in Höhe von minus 0,8 Mrd. € und erhaltene Dividendenzahlungen in Höhe von minus 0,6 Mrd. € aus.

Die immateriellen Vermögenswerte des Porsche SE Konzerns in Höhe von 255 Mio. € (333 Mio. €) enthalten im Wesentlichen den nach der Wertberichtigung resultierenden Geschäfts- oder Firmenwert des ITS Segments in Höhe von 147 Mio. € (213 Mio. €) sowie die aus der Kaufpreisallokation fortgeführten Werte für Kundenstämme in Höhe von 57 Mio. € (64 Mio. €), Software in Höhe von 36 Mio. € (41 Mio. €) und die Marke in Höhe von 13 Mio. € (14 Mio. €).

Die kurzfristigen Vermögenswerte in Höhe von 916 Mio. € (991 Mio. €) beinhalten insbesondere flüssige Mittel, Termingeldanlagen und Wertpapiere.

Das Eigenkapital des Porsche SE Konzerns erhöhte sich zum 31. Dezember 2018 insbesondere aufgrund des positiven Konzernergebnisses nach Steuern auf insgesamt 33,4 Mrd. € (31,3¹ Mrd. €). Die Eigenkapitalquote blieb im Vergleich zum Ende des Geschäftsjahres 2017 mit 99,1 % konstant.

Ertragslage des Volkswagen Konzerns

Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich auf originäre Ergebnisgrößen des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2018. Das heißt, dass 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 unberücksichtigt bleiben. Ferner ist zu beachten, dass sich das Ergebnis des Volkswagen Konzerns nur mit dem Kapitalanteil der Porsche SE in ihrem Konzernergebnis niederschlägt. Infolge der Pflicht zur Anwendung von IFRS 9 und IFRS 15 ergaben sich teilweise Anpassungen der Vorjahreswerte.

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der Erstanwendung von IFRS 9 und IFRS 15 angepasst.

Im Geschäftsjahr 2018 erzielte der Volkswagen Konzern Umsatzerlöse in Höhe von 235,8 Mrd. € und übertraf damit den Vorjahreswert um 6,3 Mrd. €. Volumen- und Mixverbesserungen sowie die gute Geschäftsentwicklung im Konzernbereich Finanzdienstleistungen standen negativen Einflüssen aus Wechselkursen entgegen. Die Effekte aus der Anwendung der neuen internationalen Rechnungslegungsstandards wirkten insgesamt umsatz erhöhend. Der Volkswagen Konzern erwirtschaftete 81,4 % (80,7 %) seiner Umsatzerlöse im Ausland.

Das Bruttoergebnis fiel mit 46,3 Mrd. € (43,5 Mrd. €) höher aus als 2017. Bereinigt um in beiden Zeiträumen erfasste Sondereinflüsse lag das Bruttoergebnis bei 46,6 Mrd. € (45,8 Mrd. €). Die Bruttomarge stieg auf 19,7 % (19,0 %); ohne Belastungen aus Sondereinflüssen belief sie sich auf 19,8 % (19,9 %).

Mit 17,1 Mrd. € (17,0 Mrd. €) lag das operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns vor Sondereinflüssen auf dem Niveau des Vorjahres. Die operative

Umsatzrendite vor Sondereinflüssen betrug 7,3 % (7,4 %). Einen positiven Einfluss hatten insbesondere Volumenverbesserungen während gestiegene Abschreibungen infolge des hohen Investitionsvolumens, höhere Forschungs- und Entwicklungskosten sowie die seit Jahresbeginn hier zu erfassende Fair-Value-Bewertung von bestimmten Derivaten negativ wirkten. Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik belasteten das operative Ergebnis in Höhe von minus 3,2 Mrd. € (minus 3,2 Mrd. €). Das operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns belief sich auf 13,9 Mrd. € (13,8 Mrd. €), die operative Umsatzrendite auf 5,9 % (6,0 %).

Das Finanzergebnis erhöhte sich um 1,9 Mrd. € auf 1,7 Mrd. €. Währungsbezogene Bewertungseffekte, niedrigere Zinsaufwendungen und geringere Aufwendungen aus der stichtagsbezogenen Bewertung derivativer Finanzinstrumente zur Absicherung des Finanzierungsgeschäfts hatten einen positiven Einfluss. Die Neubewertung der Andienungs- und Ausgleichsrechte im Zusammenhang mit dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der MAN SE wirkte belastend. Das Ergebnis aus





at Equity bewerteten Anteilen war geringer als im Vorjahr, wobei die Ergebnisse der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen zunahmen. Der Vorjahreszeitraum war durch die Neubewertung der Anteile an HERE infolge der Beteiligung weiterer Investoren positiv beeinflusst.

Das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns stieg im Berichtsjahr auf 15,6 Mrd. € (13,7 Mrd. €); der Vorjahreswert wurde damit um 14,4 % übertroffen. Die Umsatzrendite vor Steuern erhöhte sich auf 6,6 % (6,0 %). Aus den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag ergab sich ein Aufwand in Höhe von 3,5 Mrd. € (2,2 Mrd. €), woraus im Geschäftsjahr 2018 eine Steuerquote von 22,3 % (16,2 %) resultierte. Das Vorjahr war durch einen einmaligen positiven, nicht liquiditätswirksamen Bewertungseffekt aufgrund der zum Jahresende 2017 beschlossenen Steuerreform in den USA beeinflusst. Das Ergebnis nach Steuern fiel mit 12,2 Mrd. € um 0,7 Mrd. € besser aus als 2017.



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 2018.

Ertragslage

Die Porsche SE erzielte im Geschäftsjahr 2018 einen Jahresüberschuss in Höhe von 480 Mio. € (235 Mio. €). Das Ergebnis nach Steuern betrug 481 Mio. € und lag damit in dem für das Geschäftsjahr 2018 prognostizierten mittleren dreistelligen Millionen-Euro-Bereich.

Der Anstieg des Personalaufwands gegenüber dem Vorjahr war überwiegend auf Leistungen an das ehemalige Vorstandsmitglied Matthias Müller zurückzuführen. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen in Höhe von 38 Mio. € (33 Mio. €) beinhalteten im Wesentlichen Rechts- und Beratungskosten in Höhe von 25 Mio. € (20 Mio. €).

Die Porsche SE vereinnahmte im Geschäftsjahr 2018 eine Dividende aus ihrer Beteiligung an der Volkswagen AG in Höhe von 601 Mio. € (308 Mio. €). Gegenläufig ergab sich eine Belastung des Beteiligungsergebnisses aus Ergebnisabführungsverträgen in Höhe von insgesamt 71 Mio. € (minus 19 Mio. €). Hierfür ursächlich war insbesondere die Wertberichtigung auf die Beteiligung an der

PTV AG in Höhe von 65 Mio. € bei einer der Tochtergesellschaften.

Das Zinsergebnis des Geschäftsjahres 2018 hat sich von minus 11 Mio. € im Vorjahr auf minus 2 Mio. € verbessert. Die Verbesserung resultierte insbesondere aus geringeren Zinsaufwendungen aufgrund eines im Juni 2017 getilgten Darlehens.

Gewinn- und Verlustrechnung der Porsche Automobil Holding SE

Mio. €	2018	2017
Umsatzerlöse	1	0
Sonstige betriebliche Erträge	5	5
Personalaufwand	-15	-12
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-38	-33
Beteiligungsergebnis	530	289
Zinsergebnis	-2	-11
Ergebnis nach Steuern	481	237
Sonstige Steuern	-1	-2
Jahresüberschuss	480	235
Entnahmen aus anderen Gewinnrücklagen	196	303
Bilanzgewinn	676	538



Vermögens- und Finanzlage

Das Anlagevermögen beinhaltet im Wesentlichen die Beteiligung an der Volkswagen AG in Höhe von 22.120 Mio. € (22.034 Mio. €). Die Porsche SE erwarb im Geschäftsjahr 2018 über den Kapitalmarkt weitere Volkswagen Stammaktien für insgesamt 86 Mio. €. Diese Erwerbe wurden teilweise durch Verkäufe von Anteilen an einem Spezialfonds in Höhe von 49 Mio. € finanziert, die ebenfalls im Anlagevermögen ausgewiesen waren.

Die flüssigen Mittel enthalten Guthaben bei Kreditinstituten einschließlich kurzfristiger Termingeldanlagen. Trotz des Überschusses aus Dividendenzahlungen der Volkswagen AG über die Dividendenauszahlungen an Aktionäre der Porsche SE in Höhe von 63 Mio. € und Einzahlungen aus Anteilsverkäufen des Spezialfonds reduzierte sich der Bestand an flüssigen Mitteln gegenüber dem Vorjahr insbesondere aufgrund des Erwerbs von Volkswagen Stammaktien, Verlustausgleichsverpflichtungen für Tochterunternehmen und sonstiger operativer Kosten.



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

Der Anstieg der Verbindlichkeiten war insbesondere auf gestiegene Verlustausgleichsverpflichtungen zurückzuführen.

Bilanz der Porsche Automobil Holding SE

Mio. €	31.12.2018	31.12.2017
Aktiva		
Anlagevermögen	22.640	22.600
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	1	2
Flüssige Mittel	658	704
Rechnungsabgrenzungsposten	1	1
	23.300	23.308
Passiva		
Eigenkapital	23.098	23.156
Rückstellungen	126	117
Verbindlichkeiten	76	35
	23.300	23.308



Risiken der Geschäftsentwicklung

Die Risiken der Geschäftsentwicklung der Porsche SE hängen eng mit den Risiken der wesentlichen Beteiligung an der Volkswagen AG sowie der übrigen Beteiligungen 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 2018 bei einem Jahresüberschuss in Höhe von 480 Mio. € und einer Entnahme aus den Gewinnrücklagen in Höhe von 196 Mio. € einen Bilanzgewinn in Höhe von 676 Mio. € aus. Der Vorstand schlägt vor, die Auszahlung einer Dividende je Stammaktie von 2,204 € (1,754 €) und je Vorzugsaktie von 2,210 € (1,760 €), das heißt in Höhe von insgesamt 676 Mio. € (538 Mio. €), zu beschließen.

Abhängigkeitsbericht

Wie bereits in den vorangegangenen Jahren hat die Porsche SE gemäß § 312 AktG einen Bericht über die Beziehungen zu den mit den Stammaktionären 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 den Konzerngesellschaften und ihrer Bedeutung im Konzern verweisen wir auf die Aussagen im Kapitel „Voraussichtliche Entwicklung des Porsche SE Konzerns“, die insbesondere auch die Erwartungen für die Muttergesellschaft widerspiegeln.

Im handelsrechtlichen Jahresabschluss 2019 wird die Porsche SE basierend auf der vom Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG vorgeschlagenen Dividende in Höhe von 4,80 € je Stammaktie und 4,86 € je Vorzugsaktie und den erwarteten konstant bleibenden operativen Aufwendungen voraussichtlich ein positives Ergebnis nach Steuern im mittleren dreistelligen Millionen-Euro-Bereich erzielen.



Nachhaltige Wertsteigerung im Porsche SE Konzern

Die Beteiligung an der Volkswagen AG steht nach wie vor im Zentrum der Beteiligungsstrategie der Porsche SE. Darüber hinaus verfolgt die Porsche SE das Ziel des Erwerbs weiterer Beteiligungen, um auch auf diese Weise eine nachhaltige Wertsteigerung des Nettovermögens zu generieren.

Bei der Identifikation, Umsetzung und Weiterentwicklung von Beteiligungsprojekten profitiert die Porsche SE von der Anbindung an eines der weltweit größten automobilen und industriellen Netzwerke, was insbesondere auch auf der jahrzehntelangen Expertise ihrer Stammaktionäre basiert. Zusätzlich verstärkt die Porsche SE ihr Netzwerk mit Experten aus Industrie, Banken und Beratungen. Die Kernkompetenzen der Porsche SE liegen unter Nutzung ihres gesamten Netzwerks in der Identifikation, Prüfung und Weiterentwicklung von Beteiligungen. Eine besondere Rolle kommt dem Netzwerk in der Unterstützung der Management-Teams von Beteiligungen bei der Umsetzung langfristiger und nachhaltiger Wachstumsstrategien zu.

Der Porsche SE Konzern investiert in Forschung und hat damit vielfältige Software-Innovationen für die Bereiche Verkehr und Transportlogistik angestoßen. Motor für die Forschung sind die aktuellen Themen, die die verkehrspolitische und verkehrswissenschaftliche Diskussion beherrschen. Aktuell gehören dazu der Klimawandel,

die Energiewende und der Einsatz von Elektromobilität, der demografische Wandel und die Logistik in Mega-Citys, Green Transportation sowie zuverlässige Transporte.

Die Beteiligung an der Volkswagen AG wird als assoziiertes Unternehmen in den IFRS Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen. Die nicht-finanziellen Leistungsindikatoren des Volkswagen Konzerns tragen dazu bei, den Wert dieser wesentlichen at Equity-Beteiligung der Porsche SE nachhaltig zu erhöhen. Hierzu zählen die Prozesse in den Bereichen Forschung und Entwicklung, Beschaffung, Produktion, Marketing und Vertrieb, Informationstechnologie sowie Qualitätssicherung. Dabei nimmt Volkswagen seine Verantwortung für Kunden, Mitarbeiter, Umwelt und Gesellschaft wahr. Hierfür wurden für einzelne Prozesse grundsätzlich Ziele und Kennzahlen abgeleitet.





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 2018 wieder maßgeblich von der Entwicklung des Volkswagen Konzerns geprägt. Der insbesondere aufgrund von neuen Entwicklungen in der Dieseldematik im Oktober 2018 angepasste Korridor für das Konzernergebnis nach Steuern wurde zum 31. Dezember 2018 eingehalten. Das im Vorjahr für das Geschäftsjahr 2018 prognostizierte positive Ergebnis nach Steuern im mittleren dreistelligen Millionen-Euro-Bereich für die Porsche SE wurde ebenfalls erreicht.

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 0,7 Mrd. € und 1,2 Mrd. €, wurde zum 31. Dezember 2018 eingehalten.

Der Vorstand der Porsche SE beurteilt die wirtschaftliche Lage der Gesellschaft sowie ihrer wesentlichen Beteiligung an der Volkswagen AG weiterhin positiv. Trotz des Rückgangs der Börsenkapitalisierung geht die Porsche SE davon aus, dass der weiterhin unter dem Einfluss der Dieseldematik stehende 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 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 Vergütungssystems für die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Porsche SE und erläutert die grundsätzliche Struktur, Zusammensetzung und Höhe der individuellen Vergütungen. Die Gesamtvergütung eines jeden Vorstandsmitglieds wird dabei, aufgeteilt nach fixen und variablen Vergütungsteilen, entsprechend den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs und dem Deutschen Corporate Governance Kodex unter Namensnennung offengelegt. Der Bericht enthält weiterhin Angaben zu Leistungen, die den aktiven 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 Organtätigkeiten bei Mutter- und Tochterunternehmen im Porsche SE Konzern erhalten. Insofern enthalten die nachfolgenden Angaben keine Bezüge, die für Organtätigkeiten auf Ebene des Volkswagen Konzerns gewährt wurden. Auf die im Vorjahr im Vergütungsbericht im Abschnitt „Bezüge nach dem Deutschen Corporate Governance Kodex“ freiwillig vorgenommenen Angaben zu Bezügen auf Ebene des Volkswagen Konzerns wird verzichtet. Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

Vergütung des Vorstands

Vergütungsgrundsätze der Porsche SE

Der Aufsichtsrat befasst sich in regelmäßigen Abständen mit Vergütungsangelegenheiten des Vorstands und prüft in diesem Zusammenhang auch die Struktur und die Höhe der Vorstandsvergütung.

Hans Dieter Pötsch erhält für seine Tätigkeit bei der Gesellschaft eine fixe Grundvergütung, die monatlich als Gehalt ausbezahlt wird.

Bis zum Ende des Geschäftsjahres 2017 erhielt Dr. Manfred Döss von der Porsche SE ausschließlich eine fixe Grundvergütung, die monatlich als Gehalt ausbezahlt wurde. Mit Wirkung zum Beginn des Geschäftsjahres 2018 wurde zusätzlich eine variable Vergütung vereinbart. Dr. Manfred Döss erhält hierdurch einen jährlichen Ermessensbonus, der bei voller Zielerreichung maximal 550 T€ beträgt. Die vom Aufsichtsrat bei seiner Ermessensentscheidung zu berücksichtigenden Ziele sind in einer jährlich neu abzuschließenden Zielvereinbarung festzulegen. Der Aufsichtsrat bestimmt die Höhe des Ermessensbonus nach pflichtgemäßem Ermessen unter Einbezug der Erreichung der in der Zielvereinbarung vereinbarten Ziele sowie der Geschäfts- und Ertragslage der Porsche SE. 40 % des vom Aufsichtsrat für das jeweils abgelaufene Geschäftsjahr festgesetzten Ermessensbonus werden drei Monate nach Abschluss des bonusrelevanten Geschäftsjahres zur Zahlung fällig. Die übrigen 60 %



werden grundsätzlich zwei Jahre nach Fälligkeit der kurzfristigen Bonuskomponente zur Zahlung fällig. Voraussetzung hierfür ist insbesondere, dass der Porsche SE Konzern in dem letzten, vor Fälligkeit der langfristigen Bonuskomponente abgeschlossenen Geschäftsjahr ein positives Konzernergebnis vor Steuern erwirtschaftet. Der langfristige Teil der variablen Vergütung ist somit abhängig von der mehrjährigen Entwicklung der Porsche SE.

Philipp von Hagen erhält von der Porsche SE neben einer fixen Grundvergütung, die monatlich als Gehalt ausbezahlt wird, ebenfalls eine variable Vergütung. Die Höhe seiner variablen Vergütung wird vom Aufsichtsrat nach pflichtgemäßem Ermessen unter Berücksichtigung der Geschäfts- und Ertragslage sowie seiner Leistungen festgelegt und beträgt bei voller Zielerreichung maximal 300 T€ pro Jahr. Die Zielerreichung wird dabei insbesondere an den vereinbarten individuellen Zielen gemessen. 40 % der vom Aufsichtsrat festgelegten variablen Vergütung werden grundsätzlich drei Monate nach Ablauf des entsprechenden Geschäftsjahres zur Zahlung fällig. Die übrigen 60 % werden grundsätzlich zwei Jahre nach Fälligkeit der kurzfristigen Bonuskomponente zur Zahlung fällig. Voraussetzung für die Auszahlung beider Komponenten ist, dass der Porsche SE Konzern in dem vor Fälligkeit abgeschlossenen Geschäftsjahr ein positives Konzernergebnis vor Steuern erwirtschaftet. Für die Auszahlung der langfristigen Komponente ist darüber hinaus zum Ende des Geschäftsjahres vor Fälligkeit eine positive Nettoliquidität der Porsche SE

erforderlich. Der langfristige Teil der variablen Vergütung ist somit ebenfalls abhängig von der mehrjährigen Entwicklung der Porsche SE.

Das ehemalige Vorstandsmitglied Matthias Müller erhielt von der Porsche SE eine fixe, als monatliches Gehalt ausbezahlte Grundvergütung.

Der Aufsichtsrat der Porsche SE behält sich weiterhin ausdrücklich die Möglichkeit vor, auch für Mitglieder des Vorstands der Gesellschaft, die von der Gesellschaft selbst keine erfolgsabhängige Vergütung erhalten, ein variables Vergütungssystem einzuführen.

Darüber hinaus steht es im Ermessen des Aufsichtsrats der Gesellschaft, sämtlichen Vorstandsmitgliedern der Porsche SE jeweils aufgrund einer mit den jeweiligen Vorstandsmitgliedern zuvor abgeschlossenen Zielvereinbarung einen Sonderbonus oder im Nachhinein für besondere Leistungen einen Anerkennungsbonus zu gewähren.

Sämtliche Mitglieder des Vorstands der Porsche SE erhalten während ihrer aktiven Dienstzeit Sachzuwendungen, insbesondere in Form einer Überlassung von Dienstfahrzeugen. Die Porsche SE übernimmt die im Zusammenhang mit diesen Sachbezügen anfallenden Steuern. Zudem werden Mitgliedern des Vorstands, die in Personalunion Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG sind, anfallende Flugkosten für Flüge zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte erstattet; die Versteuerung

des Sachbezugs übernimmt die Porsche SE derzeit im Wege der Pauschalversteuerung. Sachzuwendungen werden, sofern diese geleistet wurden, mit ihren steuerlichen bzw. tatsächlichen Werten in die tabellarische Darstellung der Mitglieder des Vorstands einbezogen.

Die mit den Herren Pötsch, Dr. Döss und von Hagen geschlossenen Verträge sehen bzw. der mit Herrn Müller abgeschlossene Vertrag sah sowohl im Krankheits- als auch im Todesfall die Fortzahlungen ihrer Vergütung vor.

Zusammensetzung des Vorstands

Matthias Müller hat sein Vorstandsmandat im Geschäftsjahr 2018 mit Wirkung zum 30. April 2018 niedergelegt. Während des Geschäftsjahres 2017 ergab sich keine Änderung in der Zusammensetzung des Vorstands.

Vorstandsvergütungen für die Geschäftsjahre 2017 und 2018

Die nachfolgend dargestellten Vergütungen der einzelnen Mitglieder des Vorstands der Porsche SE in den Geschäftsjahren 2017 und 2018 enthalten die Bezüge im Sinne des Handelsgesetzbuchs und des Deutschen Corporate Governance Kodex, die dem jeweiligen Mitglied für seine Tätigkeit als Vorstand der Porsche SE gewährt wurden bzw. zugeflossen sind. In den Angaben zu Herrn von Hagen ist zudem die von der PTV AG gezahlte Vergütung für seine Tätigkeit als deren Aufsichtsratsvorsitzender enthalten. Die anderen Vorstandsmitglieder erhielten keine Bezüge von Tochterunternehmen.

Die kurzfristigen variablen Vergütungskomponenten werden in dem Jahr als Gewährung ausgewiesen, für das sie gewährt wurden. Sofern erforderliche Voraussetzungen hierfür mit Ablauf des jeweiligen Geschäftsjahres erfüllt waren, erfolgt zudem im selben Jahr der Ausweis als Zufluss.

Die langfristigen variablen Vergütungskomponenten werden ebenfalls in dem Jahr als Gewährung ausgewiesen, für das sie gewährt wurden. Als Zufluss werden sie hingegen in dem Jahr ausgewiesen, mit dessen Ablauf sämtliche aufschiebenden Bedingungen erfüllt wurden; 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.

Herrn Müller wurde im Geschäftsjahr 2018 für seine besonderen Leistungen nachträglich ein Anerkennungsbonus in Höhe von 2,1 Mio. € gezahlt. Herrn Dr. Döss wurden in den Geschäftsjahren 2017 und 2018 für seine besonderen Leistungen der vorangegangenen Geschäftsjahre 2016 und 2017 Anerkennungsboni von jeweils 550 T€ gezahlt, die beide in 2017 beschlossen wurden. Zudem beschloss der Aufsichtsrat, ihm für seine besonderen Leistungen für die Gesellschaft im Geschäftsjahr 2018 einen Anerkennungsbonus in Höhe von 100 T€ zu gewähren.

Dr. Döss

Vorstand für Recht und Compliance
seit 1.1.2016

in €	Zufluss		Gewährte Zuwendungen			
	2017	2018	2017	2018	2018 (Min)	2018 (Max)
Festvergütung	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000
Nebenleistungen	74.080	82.162	74.080	82.162	82.162	82.162
Erfolgsunabhängige Bestandteile	574.080¹	582.162¹	574.080	582.162	582.162	582.162
Einjährige variable Vergütung	1.100.000	320.000	1.100.000	320.000	0	220.000
Mehrfährige variable Vergütung						
LTI Porsche SE (langfristige Anreizwirkung)	0	0 ²	0	330.000	0	330.000
Erfolgsabhängige Bestandteile	1.100.000¹	320.000¹	1.100.000	650.000	0	550.000
Gesamtsumme	1.674.080¹	902.162¹	1.674.080	1.232.162	582.162	1.132.162
Versorgungsaufwand	532.781	506.543	532.781	506.543	506.543	506.543
Gesamtvergütung	2.206.861	1.408.705	2.206.861	1.738.705	1.088.705	1.638.705

¹ Bezüge im Sinne von § 285 Nr. 9a HGB, §§ 314 Abs. 1 Nr. 6a i.V.m. 315e HGB.

² In Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften sowie den Regelungen des Deutschen Rechnungslegungs Standard Nr. 17 zur Berichterstattung über die Vergütung der Organmitglieder wird der langfristige Teil in Höhe von 60 % der variablen Vergütung erst im Zeitpunkt der Erfüllung sämtlicher aufschiebender Bedingungen berücksichtigt.

Müller

Vorstand für Strategie und Unternehmensentwicklung
13.10.2010 - 30.4.2018

in €	Zufluss		Gewährte Zuwendungen			
	2017	2018	2017	2018	2018 (Min)	2018 (Max)
Festvergütung	500.000	166.667	500.000	166.667	166.667	166.667
Nebenleistungen	41.334	13.898	41.334	13.898	13.898	13.898
Erfolgsunabhängige Bestandteile	541.334¹	180.565¹	541.334	180.565	180.565	180.565
Einjährige variable Vergütung	0	2.100.000 ²	0	2.100.000 ²	0	n/a
Erfolgsabhängige Bestandteile	0¹	2.100.000¹	0	2.100.000	0	n/a
Gesamtvergütung	541.334¹	2.280.565¹	541.334	2.280.565	180.565	n/a

¹ Bezüge im Sinne von § 285 Nr. 9a HGB, §§ 314 Abs. 1 Nr. 6a i.V.m. 315e HGB.

² Es wurden 2,1 Mio. € nachträglich für besondere Leistungen gewährt.

von Hagen Vorstand für Beteiligungsmanagement seit 1.3.2012						
		Zufluss		Gewährte Zuwendungen		
in €	2017	2018	2017	2018	2018 (Min)	2018 (Max)
Festvergütung	541.971 ²	546.150 ²	541.971 ²	546.150	546.150	546.150
Nebenleistungen	90.989	87.789	90.989	87.789	87.789	87.789
Erfolgsunabhängige Bestandteile	632.960¹	633.939¹	632.960	633.939	633.939	633.939
Einjährige variable Vergütung	200.000 ³	100.000	100.000	100.000	0	120.000
Mehrjährige variable Vergütung (langfristige Anreizwirkung)						
LTI Porsche SE	120.000 ⁴	150.000 ⁴	150.000	150.000	0	180.000
Erfolgsabhängige Bestandteile	320.000¹	250.000¹	250.000	250.000	0	300.000
Gesamtsumme	952.960¹	883.939¹	882.960	883.939	633.939	933.939
Versorgungsaufwand	369.067	356.819	369.067	356.819	356.819	356.819
Gesamtvergütung	1.322.027	1.240.758	1.252.027	1.240.758	990.758	1.290.758

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

² Davon entfallen 6.150 € (1.971 €) auf Vergütungen der PTV AG, einem Tochterunternehmen der Porsche SE, für seine Tätigkeit als Vorsitzender des Aufsichtsrats.

³ Hierin sind kurzfristige variable Vergütungsbestandteile in Höhe von 100 T€ enthalten, die nachträglich für Leistungen im Geschäftsjahr 2016 gewährt wurden.

⁴ In Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften sowie den Regelungen des Deutschen Rechnungslegungs Standard Nr. 17 zur Berichterstattung über die Vergütung der Organmitglieder wird der langfristige Teil in Höhe von 60 % der variablen Vergütung erst im Zeitpunkt der Erfüllung sämtlicher aufschiebender Bedingungen berücksichtigt.

Pötsch Vorstandsvorsitzender (seit 1.11.2015) Vorstand für Finanzen (seit 25.11.2009)						
		Zufluss		Gewährte Zuwendungen		
in €	2017	2018	2017	2018	2018 (Min)	2018 (Max)
Festvergütung	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000
Nebenleistungen	341.835	374.791	341.835	374.791	374.791	374.791
Gesamtvergütung (erfolgsunabhängig)	841.835¹	874.791¹	841.835	874.791	874.791	874.791

¹ Bezüge im Sinne von § 285 Nr. 9a HGB, §§ 314 Abs. 1 Nr. 6a i.V.m. 315e HGB.



Leistungen im Zusammenhang mit dem Ausscheiden während des Geschäftsjahres

Im Zusammenhang mit dem Ausscheiden von Herrn Müller wurde vereinbart, dass die ihm gemäß seinem Vorstandsstellungsvertrag bis zum Ende der Vertragslaufzeit zustehenden vertraglichen Leistungen vollständig erfüllt werden. Infolgedessen erhielt er eine einmalige Zahlung in Höhe von 833.333 € als Ausgleich für die ihm zustehenden Gehaltsansprüche bis zum regulären Auslaufen seines Vertrags.

Leistungen bei regulärer und vorzeitiger Beendigung der Tätigkeit

Die Herren Pötsch und Müller erhalten bzw. erhielten von der Gesellschaft keine Ruhegehaltszusage. Die den Herren von Hagen und Dr. Döss erteilte Zusage auf Versorgungsleistungen umfasst neben einer Alters- und Hinterbliebenenversorgung auch eine Versorgung im Fall der dauernden Dienstunfähigkeit. Die künftigen Versorgungsleistungen 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 von Hagen hat zum 31. Dezember 2018 einen Ruhegehaltsanspruch in Höhe von 31 % und Herr Dr. Döss in Höhe von 28 % erreicht. 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.

Herr Müller und Herr Dr. Döss behalten nach Eintritt in den Ruhestand jeweils einen Anspruch auf die Überlassung eines Dienstfahrzeugs.

Die Dienstzeitaufwendungen nach IFRS entsprechen dem jeweiligen Versorgungsaufwand, daher wird diesbezüglich auf die Tabellen im Abschnitt „Vorstandsvergütungen für die Geschäftsjahre 2017 und 2018“ verwiesen. Die nachfolgenden Tabellen enthalten die Dienstzeitaufwendungen nach HGB und die Barwerte aus den jeweiligen Leistungsverpflichtungen nach HGB bzw. IFRS:

in €	Dienstzeitaufwand HGB	
	2018	2017
Dr. Döss	436.040	364.990
Müller ¹	8.422	0
von Hagen	354.900	252.828

in €	Barwert HGB	
	2018	2017
Dr. Döss	2.214.995	1.715.813
Müller ¹	879.065	839.741
von Hagen	1.622.831	1.222.927

¹ ausgeschieden im Geschäftsjahr 2018

in €	Barwert IFRS	
	2018	2017
Dr. Döss	2.713.877	2.384.889
Müller ¹	1.002.113	1.035.739
von Hagen	2.275.122	2.105.444

¹ ausgeschieden im Geschäftsjahr 2018

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.

Im Falle des Ausscheidens aus dem Vorstand aufgrund einer Kündigung der Porsche SE aus wichtigem Grund verfallen die Ansprüche auf bisher (ganz oder teilweise) noch nicht fällige variable Vergütungsbestandteile.

Bei Ausscheiden vor Eintritt der Fälligkeit aus anderen Gründen bleibt der Anspruch auf Auszahlung der erfolgsabhängigen Vergütung grundsätzlich unberührt. Bei Herrn Dr. Döss ist indes in diesen Fällen der Ermessensbonus des laufenden Geschäftsjahres zeitanteilig zu kürzen. Der Zeitpunkt der Fälligkeit wird durch das vorzeitige Ausscheiden aus dem Vorstand der Gesellschaft nicht berührt.

Vergütung des Aufsichtsrats

Grundsätze

Die Vergütung des Aufsichtsrats der Porsche SE ist in § 13 der aktuellen Fassung der Satzung der Gesellschaft festgelegt. Die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats wurde insbesondere dahingehend geändert, dass keine variable Vergütung mehr vorgesehen ist. Ab dem Geschäftsjahr 2018 erhält jedes Mitglied des Aufsichtsrats 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 eines Ausschusses des Aufsichtsrats (mit Ausnahme des Nominierungsausschusses und Investitionsausschusses) erhält zusätzlich für das jeweils abgelaufene Geschäftsjahr eine Festvergütung von 25 T€ und der Vorsitzende eines Ausschusses eine zusätzliche Festvergütung von 50 T€. Abweichend hiervon erhalten Mitglieder des Prüfungsausschusses eine zusätzliche jährliche Festvergütung von 50 T€. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses erhält eine zusätzliche jährliche Festvergütung von 100 T€. Übt ein Mitglied des Aufsichtsrats mehrere Ausschuss-Ämter gleichzeitig aus, erhält es nur die Vergütung für die beiden am höchsten vergüteten Ämter. Aufsichtsratsmitglieder, die nur während eines Teils des Geschäftsjahres dem Aufsichtsrat oder einem Ausschuss angehört haben oder den Vorsitz innehatten, erhalten die Vergütung zeitanteilig.

Bis zum Geschäftsjahr 2017 setzte sich die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats aus einer festen Vergütung und einem Sitzungsgeld für die Teilnahme an Sitzungen des Aufsichtsrats und der jeweiligen Ausschüsse zusammen. Darüber hinaus erhielten die Mitglieder des Aufsichtsrats eine erfolgsorientierte Vergütung. Diese bemaß sich am im Konzernabschluss der Porsche SE ausgewiesenen Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit aus fortgeführten Tätigkeiten vor Steuern. Für jede volle 1 Mio. €, um welche dieses Konzernergebnis im jeweils abgelaufenen Geschäftsjahr den Betrag von 300 Mio. € überstieg, erhielten die Mitglieder des

Aufsichtsrats einen Betrag in Höhe von 10 €. Für jede volle 1 Mio. €, um die dieses Ergebnis der dem jeweils abgelaufenen Geschäftsjahr vorausgegangen drei Geschäftsjahre im Mittelwert den Betrag von 300 Mio. € überstieg, erhielten die Mitglieder des Aufsichtsrats der Porsche SE einen weiteren Betrag in Höhe von 10 €. Aufsichtsratsmitglieder, die nur während eines Teils des Geschäftsjahres dem Aufsichtsrat oder einem Ausschuss angehört haben, erhielten die Vergütung zeitanteilig. Der Aufsichtsratsvorsitzende und der Vorsitzende des Prüfungsausschusses erhielten das Doppelte der festen und der variablen Vergütung, der Stellvertreter des Aufsichtsratsvorsitzenden und die Mitglieder des Prüfungsausschusses das Eineinhalbfache der festen und der variablen Vergütung eines Aufsichtsratsmitglieds. Übte ein Mitglied des

Aufsichtsrats mehrere Ämter gleichzeitig aus, erhielt es nur die Vergütung für das am höchsten vergütete Amt.

Bezüge des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat erhielt für seine Tätigkeit bei der Porsche SE im Geschäftsjahr 2018 insgesamt 947 T€ (1.061 T€). Dieser Betrag enthält keine erfolgsabhängigen Bezüge, während der Vorjahreswert 482 T€ erfolgsabhängige Bezüge beinhaltet.

Die nachfolgend dargestellten Vergütungen der einzelnen gegenwärtigen und ehemaligen Mitglieder des Aufsichtsrats der Porsche SE enthalten ausschließlich die Bezüge für die Tätigkeit im Aufsichtsratsgremium der Porsche SE.

in €	2018			2017
	Erfolgs-unabhängige Bestandteile	Erfolgs-unabhängige Bestandteile	Erfolgs-abhängige Bestandteile	Gesamtvergütung
Dr. Wolfgang Porsche	200.000	92.000	83.120	175.120
Dr. Hans Michel Piëch	175.000	80.363	53.800	134.163
Prof. Dr. Ulrich Lehner	175.000	86.000	83.120	169.120
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	150.000	76.500	62.340	138.840
Mag. Marianne Heiß (15.5.2018-31.12.2018)	47.466	0	0	0
Dr. Günther Horvath (13.3.2018-31.12.2018)	60.411	0	0	0
Mag. Josef Michael Ahorner (4.7.2018-31.12.2018)	37.192	0	0	0
Dr. Stefan Piëch (4.7.2018-31.12.2018)	37.192	0	0	0
Peter Daniell Porsche (4.7.2018-31.12.2018)	37.192	0	0	0
Hans-Peter Porsche (1.1.2017-15.5.2018)	27.740	46.000	41.560	87.560
Uwe Hück (1.1.2017-30.5.2017) ¹	0	42.411	25.618	68.029
Berthold Huber (1.1.2017-30.5.2017) ¹	0	22.274	17.079	39.353
Peter Mosch (1.1.2017-30.5.2017) ¹	0	19.274	17.079	36.353
Bernd Osterloh (1.1.2017-30.5.2017) ¹	0	21.411	25.618	47.029
Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Ferdinand K. Piëch (1.1.2017-8.12.2017)	0	47.425	38.940	86.365
Hansjörg Schmierer (1.1.2017-30.5.2017) ¹	0	22.274	17.079	39.353
Werner Weresch (1.1.2017-30.5.2017) ¹	0	22.274	17.079	39.353
Gesamt	947.192	578.205	482.433	1.060.638

¹ Diese Arbeitnehmervertreter haben erklärt, ihre Aufsichtsratsvergütung nach den Richtlinien des Deutschen Gewerkschaftsbundes an die Hans-Böckler-Stiftung abzuführen.

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.

Insgesamt gewährleistet die Ausgestaltung des Risikomanagement-Systems, dass das Management der Porsche SE stets über substantielle 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 der Porsche SE auf seine Angemessenheit und grundsätzliche Eignung, bestandsgefährdende Risiken frühzeitig erkennen zu können. 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 operationaler Ebene. Die Porsche SE unterscheidet hierbei zwischen zwei Risikotypen. Der erste Risikotyp umfasst die Risiken aus der Geschäftstätigkeit, die im Rahmen einer (bewussten) unternehmerischen Entscheidung 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 stellt die Angemessenheit und die Wirksamkeit des Risikomanagement-Systems sicher 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 der Volkswagen AG auf seine Angemessenheit und grundsätzliche Eignung, bestandsgefährdende Risiken frühzeitig erkennen zu können. Für zusätzliche Informationen zum Aufbau des Risikomanagement-Systems auf Ebene der Volkswagen AG verweisen wir auf die Ausführungen im Abschnitt „Risikomanagement-System 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 fortgeschritten, aber noch nicht abgeschlossen. Durch regelmäßige Managementgespräche und regelmäßige Berichte zur wirtschaftlichen Situation ist sichergestellt, 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 vom jeweiligen Prozess-eigner für die wesentlichen Prozesse die einzelnen Prozessschritte, Zuständigkeiten, Schnittstellen sowie für das Gesamtunternehmen eine geeignete Aufbauorganisation 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 Verlässlichkeit 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 Abschlusses der Porsche SE und des Konzernabschlusses sowie des mit dem Lagebericht der Gesellschaft 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 die einheitliche Bilanzierung und Bewertung auf Grundlage der für den Porsche SE Konzern geltenden Vorschriften durch das IFRS Bilanzierungshandbuch der Porsche SE sichergestellt. Durch die Vorgabe formaler Anforderungen wie einem einheitlichen Kontenplan, einem konzernweiten Terminplan sowie regelmäßig aktualisierten Erfassungsmasken 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 aktualisiert.

Die Abschlüsse der assoziierten und vollkonsolidierten Gesellschaften werden unter Zuhilfenahme von Standard-Software erstellt. Die Verarbeitung der Berichtspakete erfolgt in einem zertifizierten Konsolidierungssystem. Vor Einspielung in das Konsolidierungssystem werden die Berichtspakete einer ausführlichen Analyse und Plausibilisierung unterzogen. Durch umfangreiche manuelle wie auch systemseitige Kontrollen wird die Vollständigkeit und Verlässlichkeit der im Konzernabschluss verarbeiteten Informationen gewährleistet. Bei allen rechnungslegungsbezogenen Prozessen bildet das Vier-Augen-Prinzip die zentrale Grundlage 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 wird die Qualifikation der in den Rechnungslegungsprozess einbezogenen Mitarbeiter sichergestellt.

Die Erstellung des zusammengefassten Konzernlageberichts erfolgt unter Beachtung der geltenden Vorschriften und Regelungen zentral unter Einbeziehung der und in Abstimmung mit den 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 2018 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 jeweils zum Berichtszeitpunkt 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 sowie das Risiko von Ergebnisbelastungen, die der Porsche SE im Konzernabschluss 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. Die Risiken aus weiteren Beteiligungen der Porsche SE sind derzeit unter dem Aspekt der Wesentlichkeit vernachlässigbar.

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 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 von Volkswagen können sich hierbei nach Aussage von Volkswagen aus einer negativen Absatz- und Marktentwicklung von Fahrzeugen und Originalteilen, aus einer nicht bedarfs- und regelgerechten Produktentwicklung und -entstehung sowie aus Qualitätsproblemen ergeben. Zudem besteht das Risiko, dass die Ergebnisentwicklung von Volkswagen in Folge der Dieseldematik weiteren Belastungen unterliegt. Diese können insbesondere aus neuen Erkenntnissen hinsichtlich der Höhe der gebildeten Risikovorsorgen oder Auswirkungen aus der Dieseldematik auf das operative Geschäft und/oder die Finanzierungskosten des Volkswagen Konzerns, die über das in der Planung unterstellte Ausmaß hinausgehen, resultieren. Die Einschätzung zu Risiken auf Ebene der Volkswagen Beteiligung basiert auf dem Risiko- und Chancenbericht im Konzernlagebericht 2018 der Volkswagen AG.

Hinsichtlich der Werthaltigkeit der Beteiligung an der Volkswagen AG wurde im Geschäftsjahr 2018 aufgrund der unter dem at Equity-Buchwert liegenden anteiligen Börsenkapitalisierung 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 seit September 2017 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 2018 wurde turnusgemäß und aufgrund der unter Plan liegenden Entwicklung wesentlicher Erfolgskennzahlen ein Werthaltigkeitstest durchgeführt. Im Ergebnis lag per 31. Dezember 2018 ein Wertberichtigungsbedarf des Geschäfts- oder Firmenwerts in Höhe von 66 Mio. € im Konzernabschluss der Porsche SE vor. Ein weiterer Wertberichtigungsbedarf des Geschäfts- oder Firmenwerts kann bei unterplanmäßiger Entwicklung der Gesellschaft zukünftig nicht ausgeschlossen werden.

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, wie beispielsweise Marktpreisrisiken, 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 2018 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 Dieseldiagnostik. 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 Einbringungsverfahrens erforderlichen Maßnahmen entsprechend der erhaltenen verbindlichen Auskünfte umgesetzt und überwacht deren Einhaltung.

Derzeit findet eine steuerliche Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2009 bis 2013 statt. Die Lohnsteuer-Außenprüfung für die Erhebungszeiträume 2011 bis 2016 wurde mit der Schlussbesprechung im September 2018 inhaltlich abgeschlossen. Basierend auf den Ergebnissen der Schlussbesprechung und dem zum Zeitpunkt der Aufstellung dieses Abschlusses gegebenen Kenntnisstand wurden bereits Zahlungen bzw. Verpflichtungen erfasst. Neue Erkenntnisse aus der steuerlichen Außenprüfung für die Zeiträume 2009 bis 2013 können dazu führen, dass sich zu leistende Steuer- und Zinszahlungen erhöhen oder vermindern bzw. bereits geleistete Zahlungen teilweise zurückerstattet 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 würde sich für die Porsche SE ein Ausgleichsanspruch im niedrigen dreistelligen Millionen-Euro-Bereich ergeben. Künftige neuere Erkenntnisse aus der steuerlichen Außenprüfung für den Veranlagungszeitraum 2009 können dazu führen, dass sich der mögliche Ausgleichsanspruch erhöhen oder vermindern kann.

Risikoeinschätzung zu unternehmerischen Risiken

Die Methodik zur regelmäßigen Einschätzung von unternehmerischen Risiken wurde im abgelaufenen Geschäftsjahr weiterentwickelt und konkretisiert. Für die wesentlichen unternehmerischen Risiken des Porsche SE Konzerns wird jeweils eine Risikoeinschätzung anhand von Risikokategorien vorgenommen. Dabei wird das Risiko einer Unterschreitung der kommunizierten Prognosekorridore für das Ergebnis nach Steuern und/oder die Nettoliquidität der Porsche SE bewertet.



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

Die Risikoeinschätzung der wesentlichen unternehmerischen Risiken des Porsche SE Konzerns anhand der Risikokategorien gering, mittel und hoch 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"> • Dividendenzufluss Volkswagen • Werthaltigkeit Volkswagen • Steuerliche Risiken • Rechtsrisiken 	• Ergebnisbeitrag Volkswagen	
	moderat	• Risiken aus Finanzinstrumenten		
	gering		• Werthaltigkeit PTV	
		unwahrscheinlich	mittlere Wahrscheinlichkeit	sehr wahrscheinlich
Eintrittswahrscheinlichkeit				

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 gewährleistet einen adäquaten Umgang mit diesen Risiken. 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 2018 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 der 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 Wahrscheinlichkeit 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 Konzept der drei Verteidigungslinien, das unter anderem der Dachverband der europäischen Revisionsinstitute (ECIIA) als Grundelement fordert. Diesem Konzept folgend verfügt das RMS/IKS des Volkswagen Konzerns über drei Verteidigungslinien, die das Unternehmen vor dem Eintritt wesentlicher Risiken schützen sollen.

Erste Verteidigungslinie:

Operatives Risikomanagement

Die operativen Risikomanagement- und Internen Kontrollsysteme der einzelnen Konzerngesellschaften und -bereiche bilden die vorderste Verteidigungslinie. 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, deren Auswirkungen bewertet und zeitnah in die Planungen eingearbeitet. Die Ergebnisse des operativen Risikomanagements

fließen kontinuierlich in die Planungs- und Kontrollrechnungen ein. Zielvorgaben, die in den Planungs- und Kontrollrechnungen vereinbart wurden, unterliegen einer permanenten Überprüfung innerhalb der laufenden Planungsüberarbeitungen.

Parallel dazu fließen die Ergebnisse der bereits getroffenen Maßnahmen zur Bewältigung der Risiken zeitnah in die monatlichen Vorausschätzungen zur weiteren Geschäftsentwicklung ein. Somit liegt dem Vorstand über die dokumentierten Berichtswege auch unterjährig ein Gesamtbild der aktuellen Risikolage vor.

Die Mindestanforderungen an das operative Risikomanagement- und das Interne Kontrollsystem sind konzernweit in einer einheitlichen Richtlinie festgelegt. Diese umfasst auch einen Prozess zur zeitgerechten Meldung wesentlicher Risiken.

Das operative Risikomanagement umfasst auch die Einhaltung der Goldenen Regeln in den Bereichen Steuergeräte-Softwareentwicklung, Emissionstypisierung und Eskalationsmanagement. Diese Regeln sind die Mindestanforderungen in den Kategorien Organisation, Prozesse sowie Tools & Systeme. Die Intensivierung des IKS im Bereich Produkt-Compliance hat der Volkswagen Konzern 2018 fortgeführt.

Zweite Verteidigungslinie: Erfassung und Berichterstattung systemischer und aktueller Risiken durch konzernerweitliche 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). Anhand der Rückmeldungen wird das Gesamtbild der potenziellen Risikolage aktualisiert und die Wirksamkeit des Systems beurteilt.





Jedes gemeldete systemische Risiko wird anhand der erwarteten Eintrittswahrscheinlichkeit und verschiedener Risikokriterien (finanziell und nichtfinanziell) bewertet. Zudem werden die Maßnahmen, die zur Risikosteuerung und -kontrolle getroffen wurden, auf Management-Ebene dokumentiert. Bewertet werden die Risiken somit unter Berücksichtigung der eingeleiteten Risikosteuerungsmaßnahmen, das heißt im Rahmen einer Nettobetrachtung. 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 2018 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 anlassbezogenen und zur jährlichen Betrachtung erhält der Vorstand auch quartalsweise Risikoberichte. Die Bewertung erfolgt analog dem jährlichen GRC-Regelprozess unter Berücksichtigung risikominimierender Steuerungsmaßnahmen (Nettobewertung). In diesen Prozess sind alle Konzernmarken, die Porsche Holding

Salzburg sowie die Volkswagen Financial Services AG und die Volkswagen Bank GmbH einbezogen.

Die Informationen über relevante systemische und aktuelle Risiken werden dem Konzernvorstand und dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der Volkswagen AG regelmäßig berichtet.

Darüber hinaus wurde bei Volkswagen im Jahr 2017 der Vorstandsausschuss Risikomanagement eingerichtet, der im Berichtsjahr vierteljährlich getagt hat. Das Gremium hat unter anderem folgende Aufgaben:

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

Die Marke Scania wurde 2018 in den GRC-Regelprozess aufgenommen; in die quartalsweise Risikoberichterstattung des Volkswagen Konzerns ist die Marke bereits seit 2016 integriert.

Dritte Verteidigungslinie:

Prüfung durch die Konzern-Revision

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

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 Verteidigungslinie) werden die Anforderungen an ein Risikofrüherkennungssystem erfüllt. Unabhängig davon überprüft der Abschlussprüfer jährlich die hierfür implementierten Verfahren und Prozesse sowie die Angemessenheit der Dokumentation. Die Risikomeldungen werden dabei stichprobenartig in vertiefenden Interviews mit den betreffenden Bereichen und Gesellschaften unter Einbeziehung des Abschlussprüfers auf ihre Plausibilität und Angemessenheit hin geprüft. Der Abschlussprüfer hat das Risikofrüherkennungssystem des Volkswagen Konzerns auf Basis dieses Datenumfangs beurteilt und festgestellt, dass identifizierte Risiken zutreffend dargestellt und kommuniziert wurden. Das Risikofrüherkennungssystem erfüllt die Anforderungen des KonTraG.

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 aufsichtlichen 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, die für das Leasing-, Versicherungs-, Dienstleistungs- und Mobilitätsgeschäft sowie das Kreditgeschäft



außerhalb Europas zuständig ist, betreibt ein System zur Risikofrüherkennung und -steuerung. Dieses System gewährleistet, 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, optimiert der Volkswagen Konzern dieses im Rahmen seiner kontinuierlichen Überwachungs- und Verbesserungsprozesse regelmäßig. Dabei trägt er internen und externen Anforderungen gleichermaßen Rechnung. Fallweise begleiten externe Experten die kontinuierliche Weiterentwicklung seines 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 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 Konzern übermittelt. Für die Verschlüsselung wird ein marktgängiges Produkt verwendet.

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

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



Erstellung des Einzel- und des Konzernabschlusses der Volkswagen AG angewendet werden.

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 größtmögliche 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

Mit Hilfe von Wettbewerbs- und Umfeldanalysen sowie Marktbeobachtungen erfasst der Volkswagen Konzern 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 der Volkswagen Konzern – 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 zu einer negativen bzw. positiven Abweichung von seiner Prognose führen können.

Grundsätzlich ergeben sich aus der Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns gesamtwirtschaftliche Risiken und Chancen, Branchenrisiken und Marktchancen/-potenziale, Risiken aus Forschung und Entwicklung, Risiken und Chancen aus der Baukastenstrategie, Chancen und Risiken aus Kooperationen, Risiken und Chancen aus der Beschaffung, Produktionsrisiken, Risiken aus langfristiger Fertigung, Risiken aus Nachfrageveränderungen, Risiken aus der Abhängigkeit vom Großkundengeschäft, Qualitätsrisiken, Personalrisiken, IT-Risiken, Risiken aus umweltschutzrechtlichen Auflagen, Risiken aus Rechtsstreitigkeiten, Finanzrisiken, Risiken aus Finanzinstrumenten, Liquiditätsrisiken, Restwertrisiken aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft, Reputationsrisiken und Risiken aus sonstigen Einflüssen.

Risiken aus der Dieselthematik

Aus der Dieselthematik ergeben sich für den Volkswagen Konzern einerseits zusätzliche Risiken und andererseits hat die Dieselthematik Auswirkungen auf die aufgezählten bestehenden Risiken, die nachfolgend beschrieben sind.



Vor allem für die Servicemaßnahmen, Rückrufe und kundenbezogenen Maßnahmen sowie Rechtsrisiken hat der Volkswagen Konzern aus der Dieseldisziplin Vorsorgen erfasst.

Aufgrund bestehender Einschätzungsrisiken können sich insbesondere aus Rechtsrisiken, wie Straf-, Verwaltungs- und Zivilverfahren, technischen Lösungen sowie geringeren Vermarktungspreisen, Rückkaufverpflichtungen, kundenbezogenen Maßnahmen und möglichen behördlichen oder gesetzlichen Vorgaben zu Dieselfahrzeugen erhebliche weitere finanzielle Belastungen ergeben.

Es kann zu einem Rückgang der Nachfrage – möglicherweise verstärkt durch Reputationsverluste oder unzureichende Kommunikation – kommen. Weitere mögliche Folgen sind geringere Margen im Neu- und Gebrauchtwagengeschäft sowie eine temporär höhere Mittelbindung im Working Capital. Der benötigte Finanzbedarf zur Deckung der Risiken kann dazu führen, dass Vermögenswerte lagebedingt veräußert werden müssen, die in der Folge einen nicht äquivalenten Erlös erzielen.

Infolge der Dieseldisziplin kann es für den Volkswagen Konzern zu einer eingeschränkten Nutzungsmöglichkeit bzw. zu einem Wegfall von Refinanzierungsinstrumenten kommen. Durch eine Herabstufung des Unternehmensratings könnten die Konditionen der Außenfinanzierung des Volkswagen Konzerns beeinträchtigt werden.

Der Volkswagen Konzern arbeitet mit allen zuständigen Behörden zusammen, um die Sachverhalte vollumfänglich und transparent aufzuklären. Nachfolgend finden Sie die Bewertung des Volkswagen Konzerns der Rechtsrisiken aus der Dieseldisziplin auf Ebene des Volkswagen Konzerns. Weitere Informationen zu den einzelnen Rechtsstreitigkeiten des Volkswagen Konzerns finden Sie im Abschnitt „Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung“ im Konzernanhang der Porsche SE.

Bewertung der Volkswagen AG zu Rechtsrisiken aus der Dieseldisziplin

Zur Absicherung der derzeit bekannten Rechtsrisiken im Zusammenhang mit der Dieseldisziplin enthalten die Rückstellungen des Volkswagen Konzerns für Prozess- und Rechtsrisiken zum 31. Dezember 2018 auf Basis des gegenwärtigen Kenntnisstands und aktueller Einschätzungen einen Betrag in Höhe von rund 2,4 Mrd. €. Soweit bereits hinreichend bewertbar, wurden im Zusammenhang mit der Dieseldisziplin insgesamt Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 5,4 Mrd. € (4,3 Mrd. €) im Konzernanhang des Volkswagen Konzerns angegeben, auf die Anlegerverfahren in Deutschland entfallen davon 3,4 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 Dieseldisziplin 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.

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 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 der Volkswagen Konzern ein umfassendes Risikomanagementsystem geschaffen. Die größten Risiken für den Volkswagen Konzern können sich aus Sicht von Volkswagen aus einer negativen Absatz- und Marktentwicklung von Fahrzeugen und Originalteilen, einer nicht bedarfs- und regelgerechten Produktentwicklung und -entstehung sowie aus Qualitätsproblemen ergeben. Es bestehen für den

Volkswagen Konzern weiterhin Risiken aus der Dieselmaterie, die in ihrer Aggregation zu den bedeutendsten Risiken gehören. Nach den dem Volkswagen Konzern im Zeitpunkt der Aufstellung seines Lageberichts bekannten Informationen bestehen nach Einschätzung von Volkswagen 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. Sie ist unter www.porsche-se.com/unternehmen/corporate-governance/ abrufbar.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Mit Ausnahme der im Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“ dargestellten Entwicklungen bei den Rechtsstreitigkeiten und Ausführungen zu dem Erwerb neuer Stammaktien der Volkswagen AG ergaben sich keine berichtspflichtigen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.

Prognosebericht und Ausblick

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Laut Internationalem Währungsfonds (IWF) verliert die globale Wirtschaft 2019 im Vergleich zum Vorjahr leicht an Dynamik. Der IWF erwartet laut des Januar-Updates zum World Economic Outlook für das Jahr 2019 einen Zuwachs von 3,5 %, nachdem die Weltwirtschaft im abgelaufenen Jahr noch um 3,7 % gewachsen war. Das sich verlangsamende Wachstum sei vor allem auf die anhaltende Unsicherheit über einen möglichen Handelskonflikt zwischen den USA und China sowie den weiterhin offenen Ausgang der Verhandlungen Großbritanniens über ein geordnetes Ausscheiden aus der Europäischen Union („Brexit“) zurückzuführen. Zudem habe sich der Ausblick für die Eurozone wie auch für die Entwicklungs- und Schwellenländer im Vergleich zum Vorjahr leicht eingetrübt.

Aufgrund der politischen Unsicherheiten in Frankreich und Italien sowie eines nachlassenden Industriauftragseingangs in Deutschland geht der IWF von einem Wachstum von 1,6 % für die Eurozone aus, nachdem in einem früheren Ausblick noch mit einer Steigerung um 1,9 % gerechnet wurde. Zudem führten die anhaltenden Brexit-Verhandlungen zu einer weiteren wirtschaftlichen Verunsicherung.

In Deutschland werde die Wirtschaft laut IWF im Jahr 2019 um 1,3 % wachsen. Belastend wirke sich hierbei vor allem eine nachlassende Inlandsnachfrage, eine gesunkene Automobilproduktion im

Zuge der Einführung des WLTP-Standards sowie eine sich verlangsamende Industriegüternachfrage aus.

Auch für die Entwicklungs- und Schwellenländer rechnet der Internationale Währungsfonds mit einer leichten Verlangsamung des Wachstums auf 4,5 %. Während in Lateinamerika und Indien eine beschleunigte Entwicklung erwartet wird, wirke sich der Handelsstreit mit den USA belastend auf China aus. Für China rechnet der IWF mit einem Wachstum von jeweils 6,2 % in 2019. Indien hingegen könne im Jahr 2019 seine Wirtschaftsleistung um 7,5 % steigern.

Für die USA geht der IWF von einem Wachstum von 2,5 % für 2019 aus, nachdem sich die Wirtschaftsleistung 2018 noch um 2,9 % gesteigert hatte. Die Verlangsamung ist vor allem auf einen nachlassenden fiskalpolitischen Impuls der US-Steuerreform sowie auf die Folgen des Regierungs-Shutdowns zurückzuführen.

Wechselkursentwicklung

Im Jahr 2018 setzte die Weltwirtschaft ihr robustes Wachstum mit nachlassendem Tempo fort. Die Preise für Energie- und sonstige Rohstoffe waren im Durchschnitt höher als im Vorjahr, lagen allerdings auf einem relativ niedrigen Niveau. Im Jahresverlauf gab der Euro gegenüber dem US-Dollar nach. Der Wechselkurs zwischen Euro und britischem Pfund änderte sich dagegen kaum, trotz der Unsicherheiten über den Ausgang der Verhandlungen über den



Austritt Großbritanniens aus der EU und die Ausgestaltung der zukünftigen Beziehungen. Die Währungen wesentlicher Schwellenländer werteten im Berichtsjahr gegenüber dem Euro weiter ab. Für 2019 wird mit einem stärkeren Euro im Verhältnis zum US-Dollar, zum britischen Pfund und zum chinesischen Renminbi gerechnet. Der russische Rubel, der brasilianische Real und die indische Rupie werden aller Voraussicht nach verhältnismäßig schwach bleiben.

Zinsentwicklung

Die weltweit weiterhin vorherrschende expansive Geldpolitik und die herausfordernden gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen führten dazu, dass das Zinsniveau im Geschäftsjahr 2018 mit wenigen Ausnahmen niedrig blieb. Die Leitzinsen in den großen westlichen Industrieländern verharrten auf einem insgesamt historisch niedrigen Niveau. Während sich in den USA sukzessive ein Ende der extrem lockeren Geldpolitik abzeichnete, setzte die Europäische Zentralbank diesen Kurs fort. Für 2019 halten wir daher vor dem Hintergrund weiterer expansiver geldpolitischer Maßnahmen im Euroraum einen allenfalls leichten Anstieg der Zinsen für wahrscheinlich. In den USA ist, abhängig von der zukünftigen Entwicklung der Wirtschaft, eine weitere Anhebung des Leitzinses möglich.

Entwicklung der Märkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Es wird erwartet, dass sich die Märkte für Pkw im Jahr 2019 in den einzelnen Regionen uneinheitlich entwickeln werden. Insgesamt wird die weltweite Nachfrage nach Neufahrzeugen voraussichtlich in der Größenordnung des Berichtsjahres liegen. Auch die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden sich im Jahr 2019 in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln; insgesamt wird mit einer leicht sinkenden Nachfrage in 2019 gerechnet.



Voraussichtliche Entwicklung des Volkswagen Konzerns

Der Volkswagen Konzern ist auf die künftigen Herausforderungen im Geschäft rund um die Automobilität und die heterogene Entwicklung der regionalen Fahrzeugmärkte insgesamt gut vorbereitet. Seine Markenvielfalt, die Präsenz auf allen wichtigen Märkten der Welt, die breite und gezielt ergänzte Produktpalette sowie wegweisende Technologien und Dienstleistungen verschaffen dem Volkswagen Konzern weltweit eine gute Position im Wettbewerb. Im Zuge der Transformation seines Kerngeschäfts positioniert Volkswagen die Konzernmarken trennschärfer und optimiert sein Fahrzeug- und Antriebsportfolio. Im Fokus stehen dabei vor allem die CO₂-Bilanz der 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 Mehrmarkenkonzerns noch gezielter zu nutzen.

Der Volkswagen Konzern geht davon aus, dass seine Auslieferungen an Kunden im Jahr 2019 unter weiterhin herausfordernden Marktbedingungen den Vorjahreswert leicht übertreffen werden.

Herausforderungen ergeben sich insbesondere aus dem konjunkturellen Umfeld, der steigenden Wettbewerbsintensität, volatilen Wechselkursverläufen sowie aus verschärften WLTP-Anforderungen.

Volkswagen geht davon aus, dass die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns sowie der Bereiche Pkw und Nutzfahrzeuge um bis zu 5 % über dem Vorjahreswert liegen werden. Für das operative Ergebnis des Konzerns und des Bereichs Pkw rechnet der Volkswagen Konzern im Jahr 2019 mit einer operativen Umsatzrendite zwischen 6,5 und 7,5 %. Für den Bereich Nutzfahrzeuge wird von einer operativen Umsatzrendite zwischen 6,0 und 7,0 % ausgegangen. Im Bereich Power Engineering erwartet Volkswagen bei leicht steigenden Umsatzerlösen einen Verlust in der Größenordnung des Vorjahres. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen wird bei moderat steigenden Umsatzerlösen von einem operativen Ergebnis auf dem Niveau des Vorjahres ausgegangen.



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 jedoch 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

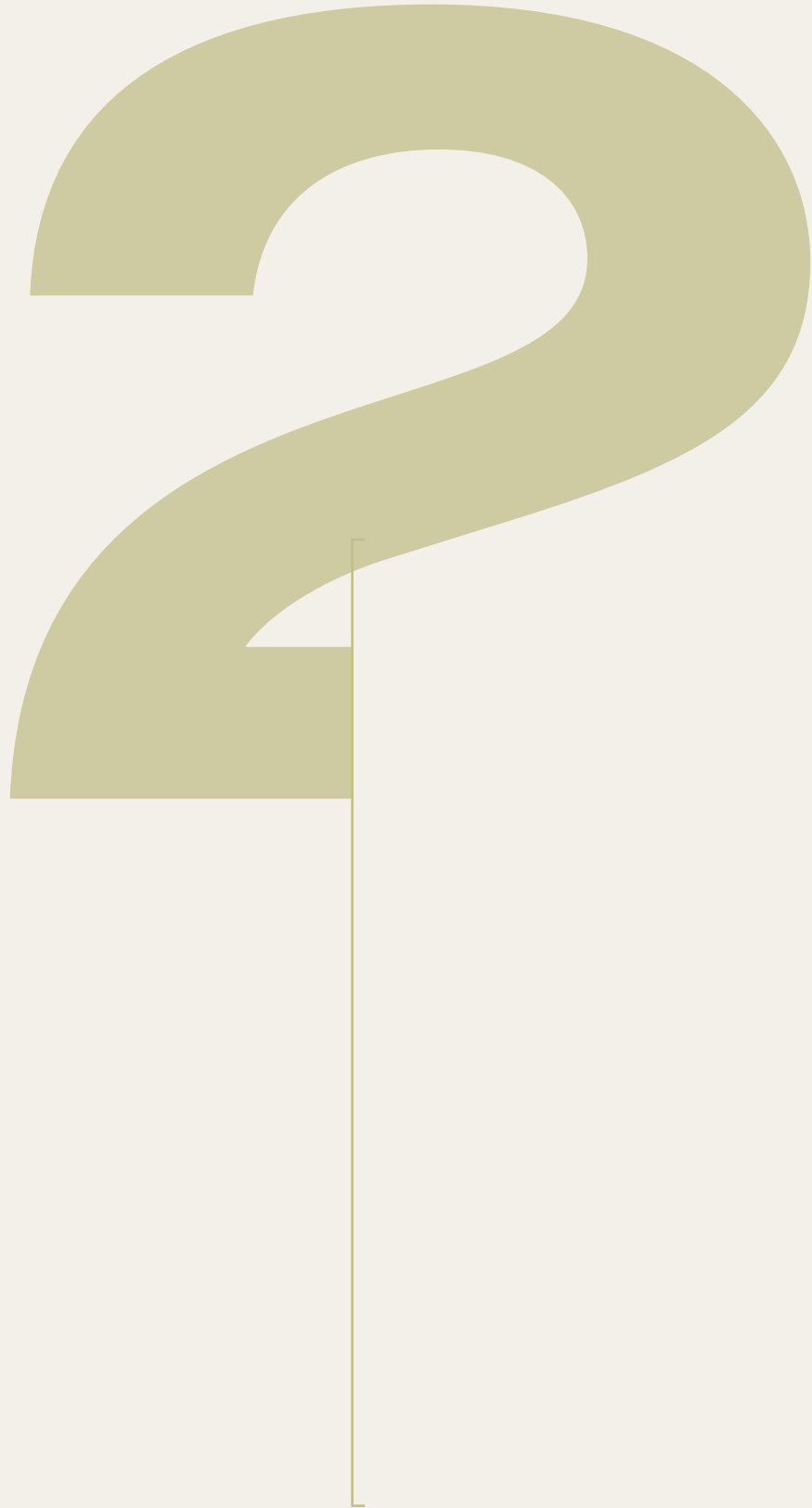
Konzerns. Effekte aus etwaigen zukünftigen Investitionen des Porsche SE Konzerns werden nicht berücksichtigt.

Insbesondere aufgrund der Erwartungen des Volkswagen Konzerns zu seiner künftigen Entwicklung und der weiterhin bestehenden Unsicherheiten in Bezug auf mögliche Sondereffekte in Zusammenhang mit der Dieseldisussion geht der Porsche SE Konzern auf der Grundlage seiner derzeitigen Konzernstruktur für das Geschäftsjahr 2019 von einem positiven Konzernergebnis nach Steuern zwischen 3,4 Mrd. € und 4,4 Mrd. € aus.

Zum 31. Dezember 2018 verfügte der Porsche SE Konzern über eine Nettoliquidität in Höhe von 864 Mio. €. Für den Porsche SE Konzern wird unverändert eine positive Nettoliquidität angestrebt, die sich zum 31. Dezember 2019 ohne Berücksichtigung künftiger Investitionen voraussichtlich zwischen 0,3 Mrd. € und 0,8 Mrd. € bewegen wird.

Stuttgart, den 6. März 2019

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.



3

Konzernabschluss

Audi e-tron





3

- 120 Konzernabschluss**
- 125 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung**
- 126 Konzern-Gesamtergebnisrechnung**
- 127 Konzernbilanz**
- 128 Konzern-Eigenkapitalpiegel**
- 130 Konzern-Kapitalflussrechnung**
- 131 Konzernanhang**

- 214 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers**
- 223 Versicherung der gesetzlichen Vertreter (Bilanzzeit)**



Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung der Porsche Automobil Holding SE vom 1. Januar bis 31. Dezember 2018

Mio. €	Anhang	2018	2017
Umsatzerlöse	[1]	103	34
Bestandsveränderungen		0	0
Sonstige betriebliche Erträge		13	6
Materialaufwand		-16	-4
Personalaufwand	[2]	-77	-31
Abschreibungen	[6]	-83	-6
Sonstige betriebliche Aufwendungen	[3]	-66	-48
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	[4]	3.624	3.357 ¹
Ergebnis vor Finanzergebnis		3.500	3.307
Finanzierungsaufwendungen		-3	-12
Übriges Finanzergebnis		0	4
Finanzergebnis		-3	-8
Ergebnis vor Steuern		3.497	3.299
Ertragsteuern	[5]	-23	-21
Ergebnis nach Steuern		3.473	3.278
davon entfallen auf			
die Aktionäre der Porsche Automobil Holding SE		3.473	3.278 ¹
nicht beherrschende Anteilseigner		0	0
Ergebnis je Stammaktie (unverwässert und verwässert)		11,34	10,70 ¹
Ergebnis je Vorzugsaktie (unverwässert und verwässert)		11,34	10,71 ¹

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der Erstanwendung von IFRS 9 angepasst (vgl. dazu den Abschnitt „Neue Rechnungslegungsvorschriften“).

Konzern-Gesamtergebnisrechnung der Porsche Automobil Holding SE vom 1. Januar bis 31. Dezember 2018

Mio. €	2018	2017
Ergebnis nach Steuern	3.473	3.278¹
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionen	3	1
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionen	-1	0
Nicht reklassifizierbare direkt im Eigenkapital erfasste Aufwendungen und Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen (vor Steuern)	-24	292
Latente Steuern auf nicht reklassifizierbare direkt im Eigenkapital erfasste Aufwendungen und Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen	-21	-67
Latente Steuern im Zusammenhang mit Anteilen an assoziierten Unternehmen	1	
Gesamtsumme nicht reklassifizierbare Erträge und Aufwendungen	-42	226
Währungsumrechnung	0	0
Reklassifizierbare direkt im Eigenkapital erfasste Aufwendungen und Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen (vor Steuern)	-1.132	857 ¹
Latente Steuern auf reklassifizierbare direkt im Eigenkapital erfasste Aufwendungen und Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen	306	-516 ¹
Latente Steuern im Zusammenhang mit Anteilen an assoziierten Unternehmen	13	
Gesamtsumme reklassifizierbare Erträge und Aufwendungen	-814	341
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-856	567
Gesamtergebnis	2.617	3.845
davon entfallen auf		
die Aktionäre der Porsche Automobil Holding SE	2.617	3.845
nicht beherrschende Anteilseigner	0	0

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der Erstanwendung von IFRS 9 angepasst (vgl. dazu den Abschnitt „Neue Rechnungslegungsvorschriften“).

Konzernbilanz der Porsche Automobil Holding SE zum 31. Dezember 2018

Mio. €	Anhang	31.12.2018	31.12.2017
Aktiva			
Immaterielle Vermögenswerte	[6]	255	333
Sachanlagen	[6]	7	7
At Equity bewertete Anteile	[7]	32.501	30.235 ¹
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	[8]	10	7
Übrige Vermögenswerte	[9]	1	2
Aktive latente Steuern	[5]	1	1
Langfristige Vermögenswerte		32.775	30.586
Vorräte		3	3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	[19]	21	18
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	[8]	4	4
Übrige Vermögenswerte	[9]	10	12
Ertragsteuerforderungen		2	2
Wertpapiere	[19]	138	185
Termingeldanlagen	[19]	108	101
Flüssige Mittel	[19]	630	664
Kurzfristige Vermögenswerte		916	991
		33.691	31.576
Passiva			
Gezeichnetes Kapital	[10]	306	306
Kapitalrücklage	[10]	4.884	4.884
Gewinnrücklagen	[10]	30.583	27.652 ¹
Übrige Rücklagen (OCI)	[10]	-2.376	-1.552 ¹
Eigenkapital der Anteilseigner der Porsche SE		33.398	31.291
Anteile nicht beherrschender Anteilseigner	[10]	1	1
Eigenkapital		33.399	31.292
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	[11]	35	36
Sonstige Rückstellungen	[12]	20	19
Finanzschulden	[13]	12	12
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	[14]	0	5
Übrige Verbindlichkeiten	[15]	0	0
Passive latente Steuern	[5]	92	83 ¹
Langfristige Schulden		159	154
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	[11]	0	0
Sonstige Rückstellungen	[12]	78	80
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		3	5
Finanzschulden	[13]	1	1
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	[14]	12	19
Übrige Verbindlichkeiten	[15]	38	24
Ertragsteuerverbindlichkeiten		1	1
Kurzfristige Schulden		133	130
		33.691	31.576

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der Erstanwendung von IFRS 9 und IFRS 15 angepasst (vgl. dazu den Abschnitt „Neue Rechnungslegungsvorschriften“).

Konzern-Eigenkapitalspiegel der Porsche Automobil Holding SE vom 1. Januar bis 31. Dezember 2018

	Auf die Anteilseigner der Porsche SE entfallendes Eigenkapital						Nicht beherrschende Anteilseigner	Konzern-eigenkapital
	Gezeichnetes Kapital	Kapital-rücklage	Gewinn-rücklagen	Übrige Rücklagen (OCI)	Summe			
Mio. €								
Stand am 31.12.2017 nach Umgliederungen	306	4.884	27.704	-1.485	31.410	1	31.410	
Eliminierung Anpassung aufgrund von IFRS 9 aus Vorjahr			36 ¹	-36 ¹				
Stand am 1.1.2018 (vor Anpassung IFRS 9 und IFRS 15)	306	4.884	27.739	-1.520	31.410	1	31.410	
Anpassung aufgrund von IFRS 9 und IFRS 15			-86 ¹	-32 ¹	-119		-119	
Stand am 1.1.2018 nach Anpassung	306	4.884	27.652	-1.552	31.291	1	31.292	
Ergebnis nach Steuern			3.473		3.473	0	3.473	
Sonstiges Ergebnis nach Steuern				-856	-856	0	-856	
Gesamtergebnis der Periode			3.473	-856	2.617	0	2.617	
Dividendenzahlung			-538		-538	0	-538	
Umgliederungen			-32 ²	32 ²	0	0		
Sonstige Eigenkapital-veränderungen auf Ebene at Equity bewerteter Anteile			28	0	28		28	
Stand am 31.12.2018	306	4.884	30.583	-2.376	33.398	1	33.399	

¹ Hinsichtlich der Anpassungen aufgrund von IFRS 9 und IFRS 15 verweisen wir auf die Ausführungen im Abschnitt „Neue Rechnungslegungsvorschriften“.

² Die Umgliederungen enthalten sowohl Änderungen im Ausweis von OCI Bestandteilen aus der at Equity-Bewertung von INRIX als auch Änderungen im Ausweis von latenten Steuern auf Outside basis differences auf die at Equity-Beteiligung an Volkswagen sowie Gewinne und Verluste aus der Neubewertung leistungsorientierter Pensionsverpflichtungen gemäß IAS 19.

Das Eigenkapital wird in Anhangangabe [10] erläutert.

Konzern-Eigenkapitalpiegel der Porsche Automobil Holding SE vom 1. Januar bis 31. Dezember 2017

Auf die Anteilseigner der Porsche SE entfallendes Eigenkapital							Nicht beherrschende Anteilseigner	Konzern- eigenkapital
Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklage	Gewinnrücklagen			Summe			
		Sonstige ³	At Equity bewertete Anteile	Übrige Rücklagen (OCI)				
Mio. €								
Stand am 1.1.2017	306	4.884	24.737	-2.033	27.894		27.894	
Anpassung aufgrund von IFRS 9			18 ¹	-18 ¹				
Stand am 1.1.2017 nach Anpassung	306	4.884	24.755	-2.051	27.894		27.894	
Ergebnis nach Steuern			3.278 ¹		3.278	0	3.278	
Sonstiges Ergebnis nach Steuern			1	566 ¹	567	0	567	
Gesamtergebnis der Periode			3.278	566	3.845	0	3.845	
Dividendenzahlung			-308		-308		-308	
Zugänge infolge Unternehmenserwerb						1	1	
Sonstige Eigenkapital- veränderungen auf Ebene at Equity bewerteter Anteile			-21		-21		-21	
Stand am 31.12.2017	306	4.884	27.705	-1.485	31.410	1	31.410	
Umgliederungen			0 ²	1.485 ²	-1.485 ²			
Stand am 31.12.2017 nach Umgliederungen	306	4.884	27.704	0	-1.485	1	31.410	

¹ Hinsichtlich der Anpassungen aufgrund von IFRS 9 und IFRS 15 verweisen wir auf die Ausführungen im Abschnitt „Neue Rechnungslegungsvorschriften“.

² Zum 31.12.2017 wurde die Darstellung der Gewinnrücklagen angepasst. Die Rücklage für at Equity bewertete Anteile sowie die Währungsumrechnungsrücklage werden innerhalb der übrigen Rücklagen (OCI) ausgewiesen.

³ Die Gewinnrücklagen enthalten insbesondere angesammelte Gewinne. Daneben enthält dieser Posten Gewinne und Verluste aus der Neubewertung leistungsorientierter Pensionsverpflichtungen gemäß IAS 19. Diese betragen nach Steuern zum 31. Dezember 2017 10 Mio. €.

Konzern-Kapitalflussrechnung der Porsche Automobil Holding SE vom 1. Januar bis 31. Dezember 2018

Mio. €	2018	2017
1. Laufende Geschäftstätigkeit		
Ergebnis nach Steuern	3.473	3.278 ¹
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	-3.624	-3.357 ¹
Abschreibungen	83	6
Gewinn (-) / Verlust (+) aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen	0	0
Zinsaufwand	3	12
Zinsertrag	0	-1
Ertragsteueraufwand	23	21
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+) und Erträge (-)	-5	-1
Veränderung sonstiger Aktiva	-2	-7
Veränderung der Pensionsrückstellungen	2	3
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	-1	0
Veränderung sonstiger Passiva	6	-1
Erhaltene Dividenden	601	308
Gezahlte Zinsen	-1	-13
Erhaltene Zinsen	1	3
Gezahlte Ertragsteuern	-4	-1
Erhaltene Ertragsteuern	2	1
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	558	250
2. Investitionsbereich		
Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	-4	-2
Einzahlungen aus Abgängen von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen	0	0
Auszahlungen für den Erwerb von Tochterunternehmen	0	-283
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an at Equity bilanzierten Unternehmen	-86	
Auszahlungen für den Erwerb sonstiger Anteile an Unternehmen	-2	-7
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapiere	46	88
Veränderung der Geldanlagen in Termingelder	-8	579
Mittelabfluss/-zufluss aus Investitionstätigkeit	-54	376
3. Finanzierungsbereich		
Auszahlungen an Aktionäre der Porsche SE	-538	-308
Auszahlungen an außenstehende Gesellschafter	0	0
Auszahlungen für die Tilgung von Finanzschulden	-1	-301
Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit	-539	-609
4. Finanzmittelbestand		
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes (Zwischensumme 1. bis 3.)	-35	17
Finanzmittelbestand am 1.1.	664	648
Finanzmittelbestand am 31.12.	630	664

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der Erstanwendung von IFRS 9 angepasst (vgl. dazu den Abschnitt „Neue Rechnungslegungsvorschriften“).

Konzernanhang der Porsche Automobil Holding SE für das Geschäftsjahr 2018

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 Anteile an der PTV Planung Transport Verkehr AG, Karlsruhe („PTV AG“ oder „PTV Group“) und an dem US-amerikanischen Technologieunternehmen INRIX Inc., Kirkland, Washington/USA („INRIX“).

Vorrangige Kriterien der Porsche SE für Beteiligungen sind der Bezug zur automobilen Wertschöpfungskette, zur industriellen Fertigung oder zur Zukunft der Mobilität. Die automobilen Wertschöpfungskette umfasst dabei die gesamte Bandbreite von Basistechnologien über die Unterstützung des Entwicklungs- und Produktionsprozesses bis hin zu fahrzeug- und mobilitätsbezogenen Dienstleistungen. Voraussetzung für eine Beteiligung durch die Porsche SE sind stets die Positionierung in einem attraktiven Marktumfeld und ein überdurchschnittliches Wachstumspotenzial.

Der Konzernabschluss der Porsche SE wurde 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 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 Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Der Konzernabschluss und der mit dem Lagebericht zusammengefasste Konzernlagebericht der Porsche SE wurden durch Beschluss vom 6. März 2019 durch den Vorstand zur Weiterleitung an den Aufsichtsrat freigegeben. Zu diesem Zeitpunkt endet der Wertaufhellungszeitraum.

Konzernanteilsbesitzliste zum 31. Dezember 2018

	Kapitalanteil zum 31.12.2018	Währung	Kurs 1 € =	Eigenkapital in Landes- währung	Ergebnis in Landes- währung
	in %			Tsd.	Tsd.
Vollkonsolidierte Unternehmen					
Inland					
Porsche Beteiligung GmbH, Stuttgart	100,0	EUR	-	42.785	0 ¹
Porsche Zweite Beteiligung GmbH, Stuttgart	100,0	EUR	-	315.024	0 ¹
Porsche Dritte Beteiligung GmbH, Stuttgart	100,0	EUR	-	9.824	0 ¹
Porsche Vierte Beteiligung GmbH, Stuttgart	100,0	EUR	-	24	0 ¹
PTV Planung Transport Verkehr AG, Karlsruhe	99,9	EUR	-	28.553	-356
DDS Digital Data Services GmbH, Karlsruhe	100,0	EUR	-	413	257
PTV Transport Consult GmbH, Karlsruhe	100,0	EUR	-	3.775	338
Transport Technologie-Consult Karlsruhe GmbH, Karlsruhe	51,0	EUR	-	934	110
Ausland					
Locatienet B.V., Utrecht	92,2	EUR	-	155	86
PTV Africa (Pty) Ltd., Johannesburg	100,0	ZAR	16,4669	251	534
PTV America Holding Inc., Portland, Oregon	100,0	USD	1,1453	-2.365	-203
PTV America Inc., Portland, Oregon	100,0	USD	1,1453	-2.609	-1.008
PTV América Latina, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt	99,0	MXN	22,5204	-7.273	-2.231
PTV Asia-Pacific Pte, Ltd., Singapur	100,0	SGD	1,5594	1.568	-90
PTV Asia-Pacific Pty, Ltd., Sydney	100,0	AUD	1,6224	-662	-232
PTV Austria Planung Transport Verkehr GmbH, Wien	100,0	EUR	-	805	370
PTV België B.V.B.A., Ypern	100,0	EUR	-	68	12
PTV CEE Sp. z.o.o., Warschau	100,0	PLN	4,2978	310	1.071
PTV do Brasil Ltda., São Paulo	100,0	BRL	4,4449	293	5
PTV France Sàrl, Straßburg	100,0	EUR	-	570	237
PTV Italia Logistics S.r.l., Perugia	51,0	EUR	-	853	280
PTV Japan Ltd., Tokio	100,0	JPY	125,9100	-31.908	-48.774
PTV Loxane SAS, Cergy	100,0	EUR	-	1.155	454
PTV MENA Region DMCC, Dubai	100,0	AED	4,2067	-11.600	-10.382
PTV MENA Region WLL, Doha	49,0	QAR	4,1697	-353	-80
PTV MENA Region Transport Technology Solution L.L.C, Abu Dhabi	49,0	AED	4,2067	1.867	119
PTV Nederland B.V., Utrecht	100,0	EUR	-	1.529	1.269
PTV Nordics AB, Göteborg	100,0	SEK	10,2507	1.629	598
PTV Software Technology (Shanghai) Co., Ltd., Shanghai	100,0	CNY	7,8773	3.472	1.637
PTV Traffic Technology (Shanghai) Co., Ltd., Shanghai	100,0	CNY	7,8773	5.857	282
PTV Traffic and Transportation Software, S.L., Barcelona	100,0	EUR	-	-44	9

	Kapitalanteil zum 31.12.2018	Währung	Kurs 1 € =	Eigenkapital in Landes- währung	Ergebnis in Landes- währung
	in %			Tsd.	Tsd.
Vollkonsolidierte Unternehmen					
PTV Transworld Holding B.V., Utrecht	100,0	EUR	-	-15	-13
PTV Truckparking B.V., Utrecht	100,0	EUR	-	-782	-112
PTV Truckparking LLC, Arlington, Virginia	100,0	USD	1,1453	-80	-40
PTV UK Ltd., Birmingham	100,0	GBP	0,8969	392	-109
PTV UK Holding Ltd., Halesowen	100,0	GBP	0,8969	815	316
PTV Distribution Planning Software Ltd., Halesowen	100,0	GBP	0,8969	111	-12
SISTeMA Soluzioni per l'Ingegneria dei Sistemi di Trasporto e l'infoMobilitÀ S.r.l., Rom	98,0	EUR	-	2.364	430
Assoziierte Unternehmen					
Inland					
Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg	30,9 ²	EUR	-	33.089.781	4.619.628
VIB Verkehrsinformationsagentur Bayern GmbH i.L., München ^{5,6}	49,0	EUR	-	137	-95
European Center for Information and Communication Technologies - EICT GmbH, Berlin ⁶	20,0	EUR	-	1.259	-3
Ausland					
INRIX Inc., Kirkland, Washington ³	11,7	USD	1,1453	-32.568	-18.858
Mygistics Inc., Kansas City, Missouri	30,0	USD	1,1453	⁴	⁴

¹ Ergebnisabführungsvertrag mit der Porsche SE

² Abweichend vom Kapitalanteil beträgt der Stimmrechtsanteil zum Bilanzstichtag 52,4 %

³ Konsolidierte Werte aus dem Konzernabschluss 2017

⁴ Keine Daten verfügbar

⁵ Abweichendes Geschäftsjahr

⁶ Werte aus dem Jahresabschluss 2016

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

Die Porsche SE hat über den Kapitalmarkt von Anfang Dezember bis zum Bilanzstichtag insgesamt 0,2 % der Stammaktien der Volkswagen AG erworben. Die Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG stieg damit auf 52,4 % (Vorjahr: 52,2 %) der Stammaktien. Der Anteil am gezeichneten Kapital der Volkswagen AG erhöhte sich auf 30,9 % (Vorjahr: 30,8 %). Zum Erwerb weiterer Stammaktien der Volkswagen AG nach dem Bilanzstichtag wird auf die Anhangangabe [25] verwiesen.

Vollkonsolidierung und Einbeziehung at Equity

In den Konzernabschluss der Porsche SE werden grundsätzlich 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.

INRIX stellt aus Sicht des Porsche SE Konzerns trotz eines gegebenen Stimmrechtsanteils von unter 20 % ein assoziiertes Unternehmen dar, da der Porsche SE Konzern aufgrund der eingeräumten Mitwirkungsmöglichkeiten im Board of Directors und den zugehörigen Ausschüssen maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik der Gesellschaft ausüben kann.

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 at Equity in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen.

Beteiligungen an assoziierten Unternehmen

Die Volkswagen AG als einer der weltweit führenden Automobilhersteller und bedeutendste Beteiligung der Porsche SE wird als assoziiertes Unternehmen in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen. Der Börsenwert der Beteiligung an der Volkswagen AG zum 31. Dezember 2018 beträgt 21.527 Mio. € (Vorjahr: 26.007 Mio. €). Von der Volkswagen AG erhielt die Porsche SE im Geschäftsjahr eine Dividende in Höhe von 601 Mio. € (Vorjahr: 308 Mio. €).

Der Volkswagen Konzern weist unter Berücksichtigung der Aufdeckung und Fortentwicklung stiller Reserven und Lasten für die gehaltenen Anteile im Zusammenhang mit der at Equity-Bilanzierung auf Ebene der Porsche SE folgende Werte aus:

	VW ohne Hinzuwerb im GJ 2015 bzw. GJ 2018 (29,88 %)	VW hinzu- erworbene Anteile im GJ 2015 (0,88 %)	VW hinzu- erworbene Anteile im GJ 2018 (0,12 %)	VW Gesamt
Mio. €	31.12.2018	31.12.2018	31.12.2018	31.12.2018
Langfristige Vermögenswerte	274.161	302.695	320.384	-
Kurzfristige Vermögenswerte	183.566	183.536	186.436	-
Langfristige Schulden	172.172	182.786	186.286	-
Kurzfristige Schulden	167.968	167.968	167.968	-
Eigenkapital	117.587	135.477	152.566	-
davon nicht-beherrschende Anteile und Hybridkapitalgeber	-12.895	-12.821	-12.821	-
Effekte aus Mehrdividenden	-93	-38	0	-
Eigenkapital angepasst für die at Equity-Bewertung	104.599	122.618	139.745	-
At Equity-Buchwert für die Beteiligung an der Volkswagen AG	31.250	1.076	166	32.491

	VW ohne Hinzuwerb im GJ 2015 (29,88 %)	VW hinzu- erworbene Anteile im GJ 2015 (0,88 %)	VW Gesamt
Mio. €	31.12.2017	31.12.2017	31.12.2017
Langfristige Vermögenswerte	262.692 ¹	293.605 ¹	-
Kurzfristige Vermögenswerte	160.047 ¹	160.016 ¹	-
Langfristige Schulden	152.981 ¹	164.417 ¹	-
Kurzfristige Schulden	160.578 ¹	160.578 ¹	-
Eigenkapital	109.179 ¹	128.626 ¹	-
davon nicht-beherrschende Anteile und Hybridkapitalgeber	-11.391 ¹	-11.317 ¹	-
Effekte aus Mehrdividenden	-80	-26	-
Eigenkapital angepasst für die at Equity-Bewertung	97.708 ¹	117.283 ¹	-
At Equity-Buchwert für die Beteiligung an der Volkswagen AG	29.191¹	1.029¹	30.219

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der Erstanwendung von IFRS 9 und IFRS 15 angepasst (vgl. dazu den Abschnitt „Neue Rechnungslegungsvorschriften“).

	VW ohne Hinzuwerb im GJ 2015 bzw. GJ 2018 (29,88 %)	VW hinzu- erworbene Anteile im GJ 2015 (0,88 %)	VW hinzu- erworbene Anteile im GJ 2018 (0,12 %)	VW Gesamt
Mio. €	2018	2018	2018	2018
Umsatzerlöse	235.849	235.849	0	-
Gesamtergebnis	9.207	7.651	0	-
davon Sonstiges Ergebnis	-2.715	-3.078	0	-
davon Gewinn aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	11.922	10.729	0	-
Ergebnisanteil der nicht beherrschenden Anteile und Hybridkapitalgeber	-326	-326	0	-
Effekte aus Mehrdividenden	-12	-12	0	-
Ergebnis nach Steuern angepasst für die at Equity-Bewertung	11.584	10.390	0	-
Ertrag aus erstmaliger at Equity-Bewertung hinzu erworbener Anteile	0	0	79	-
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen an der Volkswagen AG	3.461	91	79	3.631

Mio. €	VW ohne Hinzuwerb im GJ 2015 (29,88 %)	VW hinzu- erworbene Anteile im GJ 2015 (0,88 %)	VW Gesamt
	2017	2017	2017
Umsatzerlöse	229.550 ¹	229.550 ¹	-
Gesamtergebnis	13.080	11.010	-
davon Sonstiges Ergebnis	1.850 ¹	197 ¹	-
davon Gewinn aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	11.230 ¹	10.813 ¹	-
Ergebnisanteil der nicht beherrschenden Anteile und Hybridkapitalgeber	-284	-284	-
Effekte aus Mehrdividenden	-12	-12	-
Ergebnis nach Steuern angepasst für die at Equity-Bewertung	10.934 ¹	10.517 ¹	-
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen an der Volkswagen AG	3.267¹	92¹	3.359

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der Erstanwendung von IFRS 9 und IFRS 15 angepasst (vgl. dazu den Abschnitt „Neue Rechnungslegungsvorschriften“).

Der Buchwert sonstiger at Equity bewerteter Anteile beträgt 10 Mio. € (Vorjahr: 15 Mio. €). Das Ergebnis sonstiger at Equity bewerteter Anteile setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2018	2017
Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	-7	-2
Sonstiges Ergebnis	2	-4
Gesamtergebnis	-5	-6

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 sofort als Aufwand erfasst.

Jede bedingte Gegenleistungsverpflichtung wird zum Erwerbszeitpunkt zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Wird die bedingte Gegenleistung als Eigenkapital eingestuft, wird sie nicht neu bewertet und eine Abgeltung wird im Eigenkapital bilanziert. Ansonsten werden andere bedingte Gegenleistungen mit dem beizulegenden Zeitwert zu jedem Abschlussstichtag bewertet und spätere Änderungen des beizulegenden Zeitwertes der bedingten Gegenleistungen im Gewinn oder Verlust erfasst.

Nicht beherrschende Anteile werden zum Erwerbszeitpunkt mit ihrem entsprechenden Anteil am identifizierbaren Nettovermögen des erworbenen Unternehmens 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 das Tochterunternehmen, bucht er die Vermögenswerte und Schulden des Tochterunternehmens und alle zugehörigen, nicht beherrschenden Anteile und anderen Bestandteile am Eigenkapital aus. Jeder daraus entstehende Gewinn oder Verlust wird in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt. Jede zurückbehaltene Beteiligung wird zum beizulegenden Zeitwert erfasst.

Bewertung at Equity

Anteile an assoziierten Unternehmen werden 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. Jeglicher Überschuss der Anschaffungskosten des Anteilerwerbs über den erworbenen Anteil an den beizulegenden Zeitwerten der identifizierbaren Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden wird als Geschäfts- oder Firmenwert erfasst. Der Geschäfts- oder Firmenwert ist Bestandteil des Buchwerts der Beteiligung und wird nicht separat auf das Vorliegen einer Wertminderung geprüft. Ein entstandener passivischer Unterschiedsbetrag wird zum Zeitpunkt der erstmaligen Einbeziehung erfolgswirksam erfasst.

In den Folgeperioden wird der Buchwert um die auf den Porsche SE Konzern entfallenden Veränderungen des Nettovermögens des assoziierten Unternehmens fortgeschrieben (at Equity-Methode). Der Anteil des Konzerns am Ergebnis nach Steuern und nach nicht beherrschenden Anteilen der Beteiligung wird in der Gewinn- und Verlustrechnung im Posten „Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen“ erfasst. Änderungen des sonstigen Ergebnisses dieser Beteiligungsunternehmen werden im sonstigen Ergebnis des Konzerns erfasst. Außerdem werden

unmittelbar im Eigenkapital des assoziierten Unternehmens ausgewiesene Änderungen vom Konzern in Höhe seines Anteils im Eigenkapital erfasst. Erhaltene Ausschüttungen führen zu einer erfolgsneutralen Minderung des Beteiligungsbuchwerts.

Bei Erwerb von zusätzlichen Anteilen ohne Statuswechsel wird grundsätzlich jede Tranche separat at Equity bewertet, d. h. für die neuen Anteile wird ein Unterschiedsbetrag zwischen dem anteiligen neu bewerteten Eigenkapital des Beteiligungsunternehmens und seinen Anschaffungskosten ermittelt und in Folgeperioden individuell fortgeschrieben bzw. bei Vorliegen eines negativen Unterschiedsbetrags erfolgswirksam erfasst.

Ein Werthaltigkeitstest wird durchgeführt, sofern Indikatoren auf eine Wertminderung des gesamten Beteiligungsansatzes vorliegen. Sofern der Buchwert der Beteiligung seinen 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 zum 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 direkt im Eigenkapital erfassten Erträge und Aufwendungen zu historischen Kursen umgerechnet. Die sich hieraus ergebenden Währungsumrechnungsdifferenzen werden bis zum Abgang des Tochterunternehmens ergebnisneutral behandelt 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 Stichtagskurs	
		Porsche SE Konzern	Porsche SE Konzern
	1€=	31.12.2018	31.12.2017
Argentinien	ARS	43,1569	22,9920
Australien	AUD	1,6224	1,5329
Brasilien	BRL	4,4449	3,9707
China	CNY	7,8773	7,8009
Großbritannien	GBP	0,8969	0,8873
Indien	INR	79,9065	76,5670
Japan	JPY	125,9100	134,8700
Kanada	CAD	1,5593	1,5026
Katar	QAR	4,1697	4,3647
Mexiko	MXN	22,5204	23,6142
Polen	PLN	4,2978	4,1749
Republik Korea	KRW	1.276,9000	1.278,2200
Russland	RUB	79,8377	69,3352
Schweden	SEK	10,2507	9,8314
Singapur	SGD	1,5594	1,6014
Südafrika	ZAR	16,4669	14,7572
Tschechische Republik	CZK	25,7245	25,5790
USA	USD	1,1453	1,1988
Vereinigte Arabische Emirate	AED	4,2067	4,4032

		Gewinn- und Verlustrechnung Durchschnittskurs	
		Porsche SE Konzern	Porsche SE Konzern
		2018	2017
		1€=	
Argentinien	ARS	32,8936	18,7264
Australien	AUD	1,5802	1,4730
Brasilien	BRL	4,3073	3,6047
China	CNY	7,8077	7,6269
Großbritannien	GBP	0,8848	0,8763
Indien	INR	80,7147	73,5015
Japan	JPY	130,4016	126,6676
Kanada	CAD	1,5303	1,4644
Katar	QAR	4,3023	4,3223
Mexiko	MXN	22,7150	21,3318
Polen	PLN	4,2610	4,2573
Republik Korea	KRW	1.299,4138	1.275,9497
Russland	RUB	74,0821	65,8888
Schweden	SEK	10,2583	9,6370
Singapur	SGD	1,5930	1,6029
Südafrika	ZAR	15,6224	15,0454
Tschechische Republik	CZK	25,6431	26,3292
USA	USD	1,1816	1,1293
Vereinigte Arabische Emirate	AED	4,3400	4,3604

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 einen wesentlichen Einfluss auf die Ertrags- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns haben, werden nachfolgend auch Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden dargestellt, die im Porsche SE Konzern nur innerhalb des Volkswagen Konzerns Anwendung finden.

Bewertungsprinzipien

Der Konzernabschluss ist mit Ausnahme bestimmter Posten, wie beispielsweise der erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumente, der at Equity bewerteten Anteile oder der Rückstellung für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen, nach dem historischen Anschaffungs- oder Herstellungskostenprinzip aufgestellt. Die angewandten Bewertungsgrundlagen 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 Produkts werden nur dann als immaterieller Vermögenswert aktiviert, wenn sie verlässlich bewertet werden können, das Produkt oder das Verfahren technisch und kommerziell geeignet ist, ein künftiger wirtschaftlicher Nutzen wahrscheinlich ist und der Konzern sowohl beabsichtigt als auch über genügend Ressourcen verfügt, 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.

Sonstige immaterielle Vermögenswerte

Sonstige immaterielle Vermögenswerte, die vom Konzern erworben werden und begrenzte Nutzungsdauern haben, werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen und kumulierter Wertminderungsaufwendungen bewertet.

Die Abschreibung erfolgt planmäßig 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 Ausbuchung 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

Die Feststellung, ob eine Vereinbarung ein Leasingverhältnis beinhaltet, wird auf Basis des wirtschaftlichen Gehalts der Vereinbarung zum Zeitpunkt ihres Abschlusses getroffen.

Operating Leasing

Leasingverhältnisse, bei denen nicht im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Chancen und Risiken auf den Leasingnehmer übertragen werden, werden als Operating Leasing klassifiziert.

Bei an Dritte im Rahmen von Operating Leasingverträgen vermieteten Vermögenswerten auf Ebene assoziierter Unternehmen handelt es sich insbesondere um Fahrzeugleasingverträge von Leasinggesellschaften. Die Leasingfahrzeuge werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten aktiviert und über die Leasingdauer linear auf den kalkulierten Restwert abgeschrieben. 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 getroffen werden bezüglich des zukünftigen Fahrzeugangebots und der Fahrzeugnachfrage sowie der Entwicklung der Fahrzeugpreise. 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 historischen Erfahrungswerten und zeitnahen Verkaufsdaten.

Soweit Konzerngesellschaften als Leasingnehmer im Rahmen von Operating-Leasing-Verhältnissen auftreten, werden die Leasingraten bzw. die Mietzahlungen direkt als Aufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Finanzierungsleasing

Leasingverhältnisse, bei denen im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Chancen und Risiken übertragen werden, werden als Finanzierungsleasing klassifiziert.

Bei der Nutzung von Sachanlagen im Rahmen von Finanzierungsleasing werden beim Leasingnehmer die jeweiligen Sachanlagen und aus dem Leasingverhältnis resultierende Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert bzw. zum niedrigeren Barwert der Mindestleasingzahlungen erfasst. Die Sachanlagen werden linear entsprechend der wirtschaftlichen Nutzungsdauer oder über die kürzere Laufzeit des Leasingvertrags abgeschrieben. Die aus künftigen Leasingraten resultierenden Zahlungsverpflichtungen sind diskontiert als Verbindlichkeit passiviert.

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 nutzungsberreiten 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 konkreter 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 „Bewertung at Equity“ 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 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 Anschaffungs- und Herstellungskosten 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, 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:

- Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte (Schuldinstrumente; Financial Assets at Amortized Cost, FAAC)
- Finanzielle Vermögenswerte (Schuldinstrumente), die zum beizulegenden Zeitwert mit Wertänderungen im sonstigen Ergebnis bewertet werden (Fair Value through other Comprehensive Income, FVOCI-Schuldinstrumente)
- Finanzielle Vermögenswerte (Eigenkapitalinstrumente), die zum beizulegenden Zeitwert mit Änderungen im sonstigen Ergebnis bewertet werden (Fair Value through other Comprehensive Income, FVOCI-Eigenkapitalinstrumente)
- Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte mit Wertänderungen im Gewinn und Verlust (Fair Value through Profit or Loss, FVtPL)

Die Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten wird anhand des betrieblichen Geschäftsmodells zu deren Steuerung und der Struktur der Zahlungsströme bestimmt.

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

Ein Schuldinstrument wird zum beizulegenden Zeitwert mit Wertänderungen im sonstigen Ergebnis (FVOCI-Schuldinstrumente) 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 in dem Verkauf finanzieller Vermögenswerte. Dieser Kategorie werden auf Ebene der Porsche SE und deren Tochtergesellschaften derzeit keine finanziellen Vermögenswerte zugeordnet. Auf Ebene assoziierter Unternehmen wird bei FVOCI-Schuldinstrumenten die Änderung des beizulegenden Zeitwerts grundsätzlich im sonstigen Ergebnis nach Berücksichtigung latenter Steuern erfasst. Zinserträge, Neubewertungen von Währungsumrechnungsgewinnen und -verlusten sowie Wertminderungsaufwendungen oder Wertaufholungen werden in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst und so berechnet wie bei zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerten. 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 umgegliedert.

Beim erstmaligen Ansatz eines Eigenkapitalinstruments kann unwiderruflich gewählt werden, Folgeänderungen im beizulegenden Zeitwert des Investments im sonstigen Ergebnis zu zeigen. Diese Instrumente müssen die Definition von Eigenkapital nach IAS 32 erfüllen und dürfen nicht zu Handelszwecken gehalten werden. Dividenden werden für diese Instrumente grundsätzlich im Gewinn oder Verlust erfasst. Andere Nettogewinne oder -verluste werden im sonstigen Ergebnis erfasst und nie in die Gewinn- oder Verlustrechnung umgegliedert. Dieses Wahlrecht kann einzel-fallbezogen für jedes Investment getroffen werden. FVOCI-Eigenkapitalinstrumente werden nicht auf Wertminderungen überprüft. Im Porsche SE Konzern wird dieses Wahlrecht derzeit nicht ausgeübt. Auf Ebene assoziierter Unternehmen wird dieses Wahlrecht grundsätzlich für Beteiligungen ausgeübt.

Alle finanziellen Vermögenswerte, die nicht zu fortgeführten Anschaffungskosten oder zum beizulegenden Zeitwert mit Wertänderungen im sonstigen Ergebnis (FVOCI) bewertet werden, werden zum beizulegenden Zeitwert mit Wertänderungen im Gewinn und Verlust (FVtPL) bewertet. Diese Instrumente sehen insbesondere die Realisierung von vertraglichen Zahlungsströmen im Rahmen von Verkäufen vor. Nettogewinne- und -verluste, einschließlich jeglicher Zins- oder Dividenerträge, werden im Gewinn oder Verlust erfasst. Im Porsche SE Konzern werden dieser Kategorie insbesondere Wertepapiere und Derivate, die nicht als Sicherungsinstrumente designiert wurden, zugeordnet. Die Fair-Value-Option für finanzielle Vermögenswerte wird nicht angewendet. Auf Ebene assoziierter Unternehmen fallen in diese Kategorie im Wesentlichen Derivate außerhalb des Hedge Accountings und Anteile an Investmentfonds.

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 sowie durch Einzelwertberichtigungen. Dem Ausfallrisiko von Forderungen und Krediten des Finanzdienstleistungsgeschäfts auf Ebene der assoziierten Unternehmen wird durch die Bildung von Einzelwertberichtigungen und portfoliobasierten 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 gebildet. 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.

Auf Ebene assoziierter Unternehmen werden für die Ermittlung portfoliobasierter Wertberichtigungen 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 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). Zu den zu Handelszwecken gehaltenen Verbindlichkeiten gehören auch Derivate, die nicht als Sicherungsinstrumente designiert sind. Finanzielle Verbindlichkeiten dieser Kategorie werden zum beizulegenden Zeitwert bewertet und Nettogewinne oder -verluste, einschließlich Zinsaufwendungen, werden im Gewinn oder Verlust erfasst. Im Porsche SE Konzern sowie auf Ebene assoziierter Unternehmen werden dieser Kategorie Derivate, die nicht als Sicherungsinstrument designiert wurden, zugeordnet. Die Fair-Value-Option für finanzielle Verbindlichkeiten wird nicht angewendet.

Andere finanzielle Verbindlichkeiten werden bei der Folgebewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten mittels der Effektivzinsmethode bewertet. Zinsaufwendungen und Fremdwährungsumrechnungsdifferenzen werden im Gewinn oder Verlust erfasst. Gewinne oder Verluste aus der Ausbuchung werden ebenfalls im Gewinn oder Verlust erfasst. Im Porsche SE Konzern werden dieser Kategorie insbesondere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Finanzschulden und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten zugeordnet.

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 jeweils mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet.

Die bilanzielle Berücksichtigung der Fair-Value-Änderungen der Sicherungsinstrumente ist von der Art der Sicherungsbeziehung abhängig. Im Falle der Absicherung gegen Wertänderungsrisiken von Bilanzposten (Fair-Value-Hedges) wird sowohl das Sicherungsinstrument als auch der gesicherte Risikoanteil des Grundgeschäfts zum Fair Value angesetzt. Gegebenenfalls werden mehrere Risikoanteile der Grundgeschäfte zu einem Portfolio zusammengefasst. Bei einem Fair-Value-Hedge auf Portfoliobasis erfolgt die Bilanzierung der Änderungen des beizulegenden Zeitwerts wie beim Fair-Value-Hedging auf Einzelgeschäftsbasis. Bewertungsänderungen der Sicherungsgeschäfte und Grundgeschäfte werden ergebniswirksam erfasst. Es wurde auf eine vollumfängliche Beibehaltung der Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen gemäß IAS 39 verzichtet. Damit sind mit Beginn des Geschäftsjahres 2018 neben den Regelungen des IFRS 9 auf Ebene von assoziierten Unternehmen nur noch die Regelungen zu Portfolio-Hedges des Zinsrisikos bei Finanzdienstleistungs-Gesellschaften gemäß IAS 39 relevant.

Bei der Sicherung von zukünftigen Zahlungsströmen (Cashflow-Hedges) erfolgt die Bewertung der Sicherungsinstrumente ebenfalls zum Fair Value. Auf Ebene der assoziierten Unternehmen wird der designierte effektive Teil des Sicherungsinstruments erfolgsneutral bilanziert und der nicht designierte effektive Teil des Sicherungsinstruments ebenfalls erfolgsneutral ausgewiesen. Erst mit der Realisierung des Grundgeschäfts werden die Effekte erfolgswirksam erfasst; der ineffektive Teil eines Cashflow-Hedges wird sofort erfolgswirksam angesetzt.

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.

Latente Steuern

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 Verlustvorräte und Steuerguthaben erfasst, sofern damit zu rechnen ist, dass sie genutzt werden können. Passive latente Steuern werden grundsätzlich für sämtliche zu versteuernde temporäre Differenzen zwischen den Wertansätzen der Steuerbilanz und der Konzernbilanz gebildet (Temporary-Konzept). 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.

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.

Latente Steuern, die sich auf erfolgsneutral oder direkt im Eigenkapital erfasste Posten beziehen, werden ebenfalls erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis oder direkt im Eigenkapital berücksichtigt. 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 Steuern

Die tatsächlichen 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. Soweit ersichtlich, wurde in ausreichendem Umfang Vorsorge für mögliche, die Vergangenheit betreffende Steuerverpflichtungen gebildet. Dabei wurden eine Vielzahl von Faktoren wie beispielsweise Erkenntnisse aus steuerlichen Außenprüfungen, die Auslegung, Kommentierung

und Rechtsprechung zur jeweiligen Steuergesetzgebung sowie Erfahrungen der Vergangenheit zugrunde gelegt.

Tatsächliche Steuern, die sich auf Posten beziehen, die direkt erfolgsneutral oder direkt im Eigenkapital erfasst werden, werden ebenfalls erfolgsneutral bzw. direkt im Eigenkapital berücksichtigt.

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Rückstellungen für leistungsorientierte Versorgungspläne werden gemäß IAS 19 nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected Unit Credit Method) errechnet. Bei diesem Verfahren werden neben den am Bilanzstichtag bekannten Renten und erworbenen Anwartschaften auch künftig zu erwartende Steigerungen von Gehältern und Renten sowie erfahrungsbasierte Fluktuationsraten berücksichtigt. Neubewertungen werden nach Berücksichtigung latenter Steuern erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis erfasst.

Sofern Pensionsverpflichtungen durch Planvermögen rückgedeckt werden, werden diese saldiert ausgewiesen. Der Dienstzeitaufwand wird im Personalaufwand ausgewiesen, die Nettozinsen aus Rückstellungszuführung und Erträge aus 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 künftig wahrscheinlich zu einem Abfluss von Ressourcen 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 die erwarteten 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 aus Sicht des Porsche SE Konzerns 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 gegenüber Dritten 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 eines reduzierten Abschreibungsbetrags über die Lebensdauer des abschreibungsfähigen Vermögenswerts im Gewinn oder Verlust erfasst. Soweit ein Anspruch auf eine Zuwendung nachträglich entsteht, wird der auf frühere Perioden entfallende Betrag der Zuwendung erfolgswirksam vereinnahmt. Zuwendungen der öffentlichen Hand, die den Konzern für entstandene Aufwendungen kompensieren, werden in der Periode erfolgswirksam in den Posten erfasst, in denen auch die zu kompensierenden Aufwendungen anfallen. Die im Geschäftsjahr erfassten Zuwendungen wurden analog zum Vorjahr 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 beziehungsweise wenn der Kunde die Verfügungsgewalt über das Gut oder die Dienstleistung erlangt hat.

Bei Neu- und Gebrauchtfahrzeugverkäufen und Originalteilverkäufen wird die Leistung durch das Unternehmen regelmäßig mit Auslieferung erbracht, da damit die Verfügungsmacht übertragen wird sowie das Bestandsrisiko und, soweit die Auslieferung an einen Händler erfolgt, auch regelmäßig die Preisfestsetzung übergeht. Die Erlöse werden abzüglich der Erlösschmälerungen (Skonti, Preisnachlässe, Kundenboni und Rabatte) ausgewiesen. Erlösschmälerungen und andere variable Gegenleistungen werden sowohl auf Basis von Erfahrungswerten als auch unter Berücksichtigung der jeweiligen aktuellen Gegebenheiten bewertet. Fahrzeuge werden i.d.R. mit einem Zahlungsziel verkauft. Zwischen Auslieferung der Fahrzeuge und Übergabe der Lizenz an den Kunden und Zahlungseingang wird eine Forderung aus Lieferungen und Leistungen erfasst. Eine darin enthaltene Finanzierungs Komponente wird nur dann abgegrenzt, wenn der Zeitraum zwischen Leistung und Gegenleistung länger als ein Jahr ist und der abzugrenzende Betrag wesentlich ist.

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

Bei Verträgen, bei denen die Leistung über einen Zeitraum erbracht wird, erfolgt die Umsatzrealisation abhängig von der Art der erbrachten Leistung entweder nach Leistungsfortschritt oder aus Vereinfachungsgründen linear. Letzteres allerdings nur dann, wenn die lineare Umsatzrealisierung nicht wesentlich von einer Realisierung nach Leistungsfortschritt abweicht. Der Leistungsfortschritt errechnet sich in der Regel aus dem Anteil der bis zum Bilanzstichtag angefallenen Auftragskosten an den insgesamt erwarteten Auftragskosten (cost to cost method). Die angefallenen Auftragskosten stellen regelmäßig den besten Maßstab für die Messung des Erfüllungsgrades der Leistungsverpflichtungen dar. Sofern das Ergebnis aus einer Leistungsverpflichtung, die über einen Zeitraum erbracht wird, noch nicht ausreichend sicher ist, das Unternehmen jedoch erwartet, dass es mindestens seine Kosten vom Kunden erstattet bekommt, wird der

Erlös nur in Höhe der angefallenen Auftragskosten erfasst (zero profit margin method). Sofern die erwarteten Kosten die erwarteten Umsatzerlöse übersteigen, wird der erwartete Verlust sofort in voller Höhe als Aufwand berücksichtigt, indem zugehörige aktivierte Vermögenswerte wertberichtigt und gegebenenfalls auch Rückstellungen gebildet werden. Da es sich bei Verträgen im Bereich der Langfristfertigung bis zur Fertigstellung bzw. bis zur Zahlung durch den Kunden regelmäßig um bedingte Forderungen gegenüber den Kunden handelt, werden entsprechende vertragliche Vermögenswerte erfasst. Sobald die Leistung des Unternehmens vollständig erbracht ist, wird eine Forderung aus Lieferung und Leistung erfasst.

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

Werden Serviceleistungen bereits zusammen mit dem Fahrzeug veräußert und durch den Kunden im Voraus bezahlt, erfasst der Konzern bis zur Leistungserbringung eine entsprechende vertragliche Verbindlichkeit. Beispiele für Serviceleistungen, die vom Kunden im Voraus bezahlt werden, sind Inspektions-, Wartungsverträge, bestimmte Garantieverträge und Mobile Online Dienste.

Erlöse aus dem Verkauf von Vermögenswerten, für die eine Rückkaufverpflichtung (Buy-back-Verträge) einer Konzerngesellschaft besteht, werden erst dann realisiert, wenn die Vermögenswerte den Konzern endgültig verlassen haben. Wurde bei Vertragsabschluss ein fester Rückkaufpreis vereinbart, erfolgt eine Ertragsrealisierung des Unterschiedsbetrags zwischen Verkaufspreis und Barwert des Rückkaufpreises 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, wird der Umsatz aufgrund der Vielzahl der Verträge in der Regel mithilfe der Erwartungswertmethode geschätzt. In Ausnahmefällen kommt auch die Methode des wahrscheinlichsten Betrags zum Einsatz. Nach der Schätzung der zu erwartenden Umsatzerlöse wird zusätzlich noch einmal geprüft, ob Unsicherheiten bestehen, die eine Reduzierung des zunächst realisierten Umsatzes notwendig machen würden, um die Gefahr einer nachträglichen negativen Umsatzkorrektur nahezu ausschließen zu können.

Bei Mehrkomponentenverträgen wird der Transaktionspreis auf die verschiedenen Leistungsverpflichtungen des Vertrags verteilt. Dabei wird bei Verträgen im Konzernbereich Automobile auf Ebene assoziierter Unternehmen bei denen die Nicht-Fahrzeugleistungen im Vergleich zum Fahrzeug einen nur unwesentlichen Wert haben, weiterhin die Residualmethode angewendet. Auf diese Weise werden die im einzelnen Vertrag jeweils geltenden Umstände und Rahmenbedingungen berücksichtigt. Dieses Vorgehen führt im Vergleich zur Allokation des Transaktionspreises auf Basis relativer Einzelveräußerungspreise zu nur unwesentlichen Abweichungen bei der Umsatzrealisierung. In anderen Unternehmensbereichen und bei Verträgen mit zwei oder mehreren Leistungsverpflichtungen mit jeweils ähnlichen Werten wird der Transaktionspreis auf Basis relativer Einzelveräußerungspreise auf die Leistungsverpflichtungen verteilt.

In der Gewinn- und Verlustrechnung 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 raterlich über die Laufzeit der Leistungserbringung realisiert. Nutzungsentgelte auf zeitlicher Basis werden linear über den Zeitraum der Vereinbarung erfasst. Lizenzerlöse für Softwarepflege und Support werden jährlich oder quartalsweise im Voraus abgerechnet. Abgegrenzte Wartungs-, Softwarepflege- und Supportverträge werden als Vertragsverbindlichkeit 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.

Zinserträge und -aufwendungen werden bei zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten unter Anwendung der Effektivzinsmethode ermittelt.

Dividendenerträge werden mit der Entstehung des Rechtsanspruchs auf Zahlung erfasst.

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. Des Weiteren entstehen Eventualschulden aus einer gegenwärtigen Verpflichtung, die auf vergangenen Ereignissen beruht, die jedoch nicht bilanziert wird, weil der Abfluss von Ressourcen mit unter 50 % eingeschätzt wird bzw. die Höhe der Verpflichtung nicht ausreichend verlässlich geschätzt werden kann. Eventualschulden werden betragsmäßig nur in den Fällen angegeben, wenn sie bewertbar sind und wenn die Wahrscheinlichkeit des Abflusses von Ressourcen von der Unternehmensleitung nicht als unwahrscheinlich (unter 10 %) eingestuft wird. Eine verbale Erläuterung der Eventualschulden erfolgt, wenn sie nicht bewertbar sind und wenn die Wahrscheinlichkeit des Abflusses von Ressourcen von der Unternehmensleitung nicht als unwahrscheinlich eingestuft wird.

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. Ist die Realisation von Erträgen jedoch so gut wie sicher, ist der betreffende Vermögenswert nicht mehr als Eventualforderung anzusehen und die Erfassung als Vermögenswert erforderlich. Eine Erläuterung in den Anhangangaben wird vorgenommen, wenn der Zufluss wirtschaftlichen Nutzens wahrscheinlich ist.

Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung

Zur Erstellung des Konzernabschlusses sind bis zu einem gewissen Grad Schätzungen und Ermessensentscheidungen notwendig, die sich auf Ansatz, Bewertung und Ausweis der Vermögenswerte, Schulden, Erträge und Aufwendungen sowie Eventualforderungen und Eventualschulden auswirken. Dabei werden sämtliche verfügbaren Erkenntnisse berücksichtigt.

Die wesentlichen Sachverhalte, die von Schätzungen und Ermessensentscheidungen auf Ebene der Beteiligungsunternehmen betroffen sind und daher das at Equity-Ergebnis beeinflussen, sind die Bewertung von nicht an einem aktiven Markt gehandelten Optionen auf Unternehmensanteile, die Ermittlung von beizulegenden Zeitwerten für Vermögenswerte und Schulden im Rahmen von Kaufpreisallokationen, für die keine beobachtbaren Marktwerte vorhanden sind sowie die Überprüfung der Werthaltigkeit finanzieller und nicht-finanzieller Vermögenswerte wie z.B. Geschäfts- oder Firmenwerte, Markennamen, aktivierte Entwicklungskosten, Spezialwerkzeuge, vermietete Vermögenswerte, at Equity-Beteiligungen oder zu Anschaffungskosten bewertete Beteiligungen. Darüber hinaus stellen auf dieser Ebene Rechtsstreitigkeiten, mit der Dieseldematik verbundene rechtliche Risiken, Nutzungsdauern, Zuwendungen der öffentlichen Hand, aktive latente Steuern, in den Verbindlichkeiten erfasste Andienungs- bzw. Ausgleichsansprüche von außenstehenden Gesellschaftern, die Bewertung der Pensionsrückstellungen sowie die Bilanzierung und Bewertung von Gewährleistungs- und sonstigen Rückstellungen Bereiche mit Schätzungsunsicherheiten dar.

Wesentliche Sachverhalte, die darüber hinaus von Schätzungen auf Ebene der Porsche SE betroffen sind, stellen insbesondere die Ermittlung eines möglichen Wertminderungs- und Wertaufholungsbedarfs für Beteiligungsbuchwerte (vgl. Anhangangabe [7]) und immaterielle Vermögenswerte (vgl. Anhangangabe [6]), die vorläufige Realisierung eines passivischen Unterschiedsbetrags aus dem Erwerb weiterer Anteile an der Volkswagen AG, die Bewertung von Steuer- und sonstigen Rückstellungen sowie Eventualschulden dar (hierzu wird insbesondere auf die Erläuterungen zu den von der Klägerseite geltend gemachten Streitgegenständen bei Rechtsstreitigkeiten in Anhangangabe [20] verwiesen).

Die wesentlichen Sachverhalte, die Ermessensentscheidungen betreffen, beziehen sich auf die Festlegung von Indikatoren, die auf eine Wertminderung von assoziierten Unternehmen und von immateriellen Vermögenswerten hindeuten, die Auflösung von Abgrenzungen sowie den Ansatz von tatsächlichen Steuern (auf Anhangangabe [5] wird verwiesen), Rückstellungen und Eventualschulden (hierzu wird insbesondere auf Erläuterungen zu den Streitgegenständen bei Rechtsstreitigkeiten in Anhangangabe [20] verwiesen).

Ein besonders hervorzuhebender Sachverhalt, dessen Bilanzierung sowohl mit Schätz- als auch mit Ermessensunsicherheiten behaftet ist und somit eine wesentliche Auswirkung auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns haben kann, stellt die im September 2015 bekannt gewordene Dieseldematik dar. Die Porsche SE ist von der Dieseldematik in zweierlei Hinsicht betroffen; einerseits mittelbar von deren Auswirkungen auf Ebene des Volkswagen Konzerns über ihre Beteiligung an der Volkswagen AG, andererseits unmittelbar durch gegen die Porsche SE selbst geltend gemachte juristische Ansprüche.

Zudem sind steuerliche Sachverhalte bei der Porsche SE mit Schätz- und Ermessensunsicherheiten behaftet.

Auswirkungen der Dieselthematik auf Ebene 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_x)-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. In den USA und dem Rest der Welt wurden daraufhin zahlreiche gerichtliche und behördliche Verfahren gegen Unternehmen des Volkswagen Konzerns eingeleitet.

Im Geschäftsjahr 2018 waren Sondereinflüsse in Höhe von 3,2 Mrd. € auf Ebene des Volkswagen Konzerns zu erfassen. Wesentlicher Hintergrund für die Aufwendungen sind die von der Staatsanwaltschaft Braunschweig und der Staatsanwaltschaft München II im Zusammenhang mit der Dieselthematik erlassenen Geldbußen in Höhe von insgesamt 1,8 Mrd. €, höhere Rechtsrisiken und Rechtsverteidigungskosten sowie höhere Aufwendungen für technische Maßnahmen. Insgesamt ergaben sich in den Jahren 2015 bis 2018 aus der Dieselthematik Sondereinflüsse in Höhe von minus 29,0 Mrd. €.

Vor allem für die Servicemaßnahmen, Rückrufe und kundenbezogenen Maßnahmen sowie Rechtsrisiken hat der Volkswagen Konzern aus der Dieselthematik Vorsorgen erfasst.

Aufgrund bestehender Einschätzungsrisiken können sich insbesondere aus Rechtsrisiken wie Straf-, Verwaltungs- und Zivilverfahren, technischen Lösungen sowie geringeren Vermarktungspreisen, Rückkaufverpflichtungen, kundenbezogenen Maßnahmen und möglichen behördlichen oder gesetzlichen Vorgaben zu Dieselfahrzeugen erhebliche weitere finanzielle Belastungen auf Ebene des Volkswagen Konzerns ergeben.

Es kann zu einem Rückgang der Nachfrage – möglicherweise verstärkt durch Reputationsverluste oder unzureichende Kommunikation – kommen. Weitere mögliche Folgen sind geringere Margen im Neu- und Gebrauchtwagengeschäft sowie eine temporär höhere Mittelbindung im Working Capital. Der benötigte Finanzbedarf zur Deckung der Risiken kann dazu führen, dass Vermögenswerte lagebedingt veräußert werden müssen, die in der Folge einen nicht äquivalenten Erlös erzielen. Infolge der Dieselthematik kann es für den Volkswagen Konzern zu einer eingeschränkten Nutzungsmöglichkeit beziehungsweise zu einem Wegfall von Refinanzierungsinstrumenten kommen. Durch eine Herabstufung des Unternehmensratings könnten die Konditionen der Außenfinanzierung des Volkswagen Konzerns beeinträchtigt werden.

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

1. Abstimmung mit Behörden zu technischen Maßnahmen weltweit

Der Volkswagen Konzern stellt weltweit für nahezu alle Dieselfahrzeuge mit Motoren vom Typ EA 189, in Abstimmung mit den jeweils zuständigen Behörden, technische Maßnahmen zur Umrüstung zur Verfügung.

Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) hat für sämtliche Cluster (Fahrzeuggruppen) innerhalb seiner Zuständigkeit festgestellt, dass mit der Umsetzung der technischen Maßnahmen keine nachteiligen Veränderungen hinsichtlich des Kraftstoffverbrauchs, der CO₂-Emissionen, der Motorleistung, des maximalen Drehmoments und der Geräuschemissionen verbunden sind.

Über viele Monate hat die AUDI AG mit Hochdruck alle relevanten Dieselmotorkonzepte auf etwaige Unregelmäßigkeiten und Nachrüstspotenziale untersucht. Die von der AUDI AG vorgeschlagenen Maßnahmen sind in verschiedenen Rückrufbescheiden des KBA zu Fahrzeugmodellen mit V6 und V8 TDI-Motoren aufgegriffen und angeordnet worden.

Die AUDI AG geht gegenwärtig von insgesamt überschaubaren Kosten für das seit Juli 2017 laufende, überwiegend software-basierte Nachrüstprogramm inklusive des auf Rückrufen basierenden Umfangs aus und hat eine entsprechende bilanzielle Risikovorsorge gebildet. Die von der AUDI AG eingereichten Maßnahmen werden vom KBA geprüft und können den Kunden erst nach entsprechender Freigabe durch das KBA zur Verfügung gestellt werden.

Das südkoreanische Umweltministerium hat bestimmte Emissionsstrategien in der Motorsteuerungssoftware verschiedener Dieselfahrzeuge mit einem V6- oder V8-TDI-Motor der Emissionsnorm Euro 6 als unzulässige Abschaltvorrichtung qualifiziert und am 4. April 2018 einen Rückruf angeordnet; gleiches gilt in Bezug auf das Dynamic Shift Program (DSP) in der Getriebebesteuerung einiger Audi Fahrzeugmodelle.

In den USA erteilten die EPA und die Umweltbehörde des US-Bundesstaates Kalifornien California Air Resources Board (CARB) im Geschäftsjahr 2018 die noch ausstehenden behördlichen Genehmigungen der technischen Lösungen für die betroffenen Fahrzeuge mit 2.0 l TDI-Motor und des Typs V6 mit 3.0 l TDI-Motor. Im Fall der 2,0 l Dieselfahrzeuge der zweiten Generation mit Schaltgetriebe zog die Volkswagen Group of America, Inc. den genehmigten Vorschlag zur emissionsbezogenen Anpassung zurück, wobei Eigentümer das Recht erhielten, sich für einen Rückkauf und Leasingnehmer sich für eine vorzeitige Beendigung des Leasingverhältnisses zu entscheiden.

Nach Gesprächen mit dem US-Justizministerium (Department of Justice, DOJ), der EPA und der CARB vereinbarten die Parteien am 31. Oktober 2018 eine klarstellende Abänderung des ersten und des zweiten Partial Consent Decree dahingehend, dass es Volkswagen zur Behebung bestimmter technischer Probleme erlaubt ist, genehmigte abgasrelevante Modifikationen (Approved Emissions Modifications, AEM) im Wege einer AEM-Korrektur vorzunehmen.

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

In einigen Ländern sind strafrechtliche Ermittlungsverfahren/Ordnungswidrigkeitenverfahren und/oder Verwaltungsverfahren (so zum Beispiel durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) in Deutschland) eröffnet worden. Der Kernsachverhalt der strafrechtlichen Ermittlungsverfahren wird von den Staatsanwaltschaften in Braunschweig und München ermittelt.

Die Staatsanwaltschaft Braunschweig führt Ermittlungen wegen unter anderem Betrugs gegen circa 40 (auch ehemalige) Mitarbeiter und ein ehemaliges Vorstandsmitglied. Die Ermittlungen dauern noch an. Den Beschuldigten und der Volkswagen AG wurde Einsicht in die Ermittlungsakten gewährt.

Das gegen die Volkswagen AG in diesem Zusammenhang seit April 2016 geführte Ordnungswidrigkeitenverfahren ist mit dem am 13. Juni 2018 durch die Staatsanwaltschaft Braunschweig gegen die Volkswagen AG erlassenen Bußgeldbescheid beendet worden. Der Bußgeldbescheid knüpft an eine fahrlässige Aufsichtspflichtverletzung in der Abteilung Aggregate-Entwicklung an und bezieht sich auf den Zeitraum von Mitte 2007 bis 2015 und auf insgesamt 10,7 Mio. Fahrzeuge mit Dieselmotoren der Typen EA 189 weltweit sowie EA 288 (Generation 3) in den USA und Kanada. Der Bußgeldbescheid sieht eine Geldbuße in Höhe von insgesamt 1,0 Mrd. € vor, die sich aus einer Ahndung in Höhe von 5 Mio. € sowie einer Abschöpfung wirtschaftlicher Vorteile in Höhe von 995 Mio. € zusammensetzt. Die Volkswagen AG hat die Geldbuße nach eingehender Prüfung akzeptiert und diese vollständig bezahlt, womit der Bußgeldbescheid rechtskräftig geworden ist. Durch den Bußgeldbescheid ist das Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen die Volkswagen AG beendet. Eine weitere Sanktionierung oder Einziehung gegen die Volkswagen AG und ihre Konzerngesellschaften ist daher in Deutschland im Zusammenhang mit dem einheitlichen Lebenssachverhalt betreffend die Dieselmotoren der Typen EA 189 weltweit sowie EA 288 (Generation 3) in den USA und Kanada, der Gegenstand des Bußgeldbescheids ist, nicht mehr zu erwarten. Somit geht Volkswagen davon aus, dass die Beendigung dieses Verfahrens auch erhebliche positive Auswirkungen auf weitere in Europa gegen die Volkswagen AG und ihre Konzerngesellschaften geführte behördliche Verfahren haben wird.

Die Staatsanwaltschaft Braunschweig führt ein weiteres Verfahren gegen drei (auch ehemalige) Vorstandsmitglieder wegen des Vorwurfs der Marktmanipulation im Hinblick auf kapitalmarktrechtliche Informationspflichten im Zusammenhang mit der Dieseldematik. In diesem Kontext führt die Staatsanwaltschaft gegen die Volkswagen AG seit dem 30. Juli 2018 ein Ordnungswidrigkeitenverfahren nach § 30 OWiG. Die Volkswagen AG hat seitdem wiederholt Einsicht in die Ermittlungsakte der Staatsanwaltschaft erhalten. Die Ermittlungen dauern noch an.

Die Staatsanwaltschaft München II führt ein Ermittlungsverfahren gegen 24 Personen, darunter auch gegen den vormaligen Vorstandsvorsitzenden der AUDI AG (zugleich ehemaliges Vorstandsmitglied der Volkswagen AG) und ein weiteres aktives Vorstandsmitglied der AUDI AG. Die Ermittlungen dauern noch an. Die AUDI AG hat zwei renommierte Großkanzleien mit der Aufklärung des Sachverhalts beauftragt, der den staatsanwaltschaftlichen Vorwürfen zugrunde liegt. Vorstand und Aufsichtsrat der AUDI AG lassen sich regelmäßig über den aktuellen Stand berichten.

Das gegen die AUDI AG in diesem Zusammenhang geführte Ordnungswidrigkeitenverfahren wurde durch Bußgeldbescheid der Staatsanwaltschaft München II vom 16. Oktober 2018 beendet. Der Bußgeldbescheid knüpft an eine fahrlässige Aufsichtspflichtverletzung in der Organisationseinheit Abgas Service/Zulassung Aggregate an. Der Bußgeldbescheid sieht eine Geldbuße in Höhe von insgesamt 800 Mio. € vor, die sich aus einer Ahndung in Höhe von 5 Mio. € sowie einer Abschöpfung wirtschaftlicher Vorteile von 795 Mio. € zusammensetzt. Die AUDI AG hat die Geldbuße nach eingehender Prüfung akzeptiert und diese vollständig bezahlt, womit der Bußgeldbescheid rechtskräftig geworden ist. Durch den Bußgeldbescheid ist das Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen die AUDI AG beendet. Eine weitere Sanktionierung oder Einziehung gegen die AUDI AG ist daher in Europa im Zusammenhang mit dem einheitlichen Lebenssachverhalt, der dem Bußgeldbescheid zugrunde liegt, nicht mehr zu erwarten.

Die Staatsanwaltschaft Stuttgart hat bezüglich der Dieselmaterie strafrechtliche Ermittlungen gegen ein Vorstandsmitglied, einen Mitarbeiter und einen ehemaligen Mitarbeiter der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG wegen des Verdachts des Betrugs und der unzulässigen Werbung sowie ein entsprechendes Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG gemäß § 30 OWiG eingeleitet. Die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG hat zwei renommierte Großkanzleien mit der Aufklärung des Sachverhalts beauftragt, der den staatsanwaltschaftlichen Vorwürfen zugrunde liegt. Vorstand und Aufsichtsrat der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG lassen sich regelmäßig über den aktuellen Stand berichten.

Am 6. Juli 2018 hat das Bundesverfassungsgericht über die Verfassungsbeschwerden im Zusammenhang mit der Durchsuchung bei der Kanzlei Jones Day entschieden und festgestellt, dass die gerichtliche Bestätigung der vorläufigen Sicherstellung von Mandatsunterlagen und Daten der Volkswagen AG nicht gegen Verfassungsrecht verstoßen hat. Die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns werden auch weiterhin und unter Einbeziehung der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts mit den staatlichen Behörden kooperieren.

Ob und gegebenenfalls in welcher Höhe aus Straf- und Verwaltungsverfahren am Ende Geldbußen 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. In geringem Umfang waren auf Ebene des Volkswagen Konzerns Rückstellungen zu bilden.

3. 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 Instrumente an 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 Argentinien, Australien, Belgien, Brasilien, Chile, China, Deutschland, Großbritannien, Israel, Italien, Mexiko, Niederlande, Österreich, Polen, Portugal, Schweiz, Spanien, Südafrika, Südkorea, Taiwan und der Tschechischen Republik anhängig. Mit ihnen werden unter anderem behauptete Schadensersatzansprüche geltend gemacht.

Insbesondere sind in den vorgenannten Ländern die nachfolgenden Verfahren anhängig:

In Australien sind derzeit verschiedene Sammelklagen mit Opt-Out-Mechanismus, eine Einzelklage und zwei Zivilklagen der Australian Competition and Consumer Commission gegen die Volkswagen AG und weitere Konzerngesellschaften, einschließlich der australischen Tochtergesellschaften, anhängig. Diese Verfahren sind miteinander verbunden worden. Aufgrund des Opt-Out-Mechanismus sind potenziell alle Fahrzeuge des Motortyps EA 189 automatisch durch die Sammelklagen erfasst, es sei denn, es wird aktiv der Austritt aus der Sammelklage erklärt. Insgesamt sind circa 100 Tsd. Fahrzeuge des Motortyps EA 189 im australischen Markt betroffen. Im März 2018 fand eine erste mehrwöchige Gerichtsverhandlung zu technischen Fragen statt, weitere Fragen sollen im September 2019 erörtert werden.

In Belgien hat die belgische Verbraucherorganisation Test Aankoop VZW eine Sammelklage erhoben, für welche der Opt-Out Mechanismus für anwendbar erklärt wurde. Die Sammelklage erfasst Fahrzeuge, die nach dem 1. September 2014 von Verbrauchern im belgischen Markt erworben wurden. Die geltend gemachten Ansprüche stützen sich auf die vermeintliche Verletzung von Wettbewerbs- und Verbraucherschutzrecht sowie auf vertragliche Pflichtverletzungen. Eine erste mündliche Verhandlung in der Sache steht noch aus. Das Gericht hat die gesetzlich vorgeschriebene Verhandlungsphase bis zum 8. Juli 2019 verlängert.

In Brasilien sind zwei Sammelklagen anhängig. Davon bezieht sich eine auf rund 17 Tsd. Fahrzeuge. In diesem Verfahren existiert ein nicht rechtskräftiges Urteil, welches Volkswagen do Brasil zu einer Zahlung von 0,3 Mrd. € nebst Zinsen verpflichtet. Gegen das Urteil wurden Rechtsmittel eingelegt. In der zweiten Sammelklage werden behauptete Ersatzansprüche aufgrund vermeintlicher Verstöße gegen umweltrechtliche Vorschriften geltend gemacht.

Die Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. hat am 1. November 2018 eine Musterfeststellungsklage beim Oberlandesgericht Braunschweig gegen die Volkswagen AG eingereicht. Ziel der Klage ist, bestimmte Voraussetzungen von etwaigen Ansprüchen von Verbrauchern gegen die Volkswagen AG festzustellen, jedoch resultieren aus etwaigen Feststellungen des Gerichts keine konkreten Zahlungsverpflichtungen. Individuelle Ansprüche müssten im Anschluss in separaten Folgeprozessen durchgesetzt werden.

Zudem wurden von der financialright GmbH verschiedene Klagen aus an sie abgetretenen Rechten von insgesamt rund 46 Tsd. Kunden aus Deutschland, Slowenien und der Schweiz gegen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns vor mehreren deutschen Landgerichten erhoben.

In England und Wales haben derzeit verschiedene Kanzleien Klagen bei Gericht eingereicht, die zu einem Sammelverfahren (Group Litigation) verbunden wurden. Bis zum Ablauf der

Opt-In Frist am 19. Dezember 2018 haben sich circa 117 Tsd. Anspruchsteller der Group Litigation angeschlossen, wobei weitere rund 40 Tsd. Kläger dazukommen könnten, die derzeit nicht der Group Litigation unterfallen. Aufgrund des Opt-In-Mechanismus sind nicht alle Fahrzeuge des Motortyps EA 189 automatisch von der Group Litigation erfasst, sondern potenzielle Anspruchsteller müssen sich aktiv an der Group Litigation beteiligen. Eine gerichtliche Anhörung (Case Management Conference) soll im März 2019 stattfinden. Eine mündliche Verhandlung zur inhaltlichen Begründetheit der Ansprüche hat bislang nicht stattgefunden.

In Italien sind zwei Sammelklagen von Verbraucherverbänden (Altroconsumo und Codacons) stellvertretend für italienische Kunden vor dem Regionalgericht Venedig anhängig. In diesen Verfahren werden Schadensersatzansprüche wegen vermeintlicher Vertragsverletzung sowie Ansprüche wegen vermeintlichen Verstößen gegen italienisches Verbraucherschutzrecht geltend gemacht. In dem Codacons-Verfahren hat das Gericht am 18. Dezember 2018 die Sammelklage als unzulässig abgewiesen. Im Verfahren der Altroconsumo ist die Frist für die Anmeldung von Ansprüchen abgelaufen; die eingegangenen Anmeldungen werden derzeit durch einen Sachverständigen ausgezählt.

In den Niederlanden ist eine auf Feststellung gerichtete Sammelklage der Stichting Volkswagen Car Claim mit Opt-In-Mechanismus anhängig. Mögliche individuelle Ansprüche müssten im Anschluss in einem separaten Prozess durchgesetzt werden.

In Österreich sind mehrere, von dem österreichischen Verein für Konsumentenschutz (VKI) beziehungsweise der Plattform Cobin Claims eingereichte Klagen anhängig. Mit diesen Klagen werden für rund 10 Tsd. Kunden Schadensersatzansprüche geltend gemacht, die dem VKI beziehungsweise der Plattform Cobin Claims zum Inkasso abgetreten wurden.

In Portugal ist eine Sammelklage mit Opt-Out-Mechanismus durch eine portugiesische Verbraucherorganisation anhängig. Es sind circa 126 Tsd. betroffene Fahrzeuge im portugiesischen Markt. Klageziele sind die Rücknahme der Fahrzeuge sowie vermeintliche Schadensersatzansprüche.

Für die meisten Sammelverfahren von Kunden und Klagen von Verbraucher- und/oder Umweltverbänden schätzt Volkswagen die Erfolgswahrscheinlichkeit der Kläger auf nicht über 50 % ein. Aufgrund des frühen Stadiums der meisten dieser Verfahren lässt sich ein realistisches Belastungsrisiko in vielen Fällen noch nicht beziffern. In geringem Umfang sind auf Ebene des Volkswagen Konzerns Rückstellungen gebildet worden.

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 dies rund 46 Tsd. Verfahren. Insgesamt sind in den anderen Ländern rund eintausend weitere Einzelklagen anhängig. In der weit überwiegenden Zahl der Einzelklageverfahren wird die Erfolgswahrscheinlichkeit der Kläger von Volkswagen auf nicht über 50 % eingeschätzt. Darüber hinaus wurden auf Ebene des Volkswagen Konzerns, 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, auch vor dem Hintergrund der Musterfeststellungsklage in Deutschland, Gebrauch machen, kann derzeit nicht eingeschätzt werden.

4. Anlegerklagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

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

Die überwiegende Mehrheit dieser Anlegerklagen ist derzeit beim Landgericht Braunschweig anhängig. Am 5. 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). Alle beim Landgericht Braunschweig erhobenen Klagen werden bis zur Entscheidung über die vorgelegten Fragen ausgesetzt, sofern sie nicht aus Gründen abgewiesen werden können, die unabhängig von den in dem Musterverfahren zu entscheidenden Fragen sind. Die Entscheidung über die gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen in dem Musterverfahren sind für alle anhängigen Klagen verbindlich, die entsprechend ausgesetzt wurden. Die mündliche Verhandlung im Musterverfahren vor dem Oberlandesgericht Braunschweig hat am 10. September 2018 begonnen und wurde in weiteren Terminen fortgesetzt. Der Senat hat dabei entlang der Feststellungsziele Hinweise zu seiner vorläufigen Einschätzung erteilt. Die mündliche Verhandlung soll im Jahr 2019 fortgesetzt werden.

Am Landgericht Stuttgart sind weitere Anlegerklagen gegen die Volkswagen AG, teilweise zusammen mit der Porsche SE als Gesamtschuldner, erhoben worden. Am 6. Dezember 2017 hat das Landgericht Stuttgart einen Vorlagebeschluss zum Oberlandesgericht Stuttgart zu verfahrensrechtlichen Fragestellungen, insbesondere zur Klärung der gerichtlichen Zuständigkeit, erlassen. Am Oberlandesgericht Stuttgart ist wegen der Dieseldisputen ferner ein Musterverfahren gegen die Porsche SE anhängig; nach derzeitigem Verfahrensstand ist die Volkswagen AG auch in diesem Verfahren Musterbeklagte.

Weitere Anlegerklagen sind bei verschiedenen Gerichten in Deutschland und den Niederlanden eingereicht worden. In Österreich wurde im Berichtszeitraum die erstinstanzliche Zurückweisung der letzten dort noch anhängigen Anlegerklage im Zusammenhang mit der Dieseldisputen rechtskräftig.

Insgesamt sind gegen die Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieseldisputen weltweit (exklusive USA /Kanada) derzeit Anlegerklagen, gerichtliche Mahn- und Güteanträge sowie Anspruchsanmeldungen nach dem KapMuG mit geltend gemachten Ansprüchen in Höhe von circa 9,6 Mrd. € rechtshängig. Die Volkswagen AG ist unverändert der Auffassung, ihre

kapitalmarktrechtlichen Pflichten ordnungsgemäß erfüllt zu haben, so dass auf Ebene des Volkswagen Konzerns für diese Anlegerklagen keine Rückstellungen gebildet wurden.

5. Verfahren in den USA/Kanada

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

In Bezug auf die in den „Notices of Violation“ der EPA beschriebenen Vorgänge werden an verschiedenen Stellen in den USA/Kanada Rechtsstreitigkeiten gegen die Volkswagen AG und weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns geführt. In diesem Zusammenhang laufen Untersuchungen seitens verschiedener US-amerikanischer und kanadischer Regulierungs- und Regierungsbehörden, insbesondere in Bezug auf den Wertpapier-, Finanzierungs- und Steuerbereich. Darüber hinaus sind bei verschiedenen Gerichten, darunter einzelstaatliche und Provinzgerichte, in den USA und in Kanada einige vermeintliche Sammelklagen seitens Kunden, Investoren, Vertriebsmitarbeitern und Händlern sowie Einzelklagen seitens Kunden und Klagen seitens Behörden von Bundesstaaten, Provinzen und Kommunen eingereicht worden. Eine Vielzahl dieser vermeintlichen Sammelklagen ist bei US-Bundesgerichten eingereicht und zur vorprozessualen Koordination in der im US-Bundesstaat Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ zusammengeführt worden.

In den USA hat Volkswagen separate Vereinbarungen mit den Attorneys General von 49 US-Bundesstaaten, dem District of Columbia und Puerto Rico erzielt, mit denen bestehende oder mögliche Ansprüche aus verbraucherschutzrechtlichen und wettbewerbsrechtlichen Bestimmungen im Hinblick auf Fahrzeuge in den USA mit Motoren des Typs 2,0 l TDI und 3,0 l TDI beigelegt werden. Verbraucherschutzrechtliche Klagen des Bundesstaates New Mexico sind weiterhin anhängig. Volkswagen hat überdies separate Vereinbarungen mit den Attorneys General von dreizehn US-Bundesstaaten (Connecticut, Delaware, Kalifornien, Maine, Maryland, Massachusetts, New Jersey, New York, Oregon, Pennsylvania, Rhode Island, Vermont und Washington) zur Beilegung von bestehenden oder möglichen künftigen Ansprüchen auf zivilrechtliche Strafzahlungen und Unterlassung wegen angeblicher Verletzungen des Umweltrechts erzielt. Vor einzel- und bundesstaatlichen Gerichten führen die Attorneys General von acht anderen US-Bundesstaaten (Alabama, Illinois, Montana, New Hampshire, New Mexico, Ohio, Tennessee 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 umweltrechtlichen Klagen von acht Bundesstaaten – Alabama, Illinois, Missouri, Minnesota, Ohio, Tennessee, Texas und Wyoming – sowie von Hillsborough County (Florida), Salt Lake County (Utah) und zwei Landkreisen in Texas wurden wegen Vorrangigkeit des Bundesrechts von Prozess- oder Berufungsgerichten ganz oder teilweise abgewiesen. Gegen die Klageabweisung haben Alabama, Illinois, Ohio, Tennessee, Hillsborough County und Salt Lake County Berufung eingelegt oder können dies noch tun.

Die U.S. Securities and Exchange Commission (die „SEC“ – US-Börsenaufsicht) hat von Volkswagen Auskunft wegen möglicher Verletzungen von Wertpapiergesetzen bei der Begebung von Anleihen und Asset-Backed-Securities verlangt. Die Verletzungen sollen daraus resultieren, dass die Nichteinhaltung von US-amerikanischen Emissionsvorschriften durch bestimmte Volkswagen Dieselfahrzeuge nicht offengelegt wurde. Im Januar 2017 teilte die SEC Volkswagen mit, dass sie ein förmliches Ermittlungsverfahren eingeleitet habe; dieses Ermittlungsverfahren dauert noch an. Im weiteren Verlauf teilte der Stab der SEC Volkswagen mit, dass das Ermittlungsverfahren in ein Sanktionsverfahren der SEC gegen Volkswagen münden könne.

Gegen eine Ausgleichszahlung in Höhe von 48 Mio. USD einigten sich die Volkswagen AG und eine mutmaßliche Käuferklasse von American Depositary Receipts der Volkswagen AG am 28. August 2018 auf eine Regelung der Ansprüche wegen vermeintlicher Kursverluste, die angeblich auf die in den „Notices of Violation“ der EPA beschriebenen Vorgänge zurückzuführen seien. Im November 2018 genehmigte das Gericht den Vergleichsvorschlag vorläufig.

Im April 2018 genehmigten die Gerichte in Ontario und Quebec eine Grundsatzvereinbarung über einen vorgeschlagenen Vergleich mit Verbrauchern in Kanada in Zusammenhang mit 3,0 l Dieselfahrzeugen, die Volkswagen am 21. Dezember 2017 bekanntgegeben hatte. Des Weiteren führt die Umweltbehörde auf Bundesebene in Kanada eine Untersuchung wegen strafrechtlicher Sanktionen in Bezug auf 2,0 l und 3,0 l Dieselfahrzeuge, und die Umweltbehörde der Provinz Ontario hat im Hinblick auf 2,0 l Dieselfahrzeuge Klage auf Verhängung quasi-strafrechtlicher Sanktionen erhoben. Darüber hinaus ist in Quebec eine umweltrechtliche Sammelklage im Namen der Einwohner von Quebec anhängig. Die Klage wurde allein im Hinblick auf die Frage zugelassen, ob ein Anspruch auf Strafschadensersatz bestehe. Gegen diese Entscheidung hat Volkswagen die Zulassung von Rechtsmittel beantragt. Anhängig in Kanada sind darüber hinaus Sammelklagen und Klagen, denen sich eine Vielzahl von Klägern anschließen können, wobei es insbesondere um verbraucherschutz- und wertpapierrechtliche Ansprüche geht, bei denen unter anderem Schadensersatz begehrt wird.

6. Weitere Verfahren

Mit Beschluss vom 8. November 2017 hat das Oberlandesgericht Celle auf Antrag dreier US-Fonds die Einsetzung eines Sonderprüfers bei der Volkswagen AG angeordnet. Der Sonderprüfer soll prüfen, ob die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieselthematik seit dem 22. Juni 2006 ihre Pflichten verletzt haben und der Volkswagen AG hieraus ein Schaden entstanden ist. Diese Entscheidung des Oberlandesgerichts Celle ist formal rechtskräftig. Die Volkswagen AG hat gegen diese Entscheidung jedoch wegen der Verletzung ihrer verfassungsmäßig garantierten Rechte Verfassungsbeschwerde vor dem Bundesverfassungsgericht erhoben. Es ist derzeit nicht absehbar, wann das Bundesverfassungsgericht hierüber entscheiden wird. 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. Die US-Fonds haben daraufhin bei dem Landgericht Hannover beantragt, einen anderen Sonderprüfer einzusetzen. Die Volkswagen AG ist der Auffassung, dass ein solcher Austausch des gerichtlich bestellten Sonderprüfers unzulässig ist, und hat beantragt, den Antrag auf Austausch des

Sonderprüfers zurückzuweisen. Mit einer Entscheidung durch das Landgericht Hannover wird im Laufe des Jahres 2019 gerechnet.

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 Dieseldiagnostik gerichtet ist. Dieses Verfahren ruht bis zur Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts im ersten Sonderprüfungsverfahren.

7. Bewertung der Risiken aus der Dieseldiagnostik

Zur Absicherung der derzeit bekannten Rechtsrisiken im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik enthalten die auf Ebene des Volkswagen Konzerns gebildeten Rückstellungen für Prozess- und Rechtsrisiken zum 31. Dezember 2018 auf Basis des gegenwärtigen Kenntnisstands und aktueller Einschätzungen einen Betrag in Höhe von rund 2,4 Mrd. €. Soweit bereits hinreichend bewertbar, wurden im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik insgesamt Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 5,4 Mrd. € (Vorjahr: 4,3 Mrd. €) im Konzernanhang des Volkswagen Konzerns angegeben, auf die Anlegerverfahren in Deutschland entfallen davon rund 3,4 Mrd. € (Vorjahr: 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 auf Ebene des Volkswagen Konzerns 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 Konzern führen.

Unmittelbare Auswirkungen der Dieseldiagnostik auf die Porsche SE

Die Porsche SE ist durch die Dieseldiagnostik unmittelbar durch gegen sie geltend gemachte Ansprüche, insbesondere in Form von Klageverfahren betroffen (auf die Erläuterungen zu Eventualschulden im Abschnitt „Klageverfahren und rechtliche Risiken im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik“ in Anhangangabe [20] wird verwiesen). Für die erwarteten Anwalts- und Verfahrenskosten wurden Rückstellungen gebildet. Der Ausgang der Rechtsstreitigkeiten unterliegt erheblichen Einschätzungsrisiken.

Mittelbare Auswirkungen der Dieseldiagnostik auf den Konzernabschluss der Porsche SE

Über die unmittelbaren Auswirkungen hinaus können sich aus den beschriebenen 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 (auf Anhangangabe [4] wird verwiesen), den at Equity-Buchwert für die Beteiligung an der Volkswagen AG (auf die Erläuterungen zum durchgeführten Werthaltigkeitstest in Anhangangabe [7] wird verwiesen) sowie Folgewirkungen einer geänderten Dividendenpolitik der Volkswagen AG.

Steuerliche Sachverhalte

Die Steuern stellen ebenfalls einen wesentlichen Bereich dar, der von Schätzungen und Ermessensentscheidungen betroffen ist. Derzeit findet eine steuerliche Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2009 bis 2013 statt. Neue Erkenntnisse aus der steuerlichen Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2009 bis 2013 können dazu führen, dass sich zu leistende Steuer- und Zinszahlungen erhöhen oder vermindern bzw. bereits geleistete Zahlungen teilweise zurück-erstattet werden.

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 würde sich für die Porsche SE ein Ausgleichsanspruch im niedrigen dreistelligen Millionen-Euro-Bereich ergeben. Künftige neuere Erkenntnisse aus der steuerlichen Außenprüfung für den Veranlagungszeitraum 2009 können dazu führen, dass sich der mögliche Ausgleichsanspruch erhöhen oder vermindern kann.

Änderungen zugrundeliegender Prämissen

Den Annahmen und Schätzungen liegen Prämissen zugrunde, die auf dem jeweils aktuell verfügbaren Kenntnisstand beruhen. Insbesondere wurden bezüglich der erwarteten künftigen Geschäftsentwicklung die zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses vorliegenden Umstände ebenso wie die als realistisch unterstellte zukünftige Entwicklung des globalen und branchenbezogenen Umfelds zugrunde gelegt. 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 der Dieseldematik, der Ausgang der steuerlichen Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2009 bis 2013 und der Rechtsstreitigkeiten. Einflussgrößen, durch die Abweichungen von den Annahmen und Schätzungen auf Ebene der assoziierten Unternehmen von der erwarteten künftigen Geschäftsentwicklung verursacht werden können, betreffen insbesondere kurz- und mittelfristig prognostizierte Cashflows, verwendete Diskontierungssätze sowie Erwartungen bezüglich des globalen und branchenbezogenen Umfelds.

Wenn die tatsächliche Entwicklung von der erwarteten abweicht, werden die Prämissen und, falls erforderlich, die Buchwerte der betreffenden Vermögenswerte und Schulden entsprechend angepasst. Bis zur Freigabe des Abschlusses 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 Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements lagen Annahmen bezüglich der Entwicklung des Volkswagen Konzerns, der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, der Entwicklung von Automobilmärkten sowie der rechtlichen Rahmenbedingungen zugrunde, die im Prognosebericht des 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 2018 verpflichtend in der EU anzuwendenden IFRS.

Im Folgenden werden die neuen oder überarbeiteten Standards dargestellt, die im Geschäftsjahr 2018 in Übereinstimmung mit den jeweiligen Übergangsvorschriften erstmals angewendet wurden und eine Auswirkung auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns haben. Keine dieser Neuerungen wurde auf freiwilliger Basis vorzeitig angewendet.

IFRS 9 „Finanzinstrumente“

IFRS 9 ändert die Bilanzierungsregelungen zur Klassifizierung, Bewertung und Wertminderung von Finanzinstrumenten sowie die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen.

Das Modell zur Ermittlung von Wertminderungen und der Bildung von Risikovorsorgen verändert sich vom Modell bereits eingetretener Kreditausfälle (Incurred Loss Modell) zu einem Modell erwarteter Kreditausfälle (Expected Credit Loss Modell).

Im Rahmen der Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen ergeben sich sowohl Erweiterungen von Designationsmöglichkeiten als auch die Notwendigkeit zur Implementierung komplexerer Buchungs- und Bewertungsverfahren. Darüber hinaus entfallen mit IFRS 9 die quantitativen Grenzen für den Effektivitätstest.

Aufgrund der retrospektiven Anwendung der Vorschriften zur Designation von Optionsgeschäften im Rahmen von Sicherungsbeziehungen auf Ebene der assoziierten Unternehmen wurden die Vorjahreswerte angepasst. Dadurch ergab sich im Geschäftsjahr 2017 ein negativer Effekt auf das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen in Höhe von 54 Mio. €; gegenläufig erhöhte sich entsprechend das sonstige Ergebnis. Auf Ebene der Porsche SE und ihrer Tochterunternehmen ergaben sich hieraus keine wesentlichen Auswirkungen auf die Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns.

Bei den finanziellen Verbindlichkeiten des Konzerns ergaben sich keine Änderungen der Klassifizierung und Bewertung. Die Überleitung der Bewertungskategorien und Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte von IAS 39 auf IFRS 9 stellt sich wie folgt dar:

Mio. €	Bewertungs- kategorie nach IAS 39	Bewertungs- kategorie nach IFRS 9	31.12.2017 Buchwert nach IAS 39	1.1.2018 Buchwert nach IFRS 9
Finanzielle Vermögenswerte				
Langfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte	AfS	FVtPL	7	7
Langfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte	LaR	FAAC	0	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	FAAC	18	18
Kurzfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte	LaR	FAAC	4	4
Kurzfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte	FVtPL	FVtPL	1	1
Wertpapiere	FVtPL	FVtPL	185	185
Termingeldanlagen	LaR	FAAC	101	101
Flüssige Mittel	LaR	FAAC	664	664

AfS: Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (Available for Sale)

LaR: Kredite und Forderungen (Loans and Receivables)

FVtPL: Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente (Fair Value through Profit or Loss)

FAAC: Finanzielle Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten (Financial Assets at Amortized Cost)

IFRS 15 „Erlöse aus Verträgen mit Kunden“

IFRS 15 enthält Regelungen, wann und in welcher Höhe Erlöse zu erfassen sind. Zudem werden umfangreichere Angaben zur Erlöserfassung als bisher gefordert. Auf Ebene der Porsche SE und ihrer Tochterunternehmen ergeben sich zum 1. Januar 2018 keine Auswirkungen auf die Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns.

Auf Ebene der assoziierten Unternehmen ergeben sich zum 1. Januar 2018 ebenfalls keine wesentlichen Umstellungseffekte, da die bisherige Vorgehensweise bereits überwiegend im Einklang mit den Neuregelungen steht. Die Effekte führen im Wesentlichen zu Bilanzverlängerungen sowie zu Ausweisänderungen innerhalb der Gewinn- und Verlustrechnung. Es ergeben sich daher auch keine wesentlichen Umstellungseffekte auf die at Equity-Bilanzierung im Porsche SE Konzernabschluss.

Die nachfolgende Tabelle stellt die wesentlichen Auswirkungen der neuen Bilanzierungsvorschriften aus IFRS 9 und IFRS 15 auf die Konzernbilanz dar.

Mio. €	Vor Anpassung	Anpassung IFRS 9	Nach Anpassung
1.1.2017			
Konzernbilanz			
Sonstige Gewinnrücklagen	24.737	18	24.755
Rücklage für at Equity bewertete Anteile	-2.033	-18	-2.051

Mio. €	Vor Anpassung	Anpassung IFRS 9 und IFRS 15	Nach Anpassung
1.1.2018			
Konzernbilanz			
At Equity bewertete Anteile	30.354	-119	30.235
Gewinnrücklagen	27.739	-86	27.652
Übrige Rücklagen (OCI)	-1.520	-32	-1.552
Passive latente Steuern	84	-1	83

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 ¹	Übernahme durch EU	Voraussichtliche Auswirkungen
IFRS 3	Unternehmenszusammenschlüsse: Definition eines Geschäftsbetriebs	22.10.2018	1.1.2020	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen
IFRS 9	Finanzinstrumente: Vorfälligkeitsregelungen mit negativer Ausgleichsleistung	12.10.2017	1.1.2019	Ja	Keine
IFRS 10 und IAS 28	Konzernabschlüsse und Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen: Veräußerung von Vermögenswerten eines Investors an bzw. Einbringung in sein assoziiertes Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen	11.9.2014	verschoben ³	–	Keine
IFRS 16	Leasingverhältnisse	13.1.2016	1.1.2019	Ja	Beschreibung nachfolgend
IFRS 17	Versicherungsverträge	18.5.2017	1.1.2021	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen
IAS 1 und IAS 8	Darstellung des Abschlusses sowie Rechnungslegungsmethoden, Änderungen von rechnungslegungsbezogenen Schätzungen und Fehler: Definition Wesentlichkeit	31.10.2018	1.1.2020	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen
IAS 19	Leistungen an Arbeitnehmer: Neubewertung bei Planänderungen, -kürzungen oder -abgeltungen	7.2.2018	1.1.2019	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen
IAS 28	Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen: Langfristige Beteiligungen an assoziierten Unternehmen und Joint Ventures	12.10.2017	1.1.2019	Ja	Keine
AIP 2015-2017	Verbesserungen der International Financial Reporting Standards 2017 ²	12.12.2017	1.1.2019	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen
IFRIC 23	Unsicherheiten bezüglich der ertragsteuerlichen Behandlung	7.6.2017	1.1.2019	Ja	Keine wesentlichen Auswirkungen

¹ Pflicht zur erstmaligen Anwendung aus Sicht der Porsche SE.

² Geringfügige Änderungen zu einer Vielzahl an IFRS (IFRS 3, IFRS 11, IAS 12 und IAS 23).

³ Das IASB hat am 15.12.2015 beschlossen, den Erstanwendungszeitpunkt auf unbestimmte Zeit zu verschieben.

Eine vorzeitige Anwendung dieser Neuerungen ist derzeit nicht geplant.

IFRS 16: Leasingverhältnisse

Dieser Standard ersetzt IAS 17, SIC-15 und SIC-27. Leasingnehmer haben künftig grundsätzlich für alle Leasingverhältnisse Vermögenswerte für die erlangten Nutzungsrechte und Verbindlichkeiten für die eingegangenen Zahlungsverpflichtungen zu erfassen. Anwendungserleichterungen werden für Leasinggegenstände von geringem Wert und für kurzfristige Leasingverhältnisse eingeräumt. Auf Ebene der Porsche SE und ihrer Tochterunternehmen wird es zu einer Erhöhung der langfristigen Vermögenswerte und langfristigen Schulden kommen. Die Bilanzsumme wird sich entsprechend im niedrigen zweistelligen Millionenbereich erhöhen.

Auf Ebene der assoziierten Unternehmen wird die neue Leasingnehmerbilanzierung tendenziell zu einer Erhöhung des langfristigen Vermögens und der langfristigen Schulden führen. Die Bilanzsumme wird sich voraussichtlich um 1 % erhöhen. Der Anstieg der Finanzschulden wirkt sich negativ auf die Nettoliquidität des assoziierten Unternehmens aus. Wesentliche Effekte auf das Eigenkapital werden nicht erwartet. In der Gewinn- und Verlustrechnung wird eine Entlastung des operativen Ergebnisses im niedrigen dreistelligen Millionenbereich erwartet. Die sich hieraus ergebenden Auswirkungen auf die Ertrags- und Vermögenslage werden in Höhe des Kapitalanteils der Porsche SE an den assoziierten Unternehmen Einfluss auf die at Equity-Bilanzierung im Porsche SE Konzernabschluss nehmen.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

[1] Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse entfallen nahezu ausschließlich auf das Segment ITS (vgl. Anhangangabe [17]) und gliedern sich nach den Hauptkategorien wie folgt:

Mio. €	2018	2017
Lizenzen	29	9
Wartung	28	7
Projekte	29	12
Hosting	16	6
Sonstige	1	0
	103	34

[2] Personalaufwand

Mio. €	2018	2017
Löhne und Gehälter	65	25
Soziale Abgaben	7	3
Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	6	3
Zuwendungen der öffentlichen Hand	-2	0
	77	31
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt		
Leitende Angestellte	44	53
Angestellte	876	230
Mitarbeiter gem. § 314 Abs. 1 Nr. 4 HGB	920	283
Sonstige	59	17
Gesamt	979	300

Die Mitarbeiter der PTV Group wurden in der Vergleichsperiode erst ab dem Erwerbszeitpunkt Anfang September 2017 in die Berechnung des Jahresdurchschnitts einbezogen.

[3] Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2018	2017
Rechts- und Beratungskosten	27	22
Sonstige Fremdleistungen	13	7
Miete/Leasing	7	4
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	19	15
	66	48

[4] Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen

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

Mio. €	2018	2017
Ertrag aus der erstmaligen Equity-Bewertung hinzuerworbener Anteile	79	
Ergebnis aus der laufenden at Equity-Bewertung vor Kaufpreisallokationen	3.632	3.442 ¹
Effekte aus Kaufpreisallokationen	-82	-85 ¹
Ergebnis aus der laufenden at Equity-Bewertung	3.629	3.357
Wertberichtigung	-5	
	3.624	3.357

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der Erstanwendung von IFRS 9 angepasst (vgl. dazu den Abschnitt „Neue Rechnungslegungsvorschriften“).

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

Die Porsche SE hat über den Kapitalmarkt im Zeitraum von Anfang Dezember bis zum Bilanzstichtag für 86 Mio. € insgesamt 0,2 % der Stammaktien der Volkswagen AG erworben. Diese Erwerbe wurden zum Bilanzstichtag als separate Tranchen in die at Equity-Bilanzierung für die Beteiligung an der Volkswagen AG einbezogen. Zum Bilanzstichtag betrug der Anteil der Porsche SE an den Stammaktien der Volkswagen AG 52,4 %, der Anteil am Kapital betrug 30,9 %. Zum Erwerb von weiteren Stammaktien der Volkswagen AG nach dem Bilanzstichtag wird auf Anhangangabe [25] verwiesen.

Aus den Erwerben bis zum Bilanzstichtag resultierte ein vorläufiger Ertrag aus der erstmaligen at Equity-Bewertung in Höhe von 79 Mio. €, der im Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen erfasst wurde. Der Ertrag 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 in den Anschaffungskosten reflektiert wurden. Zudem waren aus der Dieselthematik resultierende negative Einflüsse auf den Börsenkurs bzw. Kaufpreis nicht in gleichem Maße bilanziell zu berücksichtigen.

Der ausgewiesene Ertrag basiert teilweise auf Wertermittlungen aus einer Kaufpreisallokation in der Vergangenheit und ist daher als vorläufig zu betrachten. Für die hinzuerworbenen Anteile sind Kaufpreisallokationen zum Erwerbsstichtag durchzuführen. Mit den Kaufpreisallokationen wurde zum Zeitpunkt der Erstellung des Konzernabschlusses noch nicht begonnen. Neue Erkenntnisse aus der Durchführung dieser Kaufpreisallokationen, insbesondere aus der Bewertung der Marken, der at Equity bewerteten Anteile auf Ebene Volkswagen und der Eventualschulden, können zu künftigen Anpassungen führen.

[5] Ertragsteuern

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

Mio. €	2018	2017
Tatsächlicher Steueraufwand/-ertrag	2	0
davon periodenfremder Steueraufwand/-ertrag	1	0
Latenter Steueraufwand/-ertrag	21	20
Ertragsteueraufwand	23	21

Bisher noch nicht genutzte Verlustvorträge, für die keine aktiven latenten Steuern erfasst wurden, bestehen in Höhe von 1.833 Mio. € (Vorjahr: 1.881 Mio. €¹).

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

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der Erstanwendung von IFRS 9 und IFRS 15 angepasst (vgl. dazu den Abschnitt „Neue Rechnungslegungsvorschriften“).

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

Mio. €	2018	2017
Ergebnis vor Steuern	3.497	3.299 ¹
Konzernsteuersatz	30,5 %	30,5 %
Erwartete Ertragsteuern	1.066	1.006
Steuersatzbedingte Abweichungen	1	0
Abweichung in der steuerlichen Bemessungsgrundlage	-1.030	-965 ¹
Ansatz und Bewertung latente Steuern	-14	-20
Aperiodische Effekte	1	0
Sonstige Abweichungen	0	0
Ausgewiesene Ertragsteuern	23	21

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der Erstanwendung von IFRS 9 und IFRS 15 angepasst (vgl. dazu den Abschnitt „Neue Rechnungslegungsvorschriften“).

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“ enthält im Wesentlichen angesetzte latente Steuern auf bisher nicht berücksichtigte steuerliche Verluste aus Vorjahren in Höhe von 15 Mio. € (Vorjahr: 12 Mio. €).

Die temporären zu versteuernden Differenzen im Zusammenhang mit Anteilen an Tochtergesellschaften, für die in der Bilanz keine latenten Steuern angesetzt wurden, betragen 2 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €).

Die aktiven und passiven latenten Steuern auf Ebene der einzelnen Bilanzposten werden in der folgenden Übersicht dargestellt:

Mio. €	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2017
Immaterielle Vermögenswerte	0	0	30	34
At Equity bewertete Anteile			158	124 ¹
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	3	0	1	1
Steuerliche Verlustvorträge	85	64 ¹		
Pensionsrückstellungen	6	6		
Sonstige Rückstellungen	5	7		
Sonstige Verbindlichkeiten	1	0	2	0
Bruttowert	100	77	191	159
Saldierung	-98	-76 ¹	-98	-76 ¹
Bestand laut Konzernbilanz	1	1	92	83

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der Erstanwendung von IFRS 9 und IFRS 15 angepasst (vgl. dazu den Abschnitt „Neue Rechnungslegungsvorschriften“).

Die erfolgsneutral erfassten Veränderungen der aktiven und passiven latenten Steuern sind der Gesamtergebnisrechnung zu entnehmen. Alle übrigen Veränderungen werden erfolgswirksam erfasst.

Erläuterungen zur Konzernbilanz

[6] 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
Anschaffungs-/ Herstellungskosten							
Stand am 1.1.2018	213	49	67	14	4	346	13
Zugänge		1			1	2	2
Währungsdifferenzen					0	0	0
Umgliederungen		0			0		
Abgänge					0	0	-1
Stand am 31.12.2018	213	49	67	14	5	348	15
Abschreibungen							
Stand am 1.1.2018		8	3	0	3	13	6
Zugänge		5	8	1	1	15	2
Währungsdifferenzen					0	0	0
Wertberichtigungen	66					66	
Umgliederungen		0			0		
Abgänge					0	0	0
Stand am 31.12.2018	66	13	10	1	4	93	8
Restbuchwert zum 31.12.2018	147	36	57	13	2	255	7

Mio. €	Geschäfts- oder Firmen- werte	Aktiviere Entwick- lungskosten für Software	Kunden- stämme	Marke	Sonstige Immaterielle Vermögens- werte	Immaterielle Vermögens- werte Gesamt	Sachanlagen
Anschaffungs-/ Herstellungskosten							
Stand am 1.1.2017					0	0	0
Zugänge durch Unternehmens- zusammenschlüsse ¹	213	49	67	14	4	346	12
Zugänge		0			1	1	1
Währungsdifferenzen					0	0	0
Abgänge					0	0	0
Stand am 31.12.2017	213	49	67	14	4	346	13
Abschreibungen							
Stand am 1.1.2017					0	0	0
Zugänge durch Unternehmens- zusammenschlüsse ¹		6			3	8	5
Zugänge		2	3	0	0	5	1
Währungsdifferenzen					0	0	0
Abgänge					0	0	0
Stand am 31.12.2017		8	3	0	3	13	6
Restbuchwert zum 31.12.2017	213	41	64	14	2	333	7

¹ Die Darstellung der Zugänge durch Unternehmenszusammenschlüsse wurde angepasst.

Die Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten beliefen sich auf 3 Mio. € (Vorjahr: 1 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 2018 sind die im Rahmen des Erwerbs durch die Porsche SE aufgestellte Unternehmensplanung für die PTV Group sowie die aktuelle Planung des Managements der PTV Group, die auf Basis einer Bottom-up-Planung der Konzerngesellschaften mit konzerneinheitlich vorgegebenen Rahmenbedingungen erstellt wurde. Diese Planung wurde um Entwicklungen im abgelaufenen Geschäftsjahr angepasst. Die Detailplanungsphase umfasst den Zeitraum 2019 bis 2023. Bei der Planung der Umsatzerlöse sowie der EBITDA-Marge wurde davon ausgegangen, dass die PTV Group im Verlauf des Planungszeitraums auf den ursprünglichen Wachstumspfad zurückkehrt und deutliche Margenverbesserungen erzielt.

Zur Extrapolation der Cashflows über diese Unternehmensplanung hinaus wurde eine nachhaltige jährliche Wachstumsrate von 2,0 % (Vorjahr: 2,0 %) angesetzt. Für die Diskontierung der Cashflows wurde – auf Basis einer Peer Group-Analyse – ein durchschnittlicher gewichteter Kapitalkostensatz nach Steuern von 8,0 % (Vorjahr: 9,0 %) abgeleitet. Der entsprechende durchschnittliche gewichtete Kapitalkostensatz vor Steuern liegt bei 10,0 % (Vorjahr: 11,7 %).

Der Werthaltigkeitstest per 31. Dezember 2018 ergab einen erzielbaren Betrag in Höhe von 221 Mio. €, somit ergab sich bei einem Buchwert der zahlungsmittelgenerierenden Einheit in Höhe von 287 Mio. € ein Wertberichtigungsbedarf in Höhe von 66 Mio. €. Diese Wertberichtigung wurde vollständig dem Geschäfts- oder Firmenwert des Segments ITS zugeordnet. Hintergrund sind insbesondere ein gegenüber der ursprünglichen Planung verzögertes Marktwachstum in den Wachstumsregionen Mittlerer Osten und Amerika sowie zeitliche Verschiebungen der Entwicklung neuer Geschäftsfelder.

Aufgrund der vorgenommenen Wertminderung im Geschäftsjahr würde jede negative Veränderung der Bewertungsparameter zu einem weiteren Wertminderungsbedarf führen.

[7] At Equity bewertete Anteile

Die at Equity bewerteten Anteile betreffen mit 32.491 Mio. € (Vorjahr: 30.219¹ Mio. €) den Buchwert der Beteiligung an der Volkswagen AG.

Die Porsche SE verfügt über eine Kreditlinie mit einem Volumen von 1 Mrd. € und einer Laufzeit bis Oktober 2019. Bei Ziehung der Kreditlinie sind Stammaktien der Volkswagen AG im Wert von 150 % des gezogenen Betrags als Sicherheit zu stellen. Neben dieser Besicherung ist keine Einhaltung von finanzwirtschaftlichen Kennzahlen erforderlich.

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.

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der Erstanwendung von IFRS 9 und IFRS 15 angepasst (vgl. dazu den Abschnitt „Neue Rechnungslegungsvorschriften“).

Grundlage für die Ermittlung des Nutzungswerts war die aktuelle, vom Vorstand der Volkswagen AG aufgestellte Fünf-Jahresplanung (Vorjahr: Fünf-Jahresplanung). Die insgesamt im Rahmen des Werthaltigkeitstests für das Geschäftsjahr 2019 unterstellte Entwicklung der operativen Ertragslage liegt dabei im unteren Bereich der Prognose von Volkswagen, die für den Konzern eine operative Rendite von 6,5 % bis 7,5 % bei einer Steigerung des Umsatzes von bis zu 5 % aufweist. Im Hinblick auf den gesamten Fünf-Jahreszeitraum liegt das unterstellte durchschnittliche jährliche Umsatzwachstum im mittleren einstelligen Prozentbereich.

Dem unterstellten Umsatzwachstum liegt die Erwartung zugrunde, dass sich das Wachstum der Weltwirtschaft in den kommenden Jahren weiter fortsetzt. Für das Jahr 2019 wird erwartet, dass sich das Wachstum etwas verlangsamen wird. Die Wachstumsaussichten werden von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet. Die höchsten Zuwachsraten werden in den aufstrebenden Wirtschaftsnationen Asiens erwartet. Bezüglich der Automobiliemärkte wird in 2019 mit einem heterogenen Wachstum in den verschiedenen Regionen und einer insgesamt auf dem Niveau des Jahres 2018 liegenden weltweiten Nachfrage nach Neufahrzeugen gerechnet. Durch seine Markenvielfalt, die Präsenz auf allen wichtigen Märkten der Welt, die breite und gezielt ergänzte Produktpalette sowie wegweisende Technologien und Dienstleistungen befindet sich der Volkswagen Konzern in einer guten Position gegenüber dem Wettbewerb, sodass im Planungszeitraum von moderaten Marktanteilsgewinnen ausgegangen wird.

Die geplante Sachinvestitionsquote im Konzernbereich Automobile im Geschäftsjahr 2019 liegt innerhalb des von Volkswagen erwarteten Korridors von 6,5 % bis 7,0 % der Umsatzerlöse und sinkt im Planungszeitraum auf das Niveau der langfristigen Zielquote von rund 6 % ab. Die Investitionen in Werke und Modelle sowie in die Entwicklung alternativer Antriebe und modularer Baukästen schaffen die Voraussetzungen für profitables, nachhaltiges Wachstum bei Volkswagen.

Bezüglich der operativen Rendite unterstellt die Porsche SE über die Planjahre hinweg eine relativ konstante Entwicklung, die sich im unteren Bereich des langfristigen Ziels des Volkswagen Konzerns zwischen 7 % und 8 % bis 2025 bewegt und damit auf dem Niveau der im Geschäftsjahr 2018 erzielten operativen Rendite vor Sondereinflüssen liegt.

Zur Extrapolation der Cashflows über die Detailplanungsphase hinaus wurde eine jährliche Wachstumsrate von 1,0 % (Vorjahr: 1,0 %) verwendet. Die nachhaltige operative Rendite wurde dabei unter Berücksichtigung der in den letzten fünf Geschäftsjahren erzielten operativen Renditen (vor Sondereinflüssen) bestimmt. Für die Diskontierung der Cashflows wurde ein durchschnittlicher gewichteter Kapitalkostensatz von 7,1 % (Vorjahr: 7,9 %) 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, inwieweit 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 2018 kein Wertberichtigungsbedarf vor.

Zudem wurde bezüglich der Beteiligung an INRIX geprüft, ob im Konzernabschluss der Porsche SE ein Wertberichtigungs- oder Wertaufholungsbedarf zum 31. Dezember 2018 vorlag. Die Prüfung ergab einen Wertminderungsbedarf in Höhe von 5 Mio. € im Konzernabschluss der Porsche SE.

[8] Sonstige finanzielle Vermögenswerte

Mio. €	31.12.2018			31.12.2017		
	kurzfristig	langfristig	Gesamt	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Übrige Finanzanlagen		9	9		7	7
Derivative Finanzinstrumente	1		1	1		1
Forderungen aus Zinsen	0		0	1		1
Übrige sonstige finanzielle Vermögenswerte	3	0	3	2	0	2
	4	10	14	4	7	11

Es bestehen branchenübliche gestellte Sicherheiten für Verpflichtungen aus Derivatgeschäften in Höhe von 4 Mio. € (Vorjahr: 8 Mio. €).

[9] Übrige Vermögenswerte

Die übrigen Vermögenswerte setzen sich zum Bilanzstichtag wie folgt zusammen:

Mio. €	31.12.2018			31.12.2017		
	kurzfristig	langfristig	Gesamt	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Vertragliche Vermögenswerte	5		5	7		7
Abgrenzungen	3	0	3	2	1	3
Übrige sonstige Vermögenswerte	2	1	3	3	1	4
	10	1	11	12	2	14

Die vertraglichen Vermögenswerte beinhalten nach dem Leistungsfortschritt vereinnahmte bedingte Forderungen aus kundenspezifischer Fertigung. Auf diese wurden zum Stichtag Wertberichtigungen von untergeordneter Bedeutung erfasst.

[10] Eigenkapital

Die Entwicklung des Eigenkapitals ist im Porsche SE 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 die versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste aus Pensionen unter Berücksichtigung latenter Steuern sowie einen Teil des im Rahmen der at Equity-Bewertung anteilig anzusetzenden Eigenkapitals.

Der Bestand der versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste aus Pensionen zum 31. Dezember 2018 beträgt 11 Mio. € (Vorjahr: 14 Mio. €); die hierauf entfallenden latenten Steuern betragen zum 31. Dezember 2018 3 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €).

Übrige Rücklagen (OCI)

Die übrigen Rücklagen untergliedern sich in künftig in die Gewinn- und Verlustrechnung aufzulösende Posten und in solche, die nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden. Wesentlicher Bestandteil beider Posten sind die kumulierten reklassifizierbaren und nicht reklassifizierbaren sonstigen Ergebnisse der at Equity bewerteten Anteile seit deren Erwerb. Darüber hinaus enthalten die reklassifizierbaren und nicht reklassifizierbaren Posten latente Steuern im Zusammenhang mit Anteilen an assoziierten Unternehmen. Die Währungsumrechnungsrücklage als Bestandteil der reklassifizierbaren Posten war zum 31. Dezember 2018 analog zum Vorjahr von untergeordneter Bedeutung.

Gewinnverwendungsvorschlag

Der handelsrechtliche Jahresabschluss der Porsche SE weist zum 31. Dezember 2018 bei einem Jahresüberschuss in Höhe von 480 Mio. € (Vorjahr: 235 Mio. €) und Entnahmen aus den Gewinnrücklagen in Höhe von 196 Mio. € (Vorjahr: 303 Mio. €) einen Bilanzgewinn von 676 Mio. € (Vorjahr: 538 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 2018 zu beschließen. Die im Geschäftsjahr 2018 abgeflossene Dividende betrug 1,754 € (Vorjahr: 1,004 €) je Stammaktie und 1,760 € (Vorjahr: 1,010 €) je Vorzugsaktie, das heißt insgesamt 538 Mio. € (Vorjahr: 308 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 unter Berücksichtigung ihrer Holding-Funktion 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. €	31.12.2018	31.12.2017
Eigenkapital	33.399	31.292 ¹
Anteil am Gesamtkapital	100%	100%
Langfristige Finanzschulden	12	12
Kurzfristige Finanzschulden	1	1
Summe Finanzschulden	12	13
Anteil am Gesamtkapital	0%	0%
Gesamtkapital	33.411	31.305

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der Erstanwendung von IFRS 9 und IFRS 15 angepasst (vgl. dazu den Abschnitt „Neue Rechnungslegungsvorschriften“).

[11] 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 Beitragszahlungen sind als Personalaufwand des jeweiligen Jahres ausgewiesen und betragen 4 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €).

Die im Porsche SE Konzern bestehenden Altersversorgungssysteme umfassen sowohl rückstellungsfinanzierte 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 2,0 % (im Vorjahr 1,75 %) sowie eine gegenüber dem Vorjahr unveränderte Lohn- und Gehaltssteigerung von 3 %, ein Karrieretrend in Höhe von 0,5 %, eine Rentensteigerung von 1,7 % sowie 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. €	2018	2017
Anwartschaftsbarwert (fondsfinanziert)	5	5
Anwartschaftsbarwert (nicht fondsfinanziert)	32	32
Summe Anwartschaftsbarwert	37	37
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	-1	-1
Pensionsrückstellungen am 31.12.	35	36

Der beizulegende Zeitwert des Planvermögens entfällt im Wesentlichen auf verzinsliche Anlagen der PTV Group.

Entwicklung des Barwerts der Pensionsverpflichtungen:

Mio. €	2018	2017
Stand am 1.1.	37	30
Dienstzeitaufwand	2	3
Zinsaufwand	1	1
Zwischensumme in GuV erfasster Anteil des Pensionsaufwandes	3	3
Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+) aus der Änderung demographischer Annahmen	0	0
Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+) aus der Änderung finanzwirtschaftlicher Annahmen	-2	-1
Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+) aus erfahrungsbedingten Anpassungen	-2	0
Zwischensumme im sonstigen Ergebnis erfasster Anteil des Pensionsaufwandes	-3	-1
Geleistete Pensionszahlungen	0	0
Effekte aus Änderungen des Konsolidierungskreises		5
Übertragungen von anderen Unternehmen	0	
Beiträge des Arbeitgebers	0	0
Beiträge des Arbeitnehmers	0	0
Sonstige Veränderungen		0
Stand am 31.12.	37	37

Im Rahmen von Sensitivitätsanalysen wurden einzelne 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 sowohl in der Berichtsperiode wie im Vorjahr in einer Bandbreite von minus 3 Mio. € bis 4 Mio. €.

Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit bei den Pensionsverpflichtungen beträgt 20 Jahre (Vorjahr: 20 Jahre). Die erwarteten Beiträge für das Geschäftsjahr 2019 betragen 0 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €). Der Zahlungsabfluss der Pensionsrückstellungen wird (in Höhe von 3 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) in einem Zeitraum bis fünf Jahren und in Höhe von 33 Mio. € (Vorjahr: 33 Mio. €) in einem Zeitraum von mehr als fünf Jahren erwartet.

[12] Sonstige Rückstellungen

Mio. €	31.12.2018			31.12.2017		
	kurzfristig	langfristig	Gesamt	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Rückstellungen für Boni und Kosten der Belegschaft	5	0	6	5	0	5
Rückstellungen für Prozesskosten	15	18	33	10	17	27
Übrige sonstige Rückstellungen	58	2	60	65	2	67
	78	20	98	80	19	98

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 in den nächsten fünf Jahren 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 und Analysen der Vergangenheit, die stetig fortentwickelt und bei Bedarf angepasst werden.

Die übrigen sonstigen Rückstellungen enthalten im Wesentlichen Rückstellungen für sonstige Steuern.

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

Die sonstigen Rückstellungen haben sich wie folgt entwickelt:

Mio. €	Stand 1.1.2018	Umgliederung in Verbindlichkeiten	Zuführung	Verbrauch	Auflösung	Stand 31.12.2018
Rückstellungen für Boni und Kosten der Belegschaft	5	0	6	-5	-1	6
Rückstellungen für Prozesskosten	27	-1	19	-11	-1	33
Übrige sonstige Rückstellungen	66	-5	6	-8	0	60
	98	-6	31	-23	-2	98

Die Effekte aus der Aufzinsung von Rückstellungen waren im Geschäftsjahr 2018 wie schon im Vorjahr von untergeordneter Bedeutung.

[13] Finanzschulden

Die Finanzschulden werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert und enthalten zum Bilanzstichtag ein Schuldscheindarlehen in Höhe von 10 Mio. € (Vorjahr: 10 Mio. €) und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 2 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. €).

[14] Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten

Die sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	31.12.2018			31.12.2017		
	kurzfristig	langfristig	Gesamt	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Verbindlichkeiten gegenüber assoziierten Unternehmen	4		4	14		14
Verbindlichkeiten aus Unternehmenserwerb					3	3
Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten	0		0	1		1
Übrige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	8	0	8	4	2	6
	12	0	12	19	5	24

[15] Übrige Verbindlichkeiten

Die übrigen Verbindlichkeiten setzen sich zum Bilanzstichtag wie folgt zusammen:

Mio. €	31.12.2018			31.12.2017		
	kurzfristig	langfristig	Gesamt	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	4		4	4		4
Vertragliche Verbindlichkeiten	17		17	11		11
Übrige sonstige Verbindlichkeiten	17	0	17	9	0	9
	38	0	38	24	0	24

Sonstige Angaben

[16] Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

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

Im Zahlungsmittelzu- bzw. -abfluss aus der Investitionstätigkeit der Berichtsperiode sind insbesondere Zahlungsmittelabflüsse für den Erwerb von Stammaktien der Volkswagen AG enthalten, die durch Wertpapierverkäufe in Höhe von 46 Mio. € und den verbliebenen Dividendenüberschuss finanziert wurden. In der Vergleichsperiode sind hierin insbesondere Nettozahlungsmittelabflüsse aus dem Erwerb von Anteilen an der PTV Group enthalten.

Der Zahlungsmittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit betrifft analog zum Vorjahr insbesondere Zahlungsmittelabflüsse aus Dividendenzahlungen.

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

Mio. €	Stand am 1.1.2018	Zahlungs- wirksame Veränderungen	Zahlungs- unwirksame Veränderungen	Stand am 31.12.2018
Finanzschulden	13	-1		12
Finanzielle Verbindlichkeiten in der Finanzierungstätigkeit	13	-1		12

Mio. €	Stand am 1.1.2017	Zahlungs- wirksame Veränderungen	Zahlungs- unwirksame Veränderungen	Stand am 31.12.2017
Finanzschulden	300	-300	13	13
Finanzielle Verbindlichkeiten in der Finanzierungstätigkeit	300	-300	13	13

Bei den zahlungsunwirksamen Veränderungen der Vergleichsperiode handelt es sich ausschließlich um Effekte aus Änderungen des Konsolidierungskreises.

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. Zahlungsmittelzuflüsse aus Dividenden sind ebenfalls Bestandteil des Zahlungsmittelzuflusses aus laufender Geschäftstätigkeit.

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

[17] Segmentberichterstattung

Seit dem Erwerb der PTV Group unterscheidet der Porsche SE Konzern zwei Segmente. Das erste Segment „PSE“ umfasst den Porsche SE Holdingbetrieb und beinhaltet zudem neben den at Equity-Beteiligungen an VW und INRIX den vollkonsolidierten Spezialfonds und weitere Beteiligungen. Das zweite Segment „Intelligent Transport Systems“ (kurz: „ITS“) umfasst die Entwicklung intelligenter Softwarelösungen für die Transportlogistik, die Verkehrsplanung und das Verkehrsmanagement. Der Gesamtvorstand des Porsche SE Konzerns 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 2018:

Mio. €	PSE	ITS	Summe Segmente	Überleitung	Konzern 31.12.2018
Umsatzerlöse mit externen Dritten	1	103	103	0	103
Abschreibungen	0	-82 ²	-83		-83
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	3.624 ³		3.624		3.624
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	3.579	-79	3.500		3.500
Finanzierungsaufwendungen	-3	0	-3		-3
Übriges Finanzergebnis	0	0	0		0
Ergebnis vor Steuern	3.576	-80	3.497		3.497
Ertragsteuern	-25	2	-23		-23
Ergebnis nach Steuern	3.551	-78	3.473		3.473
Zahlungsunwirksame Aufwendungen (-) und Erträge (+)	3.630	-67	3.563		3.563
Segmentvermögen	33.678	325	34.003	-312	33.691
davon at Equity bewertete Anteile	32.501		32.501		32.501
davon Zugänge zu den langfristigen Vermögenswerten ¹	89	4	93		93
Segmentsschulden	200	92	292	0	292

¹ Mit Ausnahme von Finanzinstrumenten, aktiven latenten Steuern, Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses und Rechte aus Versicherungsverträgen

² Die Abschreibungen enthalten Wertberichtigungen auf den Geschäfts- oder Firmenwert

³ Das at Equity-Ergebnis enthält Wertberichtigungen in Höhe von 5 Mio. €

Berichtssegmente 2017:

Mio. €	PSE	ITS	Summe Segmente	Überleitung	Konzern 31.12.2017
Umsatzerlöse mit externen Dritten	0	34	34	0	34
Planmäßige Abschreibungen	0	-6	-6		-6
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	3.357 ³		3.357		3.357
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	3.309 ³	-2	3.307		3.307
Finanzierungsaufwendungen	-12	0	-12		-12
Übriges Finanzergebnis	4	0	4		4
Ergebnis vor Steuern	3.301	-2	3.299		3.299
Ertragsteuern	-22	1	-21		-21
Ergebnis nach Steuern	3.279	-1	3.278		3.278
Zahlungsunwirksame Aufwendungen (-) und Erträge (+)	3.358 ³	0	3.358		3.358
Segmentvermögen	31.488 ³	400	31.887	-312	31.576
davon at Equity bewertete Anteile	30.235 ³		30.235		30.235
davon Zugänge zu den langfristigen Vermögenswerten ^{1,2}	0	347	347		347
Segmentsschulden	197	89	285	0	285

¹ inkl. Zugänge durch Unternehmenserwerbe

² Mit Ausnahme von Finanzinstrumenten, aktiven latenten Steuern, Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses und Rechte aus Versicherungsverträgen

³ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der Erstanwendung von IFRS 9 und IFRS 15 angepasst (vgl. dazu den Abschnitt „Neue Rechnungslegungsvorschriften“).

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

Nach Regionen 2018:

Mio. €	Deutschland	Rest von Europa	Nordamerika	Asien	Übrige Märkte	Gesamt 31.12.2018
Umsatzerlöse mit externen Dritten	40	44	6	12	1	103
Langfristige Vermögenswerte ¹	32.761	2	0	0	0	32.764

¹ Mit Ausnahme von Finanzinstrumenten, aktiven latenten Steuern, Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses und Rechte aus Versicherungsverträgen.

Nach Regionen 2017:

Mio. €	Deutschland	Rest von Europa	Nordamerika	Asien	Übrige Märkte	Gesamt 31.12.2017
Umsatzerlöse mit externen Dritten	14	14	2	2	3	34
Langfristige Vermögenswerte ¹	30.573 ²	4	0	0	0	30.578

¹ Mit Ausnahme von Finanzinstrumenten, aktiven latenten Steuern, Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses und Rechte aus Versicherungsverträgen.

² Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der Erstanwendung von IFRS 9 und IFRS 15 angepasst (vgl. dazu den Abschnitt „Neue Rechnungslegungsvorschriften“).

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

[18] Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Mio. €	Fällig			Gesamt
	2019	2020 – 2023	2024 ff.	
Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen	5	12	21	38
Übrige finanzielle Verpflichtungen	3	0		3
	8	12	21	41

Mio. €	Fällig			Gesamt
	2018	2019 – 2022	2023 ff.	
Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen	5	10	22	37
Übrige finanzielle Verpflichtungen	2	0		2
	6	10	22	38

[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, von INRIX, der Venture Capital Beteiligungen, der Geldanlagen sowie der Entwicklungen an den Kapitalmärkten regelt. 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 erfolgt zur Risikostreuung bei unterschiedlichen Kontrahenten. Vertragspartner von Geld- und Kapitalanlagen sowie, bei Bedarf, derivativen Finanzinstrumenten sind nationale und internationale Kontrahenten. Ferner werden gegebenenfalls verschiedene Sicherungsmaßnahmen getroffen, wie beispielsweise die Einholung von Einstandsverpflichtungen.

Durch den Hinzuerwerb der PTV Group im Vorjahr ergibt sich darüber hinaus ein Kreditrisiko im operativen Bereich, das im Wesentlichen aus der möglichen Zahlungsunfähigkeit der Kunden und dem damit verbundenen Forderungsausfall 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 angeschlossenem 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 des 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 eins 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 zwei umfasst finanzielle Vermögenswerte, die eine signifikante Erhöhung der Ausfallwahrscheinlichkeiten zeigen. Stufe drei 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. Im 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 767 Mio. € Anwendung.

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

Die Wertberichtigungen haben sich im Geschäftsjahr wie folgt entwickelt und beziehen sich ausschließlich auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und vertragliche Vermögenswerte:

Mio. €	2018	2017
Stand am 1.1.	1	0
Effekte aus Änderungen des Konsolidierungskreises		2
Zuführung	2	0
Inanspruchnahme	0	-1
Auflösung	0	-1
Währungsdifferenzen und sonstige Veränderungen	0	0
Stand am 31.12.	3	1

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. €. Davon waren zum Stichtag 12 Mio. € als Finanzschulden und 3 Mio. € als Avale in Anspruch genommen. Im Vorjahr betrug der nicht in Anspruch genommene Betrag gewährter Kreditlinien 1.010 Mio. €.

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
31.12.2018				
Langfristige Finanzschulden	0	12		12
Langfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten		0	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3			3
Kurzfristige Finanzschulden	1			1
Kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten (ohne Derivate)	11			11
Kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten (nur Derivate)	1			1
	16	12	0	28
31.12.2017				
Langfristige Finanzschulden	0	13		13
Langfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten		5	0	5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5			5
Kurzfristige Finanzschulden	1			1
Kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten (ohne Derivate)	18			18
Kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten (nur Derivate)	19			19
	43	17	0	61

Darüber hinaus ergeben sich aus Derivaten, die in den kurzfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerten ausgewiesen werden, weitere Mittelabflüsse in Höhe von 27 Mio. € (Vorjahr: 6 Mio. €) innerhalb des nächsten Jahres.

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, Investmentfondsanteilen und derivativen Finanzinstrumenten.

Generell erfolgt 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.

Zur Darstellung von Marktpreisrisiken für diese Finanzinstrumente werden 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 1 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €).

Darüber hinaus bestehen auf Ebene der PTV Group 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

Seit dem Erwerb der PTV Group ist der Porsche SE Konzern im operativen Bereich Risiken aufgrund von Wechselkursschwankungen ausgesetzt. Verträge der PTV Group werden 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 bei der PTV Group 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:

31.12.2018					
	Zum beizulegenden Zeitwert bewertet	Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet	Nicht im Anwendungs- bereich IFRS 7	Bilanz- posten	
Mio. €	Buchwert	Buchwert	Beizulegender Zeitwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte					
At Equity bewertete Anteile	n/a	n/a	n/a	32.501	32.501
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	9	0	0	n/a	10
Kurzfristige Vermögenswerte					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	n/a	21	21	n/a	21
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1	3	3	n/a	4
Wertpapiere	138	n/a	n/a	n/a	138
Termingelder	n/a	108	108	n/a	108
Flüssige Mittel	n/a	630	630	n/a	630
Langfristige Schulden					
Finanzschulden	n/a	12	12	n/a	12
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	0	0	0	n/a	0
Kurzfristige Schulden					
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	n/a	3	3	n/a	3
Finanzschulden	n/a	1	1	n/a	1
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	0	11	11	n/a	12

31.12.2017					
	Zum beizulegenden Zeitwert bewertet	Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet		Nicht im Anwendungs- bereich IFRS 7	Bilanz- posten
Mio. €	Buchwert	Buchwert	Beizulegender Zeitwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte					
At Equity bewertete Anteile	n/a	n/a	n/a	30.235	30.235
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	7	0	0	n/a	7
Kurzfristige Vermögenswerte					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	n/a	18	18	n/a	18
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1	4	4	n/a	4
Wertpapiere	185	n/a	n/a	n/a	185
Termingelder	n/a	101	101	n/a	101
Flüssige Mittel	n/a	664	664	n/a	664
Langfristige Schulden					
Finanzschulden	n/a	12	12	n/a	12
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	3	2	2	n/a	5
Kurzfristige Schulden					
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	n/a	5	5	n/a	5
Finanzschulden	n/a	1	1	n/a	1
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1	18	18	n/a	19

Die Bewertungskategorien nach IAS 39 zum 31. Dezember 2017 ergeben sich aus der nachfolgenden Tabelle:

Mio. €	31.12.2017
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	186
Kredite und Forderungen	787
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	7
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	38
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	4

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 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 errechnet. 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. Die zum beizulegenden Zeitwert bewerteten langfristigen sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten werden mittels Black Scholes Modellen bewertet und stellen somit Bewertungen nach Stufe 3 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. €	31.12.2018	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente				
Langfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte	9			9
Kurzfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte	1	0	1	
Wertpapiere	138	60	79	
Langfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	0			0
Kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	0	0	0	

Mio. €	31.12.2017	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente				
Langfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte	7			7
Kurzfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte	1	0	0	
Wertpapiere	185	72	113	
Langfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	3			3
Kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1	0	0	

In den Wertpapieren wurde im Geschäftsjahr 2018 aufgrund des Übergangs der Bewertungslogik von beobachtbaren Marktdaten auf Marktpreise eine Umgliederung von Stufe 2 in Stufe 1 in Höhe von 16 Mio. € (Vorjahr: 56 Mio. €) vorgenommen; dem standen Umgliederungen von Stufe 1 in Stufe 2 in Höhe von 7 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) gegenüber.

Die langfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerte enthalten Beteiligungen an Venture Capital Gesellschaften.

Der beizulegende Zeitwert der sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten, der der Stufe 3 zugeordnet wurde, resultiert aus einer Earn-Out Verpflichtung, die im Rahmen des Erwerbs der PTV Group als bedingte Gegenleistung angesetzt wurde.

Das Nettoergebnis der jeweiligen Bewertungskategorie stellt sich wie folgt dar:

Nettoergebnis aus Finanzinstrumenten nach Bewertungskategorien gemäß IFRS 9 in 2018

Mio. €	2018
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Vermögenswerte (FVtPL)	- 1
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte (FAAC)	- 1
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten (FLAC)	- 1
	- 3

Nettoergebnis aus Finanzinstrumenten nach Bewertungskategorien gemäß IAS 39 in 2017

Mio. €	2017
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente	3
Kredite und Forderungen	1
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete bedingte Gegenleistungen	0
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	- 11
	- 7

Die Nettoergebnisse aus erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerten bzw. Verbindlichkeiten setzen sich aus der Fair Value-Bewertung von Wertpapieren und Derivaten zusammen.

Die Nettoergebnisse aus der Kategorie „zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte“ beinhalten Wertberichtigungen in Höhe von 2 Mio. € sowie gegenläufig Zinserträge und Effekte aus Währungsumrechnung von untergeordneter Bedeutung.

Die Nettoergebnisse aus der Kategorie „zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten“ beinhalten überwiegend Zinsaufwendungen.

Die nachfolgende Tabelle enthält die Nominalvolumina der aktivierten und passivierten derivativen Finanzinstrumente, die alle eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr aufweisen:

Mio. €	Nominalvolumen gesamt	
	31.12.2018	31.12.2017
Zinssicherung mit positivem Buchwert	105	52
Aktienoptionen mit positivem Buchwert		8
Warenterminkontrakte mit positivem Buchwert	7	9
Zinssicherung mit negativem Buchwert	56	62
Aktienoptionen mit negativem Buchwert	0	31
Warenterminkontrakte mit negativem Buchwert	7	9
	174	171

[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 2018 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. Die Entwicklung sämtlicher im Geschäftsjahr 2018 anhängiger Klageverfahren und rechtlicher Risiken ist im Konzernlagebericht und Lagebericht der Porsche SE im Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“ dargestellt.

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

Beim Oberlandesgericht Celle ist ein 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 Erwerbs der Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG. Zum Teil werden die Ansprüche auch auf angebliche kartellrechtliche Anspruchsgrundlagen gestützt. Das Musterverfahren wurde durch einen Vorlagebeschluss des Landgerichts Hannover vom 13. April 2016 eingeleitet, nachdem die Kläger in vier von sechs rechtshängigen Verfahren vor dem Landgericht Hannover einen KapMuG-Antrag gestellt hatten. Am 11. Mai 2016 hat das Landgericht Hannover alle sechs bei ihm gegen die Porsche SE rechtshängigen Verfahren bis zu einer rechtskräftigen Entscheidung über die von ihm bestimmten Feststellungsziele im Musterverfahren vor dem Oberlandesgericht Celle ausgesetzt. Bei den sechs

ausgesetzten Verfahren handelt es sich um Klageverfahren von insgesamt 40 Klägern, die insgesamt angebliche Schadensersatzansprüche in Höhe von rund 5,4 Mrd. € zzgl. Zinsen geltend machen. Mit Beschluss vom 12. Januar 2017 hat das Oberlandesgericht Celle dem KapMuG-Vorlagebeschluss weitere Feststellungsziele hinzugefügt. Der erste Termin zur mündlichen Verhandlung fand am 12. Oktober 2017 statt. In diesem Termin hat das Oberlandesgericht Celle angekündigt, weitere Feststellungsziele zu ergänzen und seine vorläufige Auffassung zum Sach- und Streitstand erläutert. Mit Beschlüssen vom 11. September 2018 und 19. November 2018 hat das Oberlandesgericht Celle dem KapMuG-Vorlagebeschluss vier weitere Feststellungsziele hinzugefügt und mehrere Feststellungsziele neu gefasst. Im Jahr 2018 fanden mehrere Termine zur mündlichen Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Celle statt. Die nächsten Termine sind ab dem 26. März 2019 bestimmt. Seit Beginn des Musterverfahrens sind durch die Beteiligten auf Klägersseite eine Vielzahl von Befangenheitsanträgen gestellt worden, die sämtlich zurückgewiesen wurden. 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.

Des Weiteren sind bzw. waren folgende Verfahren im Zusammenhang mit dem Aufbau der Beteiligung an der Volkswagen AG rechtshängig:

Wegen der gleichen angeblichen Ansprüche, 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, haben die gleichen Kläger im September 2013 Klage gegen zwei Mitglieder (hiervon eines nicht mehr amtierend) des Aufsichtsrats der Porsche SE beim Landgericht Frankfurt am Main eingereicht. Die Porsche SE ist diesem Rechtsstreit auf Seiten der Aufsichtsratsmitglieder als Streithelferin beigetreten. Ein Termin zur mündlichen Verhandlung fand am 30. April 2015 statt. Durch Zwischenurteil vom 21. Mai 2015 hat das Gericht sechs von sieben Klägern aufgegeben, eine Prozesskostensicherheit zu stellen. Die Porsche SE hält die geltend gemachten Ansprüche für unbegründet.

Am 7. Juni 2012 hat die Porsche SE beim Landgericht Stuttgart Klage gegen zwei Gesellschaften eines Investmentfonds auf Feststellung des Nichtbestehens angeblicher Ansprüche in Höhe von rund 195 Mio. USD eingereicht. Der Investmentfonds hatte außergerichtlich behauptet, die Porsche SE habe im Rahmen des Erwerbs ihrer Beteiligung an der Volkswagen AG während des Jahres 2008 falsche und irreführende Angaben gemacht. Der Investmentfonds hat deshalb Klage vor einem englischen Gericht angedroht. Am 18. Juni 2012 hat der Investmentfonds Klage gegen die Porsche SE beim Commercial Court in England eingereicht. Das englische Verfahren wurde am 6. März 2013 auf beiderseitigen Parteienantrag ausgesetzt, bis in dem beim Landgericht Stuttgart begonnenen Verfahren rechtskräftig über die Frage entschieden wurde, welches Gericht das zuerst angerufene Gericht ist. Das Landgericht Stuttgart hat mit Beschluss vom 24. Juli 2013 festgestellt, dass das Landgericht Stuttgart das zuerst angerufene Gericht ist. Gegen diese Entscheidung des Landgerichts Stuttgart hat eine der Beklagten das Rechtsmittel der sofortigen Beschwerde eingelegt. Mit Beschluss vom 28. November 2013 hat das Landgericht Stuttgart der Beschwerde nicht abgeholfen und die Beschwerde dem Oberlandesgericht Stuttgart zur Entscheidung vorgelegt. Mit Beschluss vom 30. Januar 2015 hat das Oberlandesgericht Stuttgart die sofortige Beschwerde zurückgewiesen. Die Beklagte hat Rechtsbeschwerde zum Bundesgerichtshof

eingelegt. Mit Beschluss vom 13. September 2016 hat der Bundesgerichtshof den Beschluss des Oberlandesgerichts Stuttgart vom 30. Januar 2015 aufgehoben und die Sache zur erneuten Entscheidung an das Oberlandesgericht Stuttgart zurückverwiesen. Die Beklagtenseite hat einen Befangenheitsantrag gestellt, über den noch nicht entschieden wurde. Die Porsche SE hält die in England erhobene Klage für unzulässig und die geltend gemachten Ansprüche für unbegründet.

Im Zusammenhang mit dem Aufbau der Beteiligung an der Volkswagen AG sind bislang insgesamt fünf Schadensersatzklagen mit einem Gesamtstreitwert von ursprünglich rund 1,36 Mrd. € (zzgl. Zinsen) rechtskräftig abgewiesen oder zurückgenommen worden. Die ehemaligen Vorstandsmitglieder Dr. Wendelin Wiedeking und Holger P. Härter wurden in 2016 vom Vorwurf der informationsgestützten Marktmanipulation rechtskräftig freigesprochen und der Antrag auf Verhängung einer Geldbuße gegen die Porsche SE in Höhe von 807 Mio. € infolgedessen abgelehnt. Das Ermittlungsverfahren gegen Mitglieder des Aufsichtsrats ist mangels hinreichenden Tatverdachts eingestellt worden.

Klageverfahren und rechtliche Risiken im Zusammenhang mit der Dieseldematik

Im Zusammenhang mit der Dieseldematik (siehe dazu die Darstellung innerhalb des zusammengefassten Lageberichts für das Geschäftsjahr 2018 im Abschnitt „Die Dieseldematik“ im Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern“) sind gegen die Porsche SE folgende Ansprüche im Zusammenhang mit dem Erwerb von Vorzugsaktien der Porsche SE oder darauf bezogene Derivate sowie in zwei Verfahren in Bezug auf Aktien der Volkswagen AG geltend gemacht worden:

Vor Stuttgarter Gerichten sind gegen die Porsche SE derzeit Klageverfahren mit einem Gesamtvolumen von rund 954 Mio. € anhängig. Die Kläger werfen der Porsche SE angeblich pflichtwidrig unterlassene bzw. fehlerhafte Kapitalmarktinformationen im Zusammenhang mit der Dieseldematik vor. Ein Teil der Klagen richtet sich sowohl gegen die Porsche SE als auch gegen die Volkswagen AG. Eine Klage über rund 11.500 € ist sowohl gegen die Porsche SE als auch die Robert Bosch GmbH gerichtet. Von den Klagen sind 197 in erster Instanz beim Landgericht Stuttgart anhängig. Soweit beziffert sind sie auf Schadensersatz in Höhe von insgesamt rund 790 Mio. € (zzgl. Zinsen) und teils auf Feststellung einer Schadensersatzverpflichtung gerichtet. Zwei weitere Verfahren, in denen insgesamt weitere rund 164 Mio. € Schadensersatz geltend gemacht worden sind, befinden sich derzeit in der Berufungsinstanz. In diesen Verfahren hatte das Landgericht Stuttgart am 24. Oktober 2018 den Klagen in Höhe von rund 47 Mio. € stattgegeben und die Klagen im Übrigen abgewiesen. Die Porsche SE und die jeweilige Klägerseite haben gegen die am 24. Oktober 2018 ergangenen Urteile des Landgerichts Stuttgart Berufung eingelegt. Die Porsche SE hat im Dezember 2018 in einem Teil der Verfahren Befangenheitsanträge gegen den verfahrensführenden Einzelrichter gestellt, über die noch nicht entschieden wurde. Die Porsche SE hält die Klagen für unbegründet.

Ein Teil der Kläger der Stuttgarter Verfahren hat Musterverfahrensanträge nach dem KapMuG gestellt. Die Porsche SE hat hilfsweise für den Fall, dass das Landgericht Stuttgart Klagen nicht ohne weiteres abweist, in insgesamt zehn dieser Verfahren den Erlass eines KapMuG-Vorlagebeschlusses mit sechs näher bezeichneten Feststellungszielen beantragt. Das Landgericht Stuttgart hat mit Blick auf die vorgenannten KapMuG-Anträge am 28. Februar 2017 einen Vorlage-

beschluss erlassen, mit dem es insgesamt neun der von den Klägern geltend gemachten Feststellungsziele sowie die vorgenannten sechs hilfsweise von der Porsche SE geltend gemachten Feststellungsziele dem Oberlandesgericht Stuttgart zur Entscheidung vorlegt. Zudem hat das Landgericht Stuttgart am 6. Dezember 2017 in einem Verfahren gegen die Volkswagen AG einen KapMuG-Vorlagebeschluss bezüglich Fragen der örtlichen Zuständigkeit in Bezug auf Anlegerklagen im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik erlassen. Die Kläger haben zum Teil Verfahrensaussetzungen im Hinblick auf diese Vorlagebeschlüsse des Landgerichts Stuttgart beantragt. Zum Teil haben die Kläger Verfahrensaussetzungen im Hinblick auf einen KapMuG-Vorlagebeschluss des Landgerichts Braunschweig in Schadensersatzverfahren, die gegen die Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik geführt werden, beantragt. Es ist derzeit offen, ob und in welchem Umfang die beim Landgericht Stuttgart anhängigen Verfahren etwa im Hinblick auf den Vorlagebeschluss des Landgerichts Braunschweig oder im Hinblick auf die Vorlagebeschlüsse des Landgerichts Stuttgart ausgesetzt werden oder bleiben. Derzeit sind 128 Verfahren auf den Vorlagebeschluss des Landgerichts Stuttgart vom 28. Februar 2017 ganz oder teilweise ausgesetzt. Einen Teil der Verfahren hat das Landgericht Stuttgart zugleich auf den Vorlagebeschluss des Landgerichts Stuttgart vom 6. Dezember 2017 bezüglich Fragen der örtlichen Zuständigkeit sowie den Vorlagebeschluss des Landgerichts Braunschweig ausgesetzt. Das Oberlandesgericht Stuttgart hat mit einem Hinweisbeschluss vom 5. Juli 2018 Zweifel an der Zulässigkeit der Einleitung des Musterverfahrens durch den Vorlagebeschluss vom 28. Februar 2017 geäußert. Am 6. Februar 2019 fand eine mündliche Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Stuttgart statt. Ein Termin zur Verkündung einer Entscheidung wurde für den 27. März 2019 bestimmt. Die Porsche SE ist der Auffassung, dass die Klagen in den ausgesetzten Ausgangsverfahren unbegründet und die im Musterverfahren von den Klägern der Ausgangsverfahren geltend gemachten Feststellungsziele nicht zu treffen sind.

Vor dem Landgericht Braunschweig sind derzeit Schadensersatzklagen in Höhe von rund 10,6 Mio. € gegen die Porsche SE anhängig. Die Porsche SE ist dabei jeweils gemeinsam mit der Volkswagen AG verklagt. Die Klagen stützen sich auf angebliche Schadensersatzansprüche wegen angeblich pflichtwidrig unterlassener bzw. fehlerhafter Kapitalmarktinformationen. Das Landgericht Braunschweig hat drei der bei ihm anhängigen Verfahren hinsichtlich der Porsche SE und der Volkswagen AG im Hinblick auf den KapMuG-Vorlagebeschluss des Landgerichts Braunschweig sowie den Vorlagebeschluss des Landgerichts Stuttgart vom 6. Dezember 2017 bezüglich Fragen der örtlichen Zuständigkeit ausgesetzt. Die Porsche SE ist damit neben der Volkswagen AG weitere Musterbeklagte des Musterverfahrens vor dem Oberlandesgericht Braunschweig sowie des mit Vorlagebeschluss vom 6. Dezember 2017 eingeleiteten Musterverfahrens vor dem Oberlandesgericht Stuttgart bezüglich Fragen der örtlichen Zuständigkeit. Eine Entscheidung über die Aussetzung der übrigen noch beim Landgericht Braunschweig anhängigen Verfahren gegen die Porsche SE steht noch aus. Mit Beschluss vom 23. Oktober 2018 hat das Oberlandesgericht Braunschweig Anträge der Beigeladenen auf Erweiterung des Musterverfahrens um Feststellungsziele, die sich ausschließlich auf angebliche Ansprüche gegen die Porsche SE beziehen, zurückgewiesen. Die Rechtsbeschwerde wurde zugelassen. Es haben mehrere Termine zur mündlichen Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Braunschweig stattgefunden. Der nächste Termin ist für den 25. März 2019 bestimmt. Die Porsche SE hält die Klagen für unzulässig und unbegründet.

Seit August 2018 haben bis zum Ablauf der Anmeldefrist 106 Anspruchsteller angebliche Schadensersatzansprüche gegen die Porsche SE im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik in

Höhe von insgesamt rund 62 Mio. € gegenüber dem Oberlandesgericht Braunschweig zum dortigen Musterverfahren angemeldet.

Gegen die Porsche SE wurden 11 Mahnbescheide in Höhe von insgesamt rund 3,7 Mio. € (zzgl. Zinsen) erwirkt. Die Mahnbescheide betreffen angebliche Schadensersatzansprüche im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik. Die Porsche SE hält die Ansprüche für unbegründet und hat gegen die Mahnbescheide jeweils Widerspruch eingelegt. Fünf Anspruchsteller haben ihre behaupteten Schadensersatzansprüche gegen die Porsche SE in Höhe von insgesamt rund 3,6 Mio. € (zzgl. Zinsen) mittlerweile klageweise geltend gemacht.

Seit Oktober 2015 haben 43 Personen außergerichtlich bzw. mittels Güteantrag, jedoch noch nicht gerichtlich, angebliche Schadensersatzansprüche im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik gegen die Porsche SE geltend gemacht. Die angeblichen Ansprüche sind zum Teil nicht beziffert. Soweit die angeblichen Ansprüche von den Anspruchstellern beziffert werden, belaufen sie sich auf insgesamt rund 520.000 € (ohne Zinsen). Die Anspruchsteller begehren Schadensersatz aufgrund angeblich nicht ausreichender oder unterlassener Veröffentlichung von Kapitalmarktinformationen durch die Porsche SE. Die Porsche SE hält die Ansprüche für unbegründet und hat sie zurückgewiesen.

Die Vereinigten Staaten von Amerika haben gegenüber der Porsche SE mit Schreiben vom 30. November 2018 einen Verjährungsverzicht für der Höhe nach nicht spezifizierte vermeintliche Schadensersatzforderungen in Bezug auf den behaupteten Erwerb von insgesamt 40.992 Porsche SE-Vorzugsaktien erbeten. Mit Antwortschreiben vom 6. Dezember 2018 hat die Porsche SE gegenüber den Vereinigten Staaten eine entsprechende Verjährungsverzichtserklärung abgegeben.

Ermittlungsverfahren

Die Staatsanwaltschaft Stuttgart hat auf Anfrage mitgeteilt, dass ihr im Sommer 2016 eine Strafanzeige der BaFin gegen Verantwortliche der Porsche SE zugegangen ist und die Staatsanwaltschaft daraufhin ein Ermittlungsverfahren wegen des Verdachts der Marktmanipulation im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik eingeleitet hat. Das Verfahren richtet sich gegen Herrn Prof. Dr. Martin Winterkorn, Herrn Hans Dieter Pötsch und Herrn Matthias Müller. Das Ermittlungsverfahren richtet sich nicht gegen die Porsche SE. Die Porsche SE hält den erhobenen Vorwurf für unbegründet.

Aktienrechtliche Streitigkeiten

Ein Aktionär hat gegen Beschlüsse der ordentlichen Hauptversammlung vom 27. Mai 2014 Anfechtungs- und Nichtigkeitsklage sowie hilfsweise positive Beschlussfeststellungsklage beim Landgericht Stuttgart eingereicht. Die Klage richtet sich gegen die Beschlüsse über die Entlastung von Vorstand und Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2013 sowie die Ablehnung des Antrags auf Abwahl des Versammlungsleiters. Ferner erhebt der Aktionär bezüglich des abgelehnten Abwahlanspruchs hilfsweise positive Beschlussfeststellungsklage. Mit Urteil vom 28. Oktober 2016 hat das Landgericht Stuttgart die Klagen abgewiesen. Der Kläger hat gegen die Entscheidung des Landgerichts Stuttgart Berufung eingelegt. Das Oberlandesgericht Stuttgart hat mit

Beschluss vom 10. September 2018 darauf hingewiesen, dass es beabsichtigt, die Berufung zurückzuweisen und zur Rücknahme der Berufung geraten. Am 18. Oktober 2018 hat der Kläger die Berufung zurückgenommen. Das Urteil des Landgerichts Stuttgart vom 28. Oktober 2016 ist damit rechtskräftig.

Derselbe Aktionär hat außerdem Anfechtungs- und Nichtigkeitsklage gegen die Beschlüsse der ordentlichen Hauptversammlung vom 29. Juni 2016 über die Entlastung des Vorstands und des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2015 erhoben. Mit Urteil vom 19. Dezember 2017 hat das Landgericht Stuttgart der Klage stattgegeben. Die Porsche SE hat gegen dieses Urteil Berufung eingelegt. Die Porsche SE hält die Klage für unbegründet.

Darüber hinaus hat derselbe Aktionär beim Landgericht Stuttgart einen Antrag auf Auskunftserteilung durch die Porsche SE gestellt. Gegenstand des Antrags sind Fragen, die angeblich in der ordentlichen Hauptversammlung vom 29. Juni 2016 gestellt und angeblich unzureichend beantwortet worden sind. Mit Beschluss vom 5. Dezember 2017 hat das Landgericht Stuttgart dem Antrag im Hinblick auf fünf Fragen stattgegeben und hinsichtlich der übrigen 49 Fragen abgelehnt. Die Porsche SE hat Beschwerde eingelegt. Die Porsche SE hält den Antrag für unbegründet.

Im November 2018 hat ein Aktionär beim Landgericht Stuttgart ein sogenanntes Statusverfahren gemäß § 98 AktG eingeleitet und die gerichtliche Feststellung beantragt, dass der Aufsichtsrat der Porsche SE abweichend von seiner derzeitigen Zusammensetzung je zur Hälfte mit Anteilseignervertretern und Arbeitnehmervertretern zu besetzen sei. Die Porsche SE ist der Auffassung, dass ihr Aufsichtsrat ordnungsgemäß zusammengesetzt und der Antrag unbegründet ist.

[21] 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 2018 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 und den INRIX Konzern aus.

Im Berichtsjahr wie im Vorjahr bestanden Leistungsbeziehungen im Wesentlichen zum Volkswagen Konzern. In den Erträgen sind neben den von der Volkswagen AG erhaltenen Dividenden in Höhe von 601 Mio. € (Vorjahr: 308 Mio. €) Erträge aus der Auflösung von Schulden und Erträge aus dem Software- und Beratungsbereich enthalten. Aufwendungen der Berichtsperiode setzen sich insbesondere aus Leistungen im Dienstleistungsbereich und aus der Bereitstellung von Fahrzeugen zusammen. Im Vorjahr waren hierin zudem noch Darlehenszinsen in Höhe von 11 Mio. € berücksichtigt. Die Verbindlichkeiten 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 „Schätzungen und Beurteilungen des Managements“ 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 passivierte Verpflichtungen hinausgehen.
- Die Porsche SE stellt die Porsche Holding Stuttgart GmbH und die Porsche AG von Verpflichtungen aus bestimmten Rechtsstreitigkeiten frei; dies schließt die Kosten für eine angemessene Rechtsverteidigung ein.
- Zudem stellt die Porsche SE die Volkswagen AG, die Porsche Holding Stuttgart 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.

Die nachfolgende Übersicht enthält die zum Stichtag in der Bilanz enthaltenen Forderungen und Verbindlichkeiten sowie die Erträge und Aufwendungen des Geschäftsjahres, die sich aus den Geschäftsvorfällen zwischen dem Porsche SE Konzern und seinen nahestehenden Unternehmen und Personen ergeben.

Mio. €	Erträge		Aufwendungen	
	2018	2017	2018	2017
Familien Porsche und Piëch	0	0		
Assoziierte Unternehmen	608	309	4	15
	608	309	4	15

Mio. €	Forderungen		Verbindlichkeiten	
	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2017
Familien Porsche und Piëch	0	0	0	0
Assoziierte Unternehmen	1	0	13	14
	1	0	13	14

Für die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Porsche SE wurden für ihre Organ-tätigkeit die nachfolgend dargestellten Leistungen und Vergütungen erfasst.

Mio. €	2018	2017
Kurzfristig fällige Leistungen	6	5
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	1	1
Andere langfristig fällige Leistungen	0	0
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	1	0
	8	6

Andere langfristig fällige Leistungen betreffen die Zuführung zu Rückstellungen für den langfristigen Teil der variablen Vergütung der Vorstandsmitglieder der Porsche SE. Die Aufwen-dungen für Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses enthalten die Zuführung zu Pensionsrückstellungen. In den Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses ist eine Zahlung an Herrn Müller im Zusammenhang mit seinem Ausscheiden aus dem Vorstand enthalten.

Zum Ende des Geschäftsjahres bestanden ausstehende Salden für die Vergütung von aktiven Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern der Porsche SE in Höhe von 7 Mio. € (Vorjahr: 7 Mio. €).

[22] Bezüge des Aufsichtsrats und des Vorstands¹

Die Gesamtbezüge der aktiven Mitglieder des Vorstands der Porsche SE belaufen sich im Geschäftsjahr 2018 auf 5 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €).

Die Bezüge eines ehemaligen Vorstandsmitglieds beliefen sich in der Berichtsperiode auf 1 Mio. €. Die für dieses ehemalige Mitglied gebildete Rückstellung für Versorgungsleistungen belief sich zum Bilanzstichtag auf 1 Mio. €.

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2018 belaufen sich auf 1 Mio. € (Vorjahr: 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.

[23] Honorar des Abschlussprüfers

Das für das Geschäftsjahr berechnete Honorar des Abschlussprüfers Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart, gemäß § 314 Abs. 1 Nr. 9 HGB setzt sich wie folgt zusammen:

T€	2018	2017
Abschlussprüfung	591	758
Andere Bestätigungsleistungen	72	45
Steuerberatungsleistungen	409	368
Sonstige Leistungen	108	261
	1.180	1.432

In dem Posten Abschlussprüfungsleistungen ist das Honorar für die Jahresabschlussprüfung der Porsche SE und ihrer deutschen Tochterunternehmen sowie für die Konzernabschlussprüfung erfasst. Darin enthalten sind auch Honorare für freiwillige Jahresabschlussprüfungen. Die anderen Bestätigungsleistungen enthalten Honorare für die prüferische Durchsicht des Halbjahresfinanzberichts. Die sonstigen Leistungen beinhalten überwiegend Honorare für Übersetzungsleistungen. Im Vorjahr betrafen diese im Wesentlichen Leistungen im Zusammenhang mit der Durchführung von Due Diligences.

¹ Angabe nach §§ 314 Abs. 1 Nr. 6 i.V.m. 315e HGB

[24] Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche SE haben im Mai 2018 die nach § 161 AktG vorgeschriebene Erklärung abgegeben und den Aktionären der Porsche SE auf der Homepage www.porsche-se.com dauerhaft zugänglich gemacht.

[25] Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Im Zeitraum zwischen Anfang Dezember 2018 und dem 6. März 2019 hat die Porsche SE über Kapitalmarkttransaktionen insgesamt 0,7 % der Stammaktien der Volkswagen AG für 309 Mio. € erworben, davon entfallen 0,2 % bzw. 86 Mio. € auf den Zeitraum bis zum Bilanzstichtag. Der Anteil der Porsche SE an den Stammaktien der Volkswagen AG betrug zum 31. Dezember 2018 52,4 % bzw. zum 6. März 2019 52,9 %.

Darüber hinaus ergaben sich mit Ausnahme der in Anhangangabe [20] „Eventualschulden aus Rechtsstreitigkeiten“ dargestellten Entwicklungen keine weiteren berichtspflichtigen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.

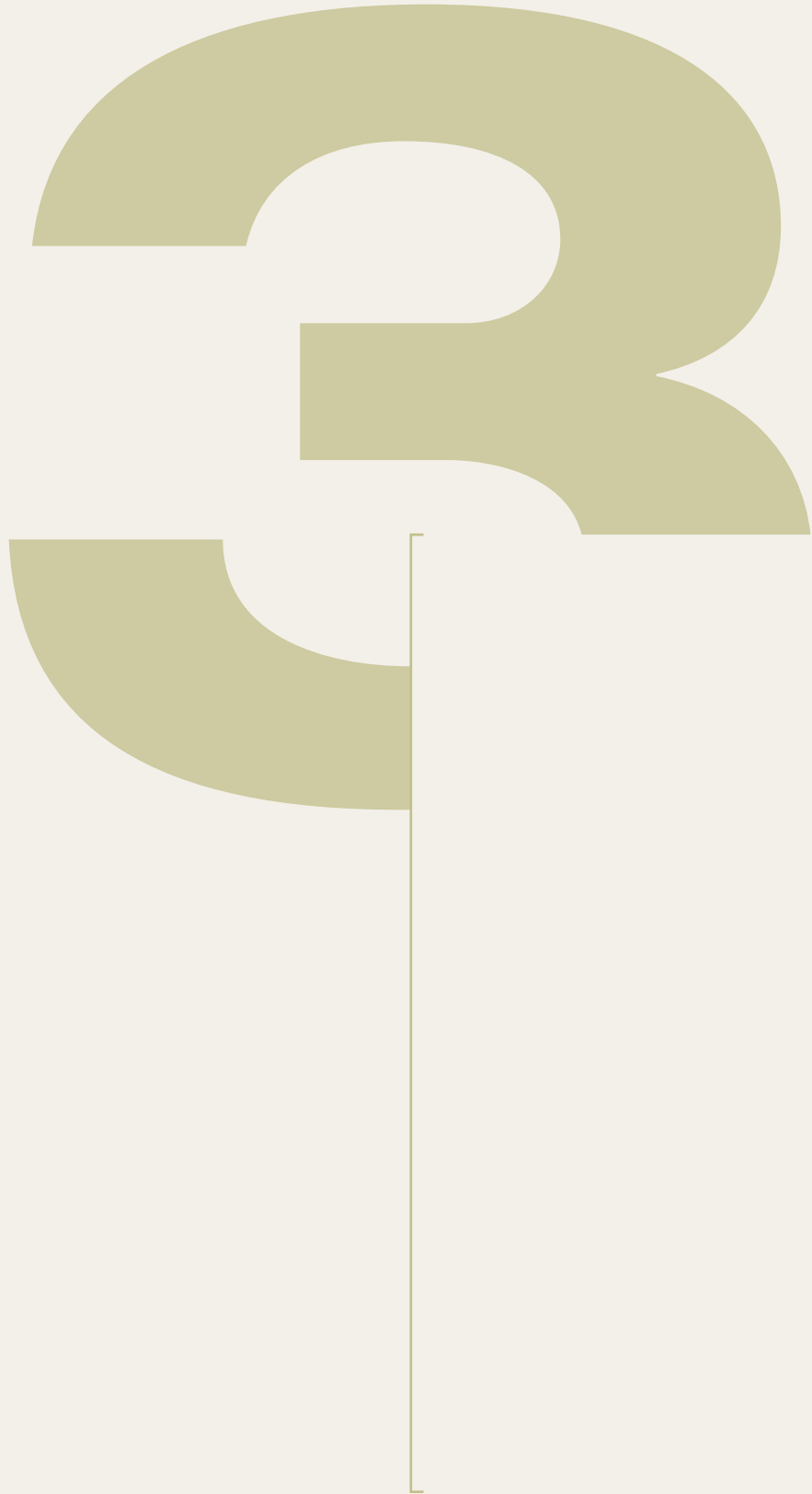
Stuttgart, den 6. März 2019

Porsche Automobil Holding SE
Der Vorstand

Hans Dieter Pötsch

Dr. Manfred Döss

Philipp von Hagen



Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Porsche Automobil Holding SE

Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Konzernlageberichts

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, (im Folgenden kurz „Porsche SE“ oder „Gesellschaft“) und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung sowie der Konzerngesamtergebnisrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2018 bis zum 31. Dezember 2018, der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2018, dem Konzerneigenkapitalpiegel und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2018 bis zum 31. Dezember 2018 sowie dem Konzernanhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der Porsche SE, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst wurde, (nachfolgend „zusammengefasster Konzernlagebericht“) für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2018 bis zum 31. Dezember 2018 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 2018 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 und
- vermittelt der beigefügte zusammengefasste Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser zusammengefasste Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Konzernlageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten 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 „Verantwor-

tung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten 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 zusammengefassten Konzernlagebericht zu dienen.

Hinweis zur Hervorhebung eines Sachverhalts - Dieseldematik

Wir verweisen auf die vom Vorstand in den Abschnitten „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“, „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern“ und „Chancen und Risiken des Porsche SE Konzerns“ sowie „Chancen und Risiken des Volkswagen Konzerns“ des zusammengefassten Konzernlageberichts dargestellten Informationen, in denen erläutert wird, dass die Porsche SE als Mehrheitsaktionär der Volkswagen AG, Wolfsburg, (im Folgenden „VW AG“) weiterhin aus der Dieseldematik insbesondere im Rahmen ihres Ergebnisses aus at Equity bewerteten Anteilen sowie durch die Entwicklung der anteiligen Börsenkapitalisierung der Vorzugs- und Stammaktien beeinflusst.

Bezüglich der Beteiligung an der VW AG sieht der Vorstand der Porsche SE insbesondere das Risiko, dass das der Gesellschaft im Rahmen der at Equity-Bewertung zugerechnete Ergebnis infolge der Dieseldematik weiteren Belastungen unterliegt. Diese können insbesondere aus neuen Erkenntnissen hinsichtlich der Höhe der im Konzernabschluss der VW AG gebildeten Risikovorsorgen oder der Auswirkungen aus der Dieseldematik auf das operative Geschäft und/oder die Finanzierungskosten des Volkswagen Konzerns, die über das in der Planung unterstellte Ausmaß hinausgehen, bestehen. Da der Werthaltigkeitstest der Beteiligung an der VW AG auf der aktuellen Planung des Volkswagen Konzerns basiert, kann sich aus unerwarteten weiteren Belastungen zur Bewältigung der Dieseldematik eine Wertminderung der Beteiligung an der VW AG ergeben.

Die zum 31. Dezember 2018 im Konzernabschluss der VW AG gebildeten Rückstellungen für Risiken im Zusammenhang mit der Dieseldematik basieren auf dem dargestellten Kenntnisstand der gesetzlichen Vertreter der VW AG. Aufgrund der mit den laufenden und erwarteten Rechtsstreitigkeiten zwangsläufig zusammenhängenden Unsicherheiten ist nicht auszuschließen, dass zukünftig die Einschätzung der Risiken durch die gesetzlichen Vertreter der VW AG anders ausfallen kann.

Rechtsrisiken aus gegen die Porsche SE im Zusammenhang mit der Dieseldematik geltend gemachten Ansprüchen können sich ebenfalls auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der Porsche SE auswirken.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zusammengefassten Konzernlagebericht sind diesbezüglich nicht modifiziert.

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 2018 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Nachfolgend beschreiben wir die aus unserer Sicht besonders wichtigen Prüfungssachverhalte:

1. Bewertung der Beteiligung an der Volkswagen AG (inkl. Auswirkungen der Dieseldisput)

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Die Beteiligung an der VW 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 VW AG unterliegt hohen Schätz- und Ermessensunsicherheiten in Bezug auf wesentliche Bewertungsparameter sowie in Bezug auf die getroffenen Annahmen in der Unternehmensplanung. Die ausgewiesenen Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten im Volkswagen Konzern in Zusammenhang mit der im September 2015 bekannt gewordenen Dieseldisput unterliegen infolge der fortbestehenden umfangreichen Ermittlungen und Verfahren sowie der Komplexität der verschiedenen Verhandlungen und fortlaufenden behördlichen Genehmigungsverfahren sowie der Entwicklung der Marktbedingungen erheblichen Schätz- und Ermessensunsicherheiten durch die gesetzlichen Vertreter der VW AG. Aufgrund der betragsmäßigen Bedeutung der bilanziellen Vorsorgen sowie des Umfangs der Annahmen und Ermessensentscheidungen der gesetzlichen Vertreter der VW AG und der hieraus jeweils resultierenden Auswirkungen auf das Ergebnis der Porsche SE war dieser Sachverhalt im Rahmen unserer Prüfung einer der bedeutsamsten Sachverhalte.

Prüferisches Vorgehen

Zur Beurteilung der durch die gesetzlichen Vertreter der Porsche SE vorgenommenen Einschätzung der Werthaltigkeit des Beteiligungsansatzes der VW AG haben wir uns 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 einbezogen. Weiterhin haben wir die von Vorstand und Aufsichtsrat der VW AG genehmigte Unternehmensplanung gewürdigt und wesentliche Planungsannahmen mit externen Analystenschätzungen verglichen. 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 Dieseldisput-Thematik auf das laufende Ergebnis der VW AG und somit auf die Bewertung des im laufenden Geschäftsjahr erfassten at Equity-Ergebnisses bei der Porsche SE infolge weiterer Sonderbelastungen haben wir die Prüfung des Volkswagen Konzernabschlusses durch deren Konzernabschlussprüfer begleitet. Hierzu haben wir Prüfungsanweisungen an den Konzernabschlussprüfer der VW AG versendet, in denen wir Vorgaben zur Risikoeinstufung und zum Prüfungsvorgehen, insbesondere im Zusammenhang mit Risiken bezüglich der Dieseldisput-Thematik 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.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich keine Einwendungen hinsichtlich der Bewertung der Beteiligung an der VW AG ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben

Die angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen der Beteiligung an der VW AG und die damit in Zusammenhang stehenden Angaben zu Ermessensausübungen des Vorstands hinsichtlich der Einschätzung zur Werthaltigkeit der Beteiligung an der VW AG sind im Konzernanhang in den Kapiteln „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ und „[7] At Equity bewertete Anteile“ und im zusammengefassten 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

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Die Porsche SE hält als beteiligungsverwaltende Holding insbesondere die Beteiligung an der VW AG. Die Gesellschaft ist im Zusammenhang mit dem Aufbau der Beteiligung an der VW AG sowie in Verbindung mit der im September 2015 bei der VW AG bekannt gewordenen Dieseldisput-Thematik 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 ein besonders wichtiger Prüfungssachverhalt.

Prüferisches Vorgehen

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 Anhang gewürdigt.

Hinsichtlich der Beurteilung der rechtlichen Risiken und deren Darstellung im Konzernabschluss haben sich keine Einwendungen ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben

Die Beurteilung der rechtlichen Risiken durch die gesetzlichen Vertreter ist im Konzernanhang in den Kapiteln „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ und „[20] Eventualschulden aus Rechtsstreitigkeiten“ und im zusammengefassten Konzernlagebericht in den Kapiteln „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“ und „Chancen- und Risiken des Porsche SE Konzerns“ enthalten.

Sonstige Informationen

Der Aufsichtsrat ist für den Bericht des Aufsichtsrats nach § 171 Abs. 2 AktG und die Entsprechenserklärung des Aufsichtsrats zum Corporate Governance Kodex nach § 161 AktG verantwortlich. Im Übrigen sind die gesetzlichen Vertreter für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die Bestandteile des Geschäftsberichts, mit Ausnahme des geprüften Konzernabschlusses und zusammengefassten Konzernlageberichts sowie unseres Bestätigungsvermerks, insbesondere den „Bilanzeid“ gemäß § 297 Abs. 2 Satz 4 HGB, den Bericht des Aufsichtsrats nach § 171 Abs. 2 AktG, den Abschnitt „Brief des Vorstands an die Aktionäre“, den Corporate-Governance-Bericht, den Abschnitt „Porsche SE Aktie“ sowie die Erklärung zur Unternehmensführung. Von diesen sonstigen Informationen haben wir eine Fassung bis zur Erteilung dieses Bestätigungsvermerks erhalten.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zusammengefassten 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, zusammengefassten 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 zusammengefassten 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 zusammengefassten 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 zusammengefassten Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im zusammengefassten Konzernlagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Konzernlageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten 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 zusammengefasste 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 zusammengefassten 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 zusammengefassten 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 zusammengefassten 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 zusammengefassten 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 zusammengefassten 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 zusammengefassten 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 zusammengefassten Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns;
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im zusammengefassten 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

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 15. Mai 2018 als Abschlussprüfer gewählt und gelten, da kein anderer Prüfer bestellt wurde, gemäß § 318 Abs. 2 HGB damit als Konzernabschlussprüfer. Wir wurden am 18. Dezember 2018 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 1983/84 als Abschlussprüfer der Porsche SE 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 Marco Koch.

Stuttgart, 7. März 2019

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Meyer
Wirtschaftsprüfer

Koch
Wirtschaftsprüfer

Versicherung der gesetzlichen Vertreter (Bilanzeit)

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 6. März 2019

Porsche Automobil Holding SE
Der Vorstand

Hans Dieter Pötsch

Dr. Manfred Döss

Philipp von Hagen



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

Peggy Bergman/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. März 2019

Bilanzpresse- und Analystenkonferenz in Stuttgart

17. Mai 2019

Konzernquartalsmitteilung 1. Quartal 2019

27. Juni 2019

Ordentliche Hauptversammlung in Stuttgart

7. August 2019

Halbjahresfinanzbericht 2019

12. November 2019

Konzernquartalsmitteilung 3. Quartal 2019