

PORSCHE SE

2019

Geschäftsbericht

2019



Wesentliche Kennzahlen

		2019 IFRS	2018 IFRS	2017 IFRS
Porsche SE Konzern				
Bilanzsumme	Mio. €	35.592	33.708 ¹	31.576
Eigenkapital	Mio. €	35.284	33.416 ¹	31.292
At Equity bewertete Anteile	Mio. €	34.597	32.518 ¹	30.235
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	Mio. €	4.406	3.641 ¹	3.357
Umsatzerlöse	Mio. €	116	103	34
Personalaufwand	Mio. €	80	77	31
Finanzergebnis	Mio. €	24	-3	-8
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	4.416	3.514 ¹	3.299
Ergebnis nach Steuern	Mio. €	4.408	3.491 ¹	3.278
Ergebnis je Stammaktie ²	€	14,39	11,39 ¹	10,70
Ergebnis je Vorzugsaktie ²	€	14,39	11,40 ¹	10,71
Nettoliquidität	Mio. €	553	864	937
Mitarbeiter am 31. Dezember		951	935	823
		2019 HGB	2018 HGB	2017 HGB
Porsche SE				
Jahresüberschuss	Mio. €	788	480	235
Bilanzgewinn	Mio. €	952	676	538
Dividende je Stammaktie	€	3,104 ³	2,204	1,754
Dividende je Vorzugsaktie	€	3,110 ³	2,210	1,760

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der Änderung einer Kaufpreisallokation angepasst.

² Unverwässert und verwässert

³ Vorschlag an die Hauptversammlung der Porsche SE

Beteiligungen der Porsche SE

PORSCHE SE

Kerninvestment

Anteil an Stammaktien: 53,1 %
(Entspricht Anteil am gezeichneten Kapital: 31,3 %)

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT



VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES

AKTIENGESELLSCHAFT

Weitere Beteiligungen



Minderheitsbeteiligungen



2019

2019





Porsche Taycan Turbo S

2019

„Die Porsche SE unterstützt die Volkswagen AG bei ihrer Strategie „TOGETHER 2025+“, die sowohl die Transformation zu einem digitalen Tech-Konzern als auch die Steigerung des Unternehmenswertes beinhaltet.“

Hans Dieter Pötsch



An unsere Aktionäre **6**

Brief an unsere Aktionäre 10

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

Bericht des Aufsichtsrats 20

Porsche SE Aktie 28



Konzernlagebericht und Lagebericht der Porsche Automobil Holding SE

32

Grundlagen des Konzerns 36

Wirtschaftsbericht 38

Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen
im Porsche SE Konzern 38

Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen
im Volkswagen Konzern 46

Geschäftsverlauf 50

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage 57

Porsche Automobil Holding SE
(Jahresabschluss nach HGB) 63

Nachhaltige Wertsteigerung
im Porsche SE Konzern 67

Gesamtaussage zur
wirtschaftlichen Lage der Porsche SE
sowie des Porsche SE Konzerns 69

Vergütungsbericht 70

**Chancen und Risiken
der zukünftigen Entwicklung** 78

**Veröffentlichung der Erklärung
zur Unternehmensführung
und Corporate Governance Bericht** 104

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag 105

Prognosebericht und Ausblick 106

Glossar 111



Konzernabschluss

112

**Konzern-Gewinn- und
Verlustrechnung** 116

Konzern-Gesamtergebnisrechnung 117

Konzernbilanz 118

Konzern-Eigenkapitalpiegel 119

Konzern-Kapitalflussrechnung 120

Konzernanhang 121

**Bestätigungsvermerk
des unabhängigen Abschlussprüfers** 200

**Versicherung der gesetzlichen
Vertreter (Bilanzzeit)** 209





1 | An unsere Aktionäre





1

An unsere Aktionäre

Brief an unsere Aktionäre	10
Verwaltungsorgane der Porsche Automobil Holding SE und deren Mandate	12
Bericht des Aufsichtsrats	20
Porsche SE Aktie	28

Brief an unsere Aktionäre

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

die Automobilindustrie befindet sich mitten in einem fundamentalen Wandel. Elektromobilität, digitale Vernetzung und autonomes Fahren werden unsere Branche grundlegend verändern. Die Porsche SE unterstützt die Volkswagen AG bei ihrer Strategie „TOGETHER 2025+“, die sowohl die Transformation zu einem digitalen Tech-Konzern als auch die Steigerung des Unternehmenswertes beinhaltet. Dass wir in der Porsche SE unverändert vom Wertsteigerungspotenzial des Volkswagen Konzerns überzeugt sind, haben wir im vergangenen Geschäftsjahr unterstrichen und unsere Beteiligung aufgestockt. Mit einem Anteil von 53,1 Prozent an den Volkswagen Stammaktien sind wir ein Garant für stabile Eigentümerverhältnisse.

Das vergangene Geschäftsjahr war für die Porsche SE sehr erfolgreich. So stieg das Konzernergebnis nach Steuern auf 4,4 Mrd. Euro, ein Plus von 26,3 Prozent im Vergleich zum Vorjahr (3,5 Mrd. Euro). Maßgeblich beeinflusst ist diese Entwicklung durch das at Equity-Ergebnis aus der Beteiligung an der Volkswagen AG von 4,4 Mrd. Euro, nach 3,6 Mrd. Euro im Vorjahr. Zum Stichtag 31. Dezember 2019 betrug die Nettoliquidität 553 Mio. Euro (Vorjahr: 864 Mio. Euro). Der Rückgang ist insbesondere auf den Erwerb der Volkswagen Stammaktien zurückzuführen.

Erfreulich entwickelte sich auch unser Tochterunternehmen PTV AG. Dank eines starken vierten Quartals hat der Umsatz im Geschäftsjahr 2019 auf 116 Mio. Euro zugelegt. Unter dem Strich steht ein zweistelliges Umsatzwachstum und ein auf Ebene der PTV positives operatives Ergebnis von 5 Mio. Euro. Der neue PTV-Vorstand hat zudem eine Strategie erarbeitet, um das Unternehmen künftig stärker auf cloudbasierte Lösungen auszurichten.

Darüber hinaus ist die Porsche SE an vier US-Technologieunternehmen beteiligt. AEVA arbeitet an einem innovativen LIDAR-Sensorsystem, das eine Schlüsseltechnologie für fortgeschrittene Fahrerassistenzsysteme ist. INRIX ist ein führender Anbieter von Echtzeitverkehrsinformationen. Die beiden 3D-Druck-Spezialisten Markforged und Seurat haben 2019 Fortschritte beim Absatz bzw. bei der Entwicklung ihrer Produkte gemacht.

Auf der juristischen Seite ist beim Oberlandesgericht Celle seit mehr als drei Jahren ein Verfahren nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz im Zusammenhang mit dem



Hans Dieter Pötsch
Vorsitzender des Vorstands

Beteiligungsaufbau an der Volkswagen AG anhängig. Kläger machen dort angebliche Schadensersatzansprüche in Höhe von insgesamt rund 5,4 Mrd. Euro geltend. Nach einer vorläufigen Auffassung des Oberlandesgerichts Celle besteht keine juristische Grundlage für die Klagen. Dies ist auch die Position der Porsche SE.

Was die Dieselmaterie betrifft, ist die Porsche SE weiterhin mit Anlegerklagen konfrontiert. Insgesamt sind 200 Verfahren vor dem Landgericht Stuttgart, zwei Verfahren vor dem Oberlandesgericht Stuttgart und 30 Verfahren vor dem Landgericht Braunschweig anhängig. Gefordert wird Schadensersatz in Höhe von rund 1,1 Mrd. Euro. Wir betrachten die im Zusammenhang mit der Dieselmaterie gegen die Porsche SE erhobenen Klagen als unbegründet und teilweise auch als unzulässig.

Für die allgemeine Geschäftsentwicklung unseres Unternehmens sind wir zuversichtlich: Die Porsche SE geht für das Geschäftsjahr 2020 von einem positiven Konzernergebnis nach Steuern zwischen 3,5 Mrd. Euro und 4,5 Mrd. Euro aus, welches im Wesentlichen durch die Ergebnisentwicklung im Volkswagen Konzern geprägt wird. Die Nettoliquidität im Porsche SE Konzern wird sich zum 31. Dezember 2020 ohne Berücksichtigung künftiger Investitionen voraussichtlich zwischen 0,4 Mrd. Euro und 0,9 Mrd. Euro bewegen.

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen vor, auch für das Geschäftsjahr 2019 die Dividende zu erhöhen. Die Vorzugsaktionäre sollen 3,11 Euro je Aktie erhalten, die Stammaktionäre 3,104 Euro je Aktie. Das ergibt eine Ausschüttungssumme von rund 952 Mio. Euro.

Wir sind davon überzeugt, dass die Porsche SE den fundamentalen Wandel der Automobilbranche erfolgreich mitgestalten 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

Vorsitzender

Vorsitzender des Aufsichtsrats der

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

Mandate:

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

Dr. Hans Michel Piëch

Stellvertretender Vorsitzender

Aufsichtsrat der Volkswagen AG

Mandate:

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

Stand: 31. Dezember 2019

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

Prof. Dr. Ulrich Lehner

Mitglied des Gesellschafterausschusses
der Henkel AG & Co. KGaA

Mandate:

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

Mag. Josef Michael Ahorner

Unternehmer

Mandate:

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

Dr. Ferdinand Oliver Porsche

Vorstand der Familie Porsche AG
Beteiligungsgesellschaft

Mandate:

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

Mag. Marianne Heiß

Chief Executive Officer der
BBDO Group Germany GmbH

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt
- Volkswagen AG, Wolfsburg

Dr. Günther Horvath

Geschäftsführer der
Dr. Günther J. Horvath Rechtsanwalt GmbH

**Prof. TU Graz e.h. KR Ing. Siegfried Wolf
(seit 11. April 2019)**

Unternehmer

Dr. Stefan Piëch

Unternehmer

Mandate:

- o SEAT S.A., Barcelona

Mandate:

- Continental AG, Hannover
- Schaeffler AG, Herzogenaurach
- o Banque Eric Sturza SA, Genf
- o MIBA AG, Mitterbauer Beteiligungs AG, Laakirchen (gemäß § 28a Abs. 5 Ziff. 5 österreichisches Bankwesengesetz eine Aufsichtsratsstätigkeit)
- o Sberbank Europe AG, Wien (Vorsitz)

Peter Daniell Porsche

Geschäftsführer der
PDP Management Services GmbH

Mandate:

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

Stand: 31. Dezember 2019

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

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

Präsidialausschuss:

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

Prüfungsausschuss:

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

Nominierungsausschuss:

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

Mitglieder des Vorstands

Hans Dieter Pötsch

Vorsitzender des Vorstands
und Finanzvorstand

Mandate:

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

Stand: 31. Dezember 2019

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

Dr. Manfred Döss

Recht und Compliance
Mitglied des Vorstands

Mandate:

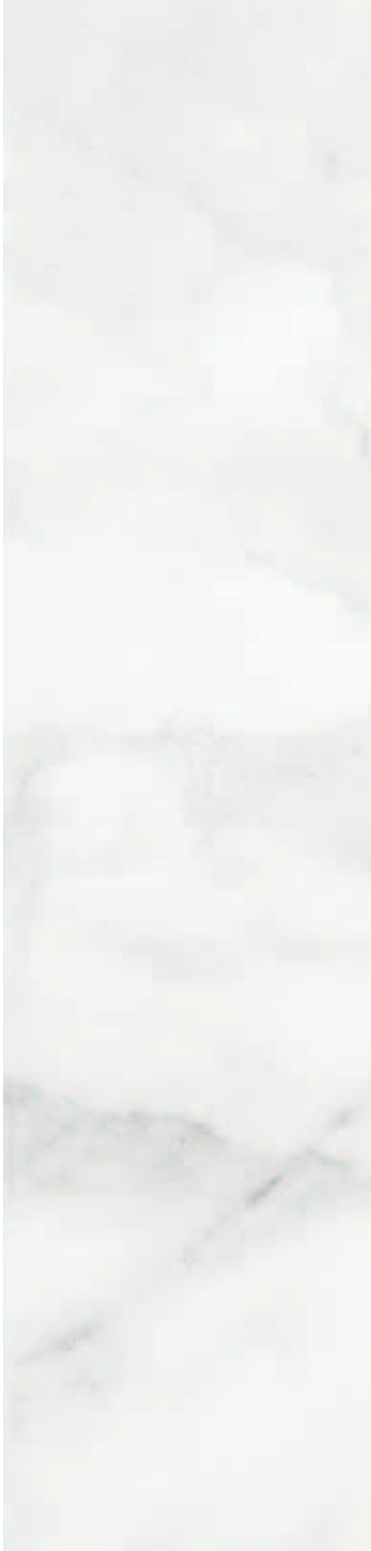
- PTV Planung Transport Verkehr AG, Karlsruhe
- TRATON SE, München

Philipp von Hagen

Beteiligungsmanagement
Mitglied des Vorstands

Mandate:

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



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 Holdinggesellschaft mit Beteiligungen entlang der automobilen Wertschöpfungskette. Als Kerninvestment hält sie die Mehrheit der Stammaktien an der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg („Volkswagen AG“ oder „Volkswagen“), und versteht sich als deren langfristig orientierter Ankerinvestor. Wir sind weiterhin davon überzeugt, dass der Volkswagen Konzern ein erhebliches Wertsteigerungspotenzial besitzt.

Die Porsche SE hat ihren Anteil an den Stammaktien der Volkswagen AG im Geschäftsjahr 2019 auf 53,1 Prozent erhöht und dadurch erneut ein starkes Bekenntnis zu Volkswagen abgegeben. Der Vorstand der Volkswagen AG richtet das Unternehmen neu aus – hin zu Elektromobilität, digitaler Vernetzung und zum autonomen Fahren. Der Volkswagen Konzern plant, bis 2024 rund 60 Milliarden Euro für diese neuen Technologien aufzuwenden. Gleichzeitig beschäftigt sich der Vorstand der Volkswagen AG intensiv mit dem Thema Unternehmensbewertung und der Frage, wie er die Profitabilität erhöhen kann. Der Teilbörsengang der TRATON SE war in diesem Zusammenhang ein wichtiger Meilenstein. Der Aufsichtsrat der Porsche SE befürwortet, ebenso wie der Vorstand, ausdrücklich diesen Teilbörsengang und steht uneingeschränkt hinter der Strategie des Volkswagen Konzerns.

Als langfristig orientierter Investor unterstützen wir unsere Tochtergesellschaft PTV Planung Transport Verkehr AG, Karlsruhe („PTV“), in ihrer Entwicklung von einem reinen Softwareanbieter zu einem Anbieter von plattformbasierten Lösungen. Die PTV konzentriert sich vor allem auf Software für die Modellierung, Planung und Steuerung von Verkehrsströmen sowie für die Flotten- und Routenoptimierung. Die Porsche SE ist unverändert davon überzeugt, dass die PTV in den kommenden Jahren – insbesondere nach der Neubesetzung des Vorstands – ein signifikantes Wachstum erzielen kann.

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.



Dr. Wolfgang Porsche
Vorsitzender des Aufsichtsrats

Arbeit des Aufsichtsrats

Gemäß der Satzung setzt sich der Aufsichtsrat aus zehn von der Hauptversammlung zu bestellenden Mitgliedern (Anteilseignervertreter) zusammen. Hinsichtlich der Zusammensetzung des Aufsichtsrats ist im November 2018 durch einen Aktionär ein sogenanntes Statusverfahren gemäß § 98 AktG beim Landgericht Stuttgart eingeleitet worden. Es wurde 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. Der Aufsichtsrat ist der Auffassung, dass er ordnungsgemäß zusammengesetzt und der Antrag daher unbegründet ist. Eine Entscheidung in der Sache ist noch nicht ergangen.

Der Aufsichtsrat tagte im Geschäftsjahr 2019 in vier ordentlichen und einer außerordentlichen Sitzung. Die ordentlichen Sitzungen fanden im März, Juni, Oktober und November statt, die außerordentliche Sitzung wurde am 25. September 2019 abgehalten. Gegenstand der außerordentlichen Sitzung des Aufsichtsrats war der Umstand der Anklageerhebung durch die Staatsanwaltschaft Braunschweig gegen die Herren Pötsch, Dr. Diess und Prof. Dr. Winterkorn. Der Aufsichtsrat beschloss, dass er ungeachtet der Anklageerhebung durch die Staatsanwaltschaft Braunschweig uneingeschränkt hinter Herrn Pötsch in seiner Eigenschaft als Vorsitzender des Vorstands der Porsche SE und als Vorsitzender des Aufsichtsrats der Volkswagen AG und hinter Herrn Dr. Diess als Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen AG steht.

Bis auf Herrn Mag. Josef Michael Ahorner, der an zwei Aufsichtsratssitzungen nicht teilgenommen hat, und Herrn Prof. Dr. Ulrich Lehner, der an einer Sitzung nicht teilgenommen hat, waren alle weiteren Aufsichtsratsmitglieder bei sämtlichen Sitzungen des Aufsichtsrats im Jahr 2019 zugegen.

Der Aufsichtsrat wurde im Rahmen seiner Überwachungs- und Beratungsaufgaben während des Geschäftsjahres 2019 anhand schriftlicher Berichte des Vorstands sowie mündlich in Sitzungen über die Unternehmensentwicklung ausführlich informiert. Im Fokus der Berichterstattung standen die wirtschaftliche Lage der Porsche SE und ihrer Beteiligungen (insbesondere die Volkswagen AG), der Geschäftsverlauf, die Entwicklung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage und die Risikolage. Zudem überwachte der Aufsichtsrat die Wirtschaftlichkeit der

Unternehmensführung. Der Aufsichtsrat prüfte ferner den mit uneingeschränkten Bestätigungsvermerken versehenen Jahres- und Konzernabschluss sowie den zusammengefassten Konzernlagebericht des Geschäftsjahres 2018, billigte diese und stellte den Jahresabschluss 2018 der Porsche SE fest. Gegen den Abhängigkeitsbericht 2018 wurden ebenfalls keine Einwendungen erhoben. Ein weiterer Fokus der Überwachungstätigkeit des Aufsichtsrats bestand darin, sich fortlaufend über die Entwicklung und den Stand der verschiedenen Rechtsstreitigkeiten (insbesondere der Schadensersatzklagen, des strafrechtlichen Ermittlungsverfahrens der Staatsanwaltschaft Stuttgart gegen Herrn Pötsch, Herrn Prof. Dr. Winterkorn und Herrn Müller sowie Anfechtungs- und Auskunftserzwingungsverfahren) berichten zu lassen. Im Fokus standen dabei die Schadensersatzklagen im Zusammenhang mit dem Beteiligungsaufbau an der Volkswagen AG im Jahr 2008 sowie diejenigen zur Dieselthematik. Der Aufsichtsrat ließ sich über die Entscheidung des Vorstands, derzeit keine Ansprüche gegen die Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieselthematik geltend zu machen, berichten und billigte ausdrücklich diese Entscheidung. Außerdem diskutierte der Aufsichtsrat die Möglichkeit des Bestehens von Ansprüchen der Gesellschaft gegen amtierende bzw. ehemalige Vorstandsmitglieder im Zusammenhang mit dem Aufbau der Beteiligung an der Volkswagen AG und der Dieselthematik. Gestützt auf verschiedene Gutachten eines unabhängigen Hochschullehrers, die der Aufsichtsrat umfassend geprüft hat, kam er zu dem Ergebnis, dass solche Ansprüche der Gesellschaft nach wie vor nicht bestehen und eine Anspruchsverfolgung daher unterbleiben kann.

Darüber hinaus befasste sich der Aufsichtsrat mit der Unternehmensplanung. Der Aufsichtsrat überwachte zudem, dass der Vorstand die Geschäfte ordnungsgemäß führte. Die Überwachung bezog sich auch auf angemessene Maßnahmen zur Risikovorsorge und Compliance. Er kontrollierte, dass der Vorstand die ihm nach § 91 Abs. 2 AktG obliegenden Maßnahmen in geeigneter Form getroffen hat und dass das danach einzurichtende Risikofrüherkennungssystem geeignet ist, den Fortbestand der Gesellschaft gefährdende Entwicklungen frühzeitig zu erkennen. Er überzeugte sich von der Leistungsfähigkeit des Risikomanagementsystems einschließlich des internen Kontrollsystems sowie der Tätigkeit der Revision und ließ sich regelmäßig hierüber berichten.

Auch Themen im Zusammenhang mit dem Gesetz zur Umsetzung der zweiten Aktionärsrechterichtlinie (ARUG II) und die erstmalige Erstellung und Prüfung des nichtfinanziellen Konzernberichts wurden erörtert.

Ferner wurde ein Auswahlverfahren im Sinne des Art. 16 Abs. 3 Verordnung (EU) Nr. 537/2014 zur Bestellung des zukünftigen Abschlussprüfers und Konzernabschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2020 sowie des Abschlussprüfers für die prüferische Durchsicht des verkürzten Konzern-Zwischenabschlusses und des Konzern-Zwischenlageberichts als Teile des Halbjahresfinanzberichts zum 30. Juni 2020 der Porsche SE durchgeführt. Federführend wurde dies durch den Prüfungsausschuss geleitet. Gestützt auf die Empfehlung des Prüfungsausschusses beschloss der Aufsichtsrat, der Hauptversammlung die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft („PwC“) zum neuen Abschlussprüfer vorzuschlagen.

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

Volkswagen AG und stimmte der Refinanzierung einer Kreditlinie der Porsche SE zu. Außerdem beschäftigte er sich insgesamt mit den Mandaten und Nebentätigkeiten der Vorstandsmitglieder und erteilte die erforderlichen Genehmigungen.

Ausschüsse

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

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

Der Prüfungsausschuss unterstützt den Aufsichtsrat bei der Überwachung der Geschäftsführung und befasst sich insbesondere mit der Prüfung der Rechnungslegung, der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionssystems. Die Rechnungslegung umfasst insbesondere den Konzernabschluss und den zusammengefassten Konzernlagebericht, unterjährige Finanzinformationen und den Einzelabschluss nach HGB. Zusätzlich befasst er sich mit dem nichtfinanziellen Konzernbericht und bereitet dessen Prüfung durch den Aufsichtsrat vor. Ein weiteres Themenfeld ist die Abschlussprüfung. In diesem Zusammenhang hat der Prüfungsausschuss im abgelaufenen Geschäftsjahr die Ausschreibung für die Abschlussprüfungen sowie weiterer Prüfungsleistungen im Porsche SE Konzern ab dem Geschäftsjahr 2020 abgeschlossen. Dabei wurde ein Auswahlverfahren im Sinne des Art. 16 Abs. 3 Verordnung (EU) Nr. 537/2014 durchgeführt. Im Anschluss empfahl der Prüfungsausschuss dem Aufsichtsrat für die Wahl des Abschlussprüfers neben PwC auch die Warth & Klein Grant Thornton AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, teilte dabei aber eine begründete Präferenz für PwC mit. Vor Abgabe seiner Wahlempfehlung an den Aufsichtsrat beschäftigte sich der Prüfungsausschuss intensiv mit der Unabhängigkeit des potentiellen neuen Abschlussprüfers und unterzog dieses Kriterium einer sorgfältigen und umfassenden Prüfung. Darüber hinaus überwacht der Prüfungsausschuss die Unabhängigkeit des Abschlussprüfers. Im Rahmen der erforderlichen Genehmigung von durch den Vorstand beauftragten Nichtprüfungsleistungen des Abschlussprüfers ergaben sich keine Anhaltspunkte für Ausschluss- oder Befangenheitsgründe oder für eine Gefährdung der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers. Der Prüfungsausschuss befasst sich mit der Vorbereitung des Prüfungsauftrags an den Abschlussprüfer, der Vorbereitung der Festlegung von Prüfungsschwerpunkten, den besonders wichtigen Prüfungssachverhalten und der

Honorarvereinbarung. Der Prüfungsausschuss besteht aus drei Mitgliedern: Prof. Dr. Ulrich Lehner (Vorsitz, Finanzexperte), Dr. Hans Michel Piëch und Dr. Ferdinand Oliver Porsche.

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

Die Zusammensetzung der einzelnen Ausschüsse des Aufsichtsrats ist im Kapitel „Verwaltungsorgane der Porsche Automobil Holding SE und deren Mandate“ des Geschäftsberichts der Porsche SE dargestellt.

Die Aufgaben und die Arbeitsweise der Ausschüsse sind in dem mit der Erklärung zur Unternehmensführung zusammengefassten Corporate Governance Bericht, der auf der Internetseite der Gesellschaft veröffentlicht ist, näher beschrieben.

Der Präsidialausschuss tagte im Geschäftsjahr 2019 viermal, der Prüfungsausschuss in fünf Sitzungen und der Nominierungsausschuss einmal. An vier Sitzungen des Prüfungsausschusses nahm der Aufsichtsratsvorsitzende, Herr Dr. Wolfgang Porsche, als Gast teil. Die Mitglieder der jeweiligen Ausschüsse haben jeweils an allen im Geschäftsjahr 2019 stattgefundenen Sitzungen teilgenommen. Über die Arbeit der Ausschüsse wurde dem Aufsichtsratsplenum stets berichtet.

Zusammenarbeit mit dem Vorstand

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

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

Corporate Governance

Aufsichtsrat und Vorstand haben die Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex wiederholt und intensiv erörtert, im Mai 2019 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 Dezember 2019 entsprechend den Ratschlägen der Kodexkommission den Erklärungsturnus geändert und eine weitere jährliche Entsprechenserklärung nach § 161 AktG abgegeben. Die aktuelle Entsprechenserklärung ist in dem mit der Erklärung zur Unternehmensführung zusammengefassten Corporate Governance Bericht, der auf der Internetseite der Gesellschaft veröffentlicht ist, vollständig wiedergegeben.



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

Soweit konkrete Interessenkonflikte bestanden oder nicht sicher ausgeschlossen werden konnten, wurde dies dem Aufsichtsrat gegenüber offengelegt. Dies betraf im abgelaufenen Geschäftsjahr die Beschlussfassungen der Gesellschaft in der Hauptversammlung der Volkswagen AG bei der Einzelentlastung der Mitglieder des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2018. Soweit Aufsichtsratsmitglieder zugleich Aufsichtsratsmitglieder der Volkswagen AG sind, haben sich die betreffenden Personen bei den Beschlüssen über die Stimmrechtsausübung in der Hauptversammlung der Volkswagen AG über ihre Entlastung enthalten. Darüber hinaus haben sich die betreffenden Personen auch bei dem Beschluss über die Stimmrechtsausübung in der Hauptversammlung der Volkswagen AG über ihre Wahl in den Aufsichtsrat der Volkswagen AG enthalten.

Stellungnahme zum Ergebnis der Abschlussprüfung und zum Gewinnverwendungsvorschlag

Die ordentliche Hauptversammlung am 27. Juni 2019 wählte die vom Aufsichtsrat vorgeschlagene Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart, zum Abschlussprüfer hinsichtlich des Jahres- und Konzernabschlusses sowie des zusammengefassten Konzernlageberichts für das Geschäftsjahr 2019. Vor Erteilung des Wahlvorschlags an die Hauptversammlung durch den Aufsichtsrat gab der Abschlussprüfer gegenüber dem Aufsichtsrat eine Unabhängigkeitserklärung ab, die durch den Aufsichtsrat gemäß § 107 Abs. 3 AktG und Ziffer 7.2.1 des DCGK geprüft wurde.

Zusätzlich zu den im Bestätigungsvermerk enthaltenen besonders wichtigen Prüfungssachverhalten des Abschlussprüfers setzte der Aufsichtsrat in Abstimmung mit dem Prüfungsausschuss als weitere Prüfungsschwerpunkte die „Prüfung der Darstellung der rechtlichen Risiken im zusammengefassten Konzernlagebericht“, die „Prüfung der Darstellung der Auswirkungen der Dieseldiagnostik im zusammengefassten Konzernlagebericht“ und die „Abbildung des Erwerbs von VW Stammaktien im Konzernabschluss und zusammengefassten Konzernlagebericht“.

Die verantwortlichen Abschlussprüfer der Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart, prüften den Jahres- und Konzernabschluss der Porsche SE sowie den zusammengefassten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2019 und testierten ihn uneingeschränkt. Sie nahmen sowohl an der Prüfungsausschusssitzung als auch an der Aufsichtsratssitzung teil, in denen der Jahres- und Konzernabschluss und der zusammengefasste Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2019 erörtert wurden. Zur Vorbereitung standen den Mitgliedern des Prüfungsausschusses und dem Aufsichtsrat umfangreiche Unterlagen sowie die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers zur Verfügung. Der Prüfungsausschuss prüfte und erörterte alle ihm unterbreiteten Berichte und Unterlagen und hinterfragte diese kritisch.

Darüber hinaus wurden diese im Beisein des Abschlussprüfers intensiv erörtert. Der Abschlussprüfer berichtete über die Ergebnisse seiner Prüfungen und ging dabei auch auf die besonderen wichtigen Prüfungssachverhalte, die jeweilige Vorgehensweise bei der Prüfung inklusive der Schlussfolgerungen, die vom Aufsichtsrat gesetzten zusätzlichen Prüfungsschwerpunkte ein und stand für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung. Ferner bestätigte der Abschlussprüfer, dass das vom Vorstand eingerichtete Risikomanagementsystem geeignet ist, Entwicklungen frühzeitig zu erkennen, die den Fortbestand der Gesellschaft gefährden könnten und dass keine wesentlichen Schwächen des internen Kontrollsystems und Risikomanagementsystems bezogen auf den Rechnungslegungsprozess festgestellt wurden. Der Prüfungsausschuss schloss sich nach seiner eigenen Prüfung dem Ergebnis der Prüfungen durch den Abschlussprüfer an.

Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses und der Abschlussprüfer berichteten in der Aufsichtsratssitzung über das Ergebnis ihrer Prüfungen und standen für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung. Der Aufsichtsrat schloss sich nach seiner eigenen Prüfung dem Ergebnis der Prüfungen durch den Prüfungsausschuss und den Abschlussprüfer an. Er stellte fest, dass Einwendungen nicht zu erheben waren, billigte die vom Vorstand aufgestellten Abschlüsse und den zusammengefassten Konzernlagebericht und stellte somit den Jahresabschluss 2019 der Porsche SE fest.

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

Prüfung des Abhängigkeitsberichts

Der Vorstand stellte gemäß Art. 9 Abs. 1 lit. c (ii) SE-VO, § 312 AktG für das Geschäftsjahr 2019 einen Bericht über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen („Abhängigkeitsbericht“) auf. Die Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart, hat den Abhängigkeitsbericht geprüft und mit folgendem Vermerk versehen:

„Nach unserer pflichtgemäßen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass

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

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

Prüfung des nichtfinanziellen Konzernberichts

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

Besetzung von Vorstand und Aufsichtsrat

Die Besetzung des Vorstands der Porsche SE hat sich im Geschäftsjahr 2019 nicht geändert.

Durch Beschluss des Amtsgerichts Stuttgart vom 28. März 2019 wurde Herr Prof. KR Ing. Siegfried Wolf mit Wirkung zum 11. April 2019 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.

Die ordentliche Hauptversammlung der Porsche SE am 27. Juni 2019 wählte Herrn Prof. KR Ing. Siegfried Wolf mit Wirkung ab Beendigung der Hauptversammlung zum Mitglied 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.

Stuttgart, den 13. März 2020



Der Aufsichtsrat
Dr. Wolfgang Porsche
Vorsitzender

Porsche SE Aktie

Aktienmärkte¹

Der Handelskonflikt zwischen den USA und China sorgte im Geschäftsjahr 2019 für Unsicherheiten an den internationalen Finanzmärkten. Auch die Verhandlungen der Europäischen Union mit Großbritannien über dessen Austritt aus der EU waren weiterhin ein Thema bei Anlegern und Unternehmen. Das Börsenjahr 2019 war zudem geprägt durch die Niedrigzinspolitik der Europäischen Zentralbank.

Nachdem bereits am 3. Januar 2019 der Jahrestiefststand (10.416,66 Zähler) erreicht worden war, entwickelte sich der Deutsche Aktienindex (DAX) ohne signifikante Einbrüche über das Jahr hinweg positiv. Gegen Ende des Börsenjahres 2019 erreichte der Deutsche Leitindex am 16. Dezember sein Jahreshoch und notierte bei 13.407,66 Zählern. Der Index beendete das Berichtsjahr schließlich mit einem Stand von 13.249,01 Punkten – einem Plus von 2.690,05 Punkten bzw. rund 25 Prozent gegenüber dem Schlusskurs vom 30. Dezember 2018 (10.558,96 Punkte).

Der Euro Stoxx 50 wies zum Ende des Jahres 2019 bei einem Stand von 3.745,15 Punkten ebenfalls ein Plus von rund 25 Prozent im Vergleich zum Schlussstand 2018 (3.001,42 Punkte) aus. Das Jahreshoch wurde mit 3.782,27 Zählern am 27. Dezember erreicht. Der Jahrestiefststand notierte am 3. Januar bei 2.954,66 Punkten.

Die Vorzugsaktie der Porsche SE entwickelte sich in 2019 ebenfalls sehr positiv. Das Papier schloss das Jahr mit einem Kurs von 66,64 Euro ab – einem Plus von rund 29 Prozent gegenüber dem Jahresendkurs 2018 (51,64 Euro). Das Jahrestief fiel auf den zweiten Handelstag des Jahres 2019: Am 3. Januar notierte die Vorzugsaktie der Porsche SE bei 50,28 Euro. Am 7. November 2019 erreichte die Aktie mit einem Kurs von 70,00 Euro ihren Jahreshöchstwert.

¹ Alle Angaben mit Bezug auf den jeweiligen Tagesschlusskurs



Hauptversammlung 2019

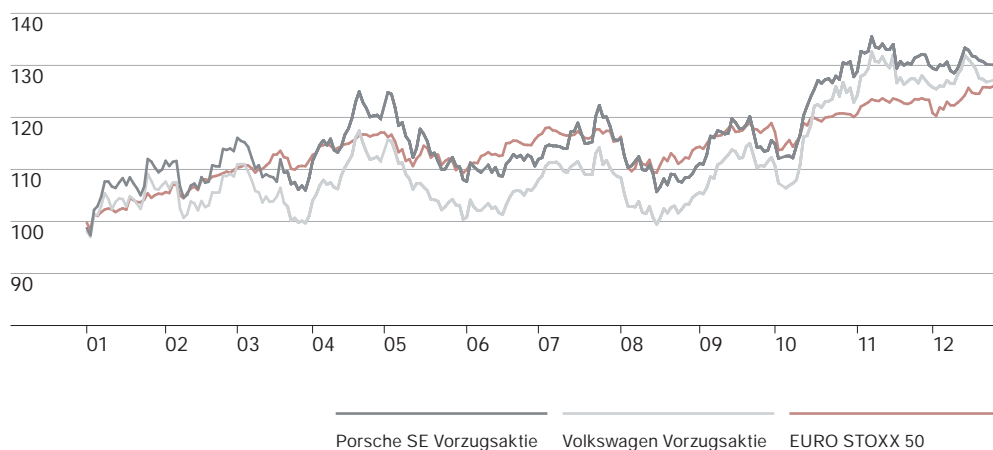
Wie in den vergangenen Jahren fand auch 2019 die ordentliche Hauptversammlung der Porsche SE in der Porsche-Arena und der Hanns-Martin-Schleyer-Halle in Stuttgart statt. Etwa 3.000 Aktionärinnen und Aktionäre nahmen teil. Beschlossen wurde die Ausschüttung einer Dividende in Höhe von 2,210 Euro je Vorzugsaktie (im Vorjahr 1,760 Euro) und 2,204 Euro je Stammaktie (im Vorjahr 1,754 Euro).

Dies entspricht einer Ausschüttungssumme von rund 676 Millionen Euro, nach 538 Millionen Euro im Vorjahr. Die erneut erhöhte Dividendenausschüttung unterstreicht einmal mehr die auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Dividendenpolitik der Porsche SE.

Den im Geschäftsjahr 2018 amtierenden Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats erteilten die Aktionäre Entlastung.

Kursentwicklung Porsche SE Vorzugsaktie 2019

(Index: 31. Dezember 2018)



Basisdaten der Porsche SE Vorzugsaktie

ISIN	DE000PAH0038
WKN	PAH003
Börsenkürzel	PSHG_p.DE, PAH3:GR
Börsenplatz	Alle deutschen Börsen
Handelssegment	General Standard
Sektor	Automobil
Wichtige Indizes	CDAX, General All Share, MSCI International Euro Price Index, STOXX Europe 600 Index, STOXX All Europe 800, EURO STOXX Auto & Parts
Gezeichnetes Kapital 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.

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

Kennzahlen der Porsche SE Aktie

		2019	2018	2017
Jahresschlusskurs ^{1,2}	€	66,64	51,64	69,78
Jahreshöchstkurs ^{1,2}	€	70,00	78,72	71,59
Jahrestiefstkurs ^{1,2}	€	50,28	50,78	47,61
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	€	20.408.500.000	15.814.750.000	21.370.125.000
Ergebnis je Stammaktie ⁴	€	14,39	11,39 ⁵	10,70
Ergebnis je Vorzugsaktie ⁴	€	14,39	11,40 ⁵	10,71
Dividende je Stammaktie	€	3,104 ⁶	2,204	1,754
Dividende je Vorzugsaktie	€	3,110 ⁶	2,210	1,760

¹ Vorzugsaktie im Xetra-Handel

² basierend auf Tagesschlusskurs

³ Stammaktien mit dem Marktpreis der Vorzugsaktien bewertet

⁴ Verwässert und unverwässert

⁵ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der Änderung einer Kaufpreisallokation angepasst

⁶ Vorschlag an die Hauptversammlung der Porsche SE

Investor Relations-Aktivitäten

Über die regelmäßige Berichterstattung in Quartals- und Halbjahresberichten sowie in der ordentlichen Hauptversammlung hinaus haben Vorstand und Investor Relations-Abteilung im Geschäftsjahr 2019 unverändert intensiven Kontakt zu Aktienanalysten und Investoren gehalten. Dies erfolgte sowohl mit Hilfe von Telefonkonferenzen als auch durch Roadshows in den wichtigsten Finanzzentren weltweit.

Hinzu kamen Teilnahmen an Kapitalmarkt-konferenzen im In- und Ausland, um dem jeweiligen Informationsbedürfnis nachzukommen. Ziel dieser Aktivitäten war und ist es, die Kapitalmarktteilnehmer über die aktuelle Geschäftsentwicklung, die Investmentstrategie sowie den Stand der Rechtsstreitigkeiten zu informieren.



Volkswagen ID.3



2 Konzernlagebericht und Lagebericht der Porsche Automobil Holding SE





2

Konzernlagebericht und Lagebericht der Porsche Automobil Holding SE

Grundlagen des Konzerns	36
<hr/>	
Wirtschaftsbericht	38
Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern	38
Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern	46
Geschäftsverlauf	50
Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage	57
Porsche Automobil Holding SE (Jahresabschluss nach HGB)	63
Nachhaltige Wertsteigerung im Porsche SE Konzern	67
Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage der Porsche SE sowie des Porsche SE Konzerns	69
<hr/>	
Vergütungsbericht	70
<hr/>	
Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung	78
<hr/>	
Veröffentlichung der Erklärung zur Unternehmensführung und Corporate Governance Bericht	104
<hr/>	
Ereignisse nach dem Bilanzstichtag	105
<hr/>	
Prognosebericht und Ausblick	106
<hr/>	
Glossar	111

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 2019 beschäftigte der Porsche SE Konzern 951 Mitarbeiter (31. Dezember 2018: 935 Mitarbeiter).

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

Die Geschäftstätigkeit der Porsche SE 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 mit Sitz in sieben europäischen Staaten: Volkswagen Pkw, Audi, SEAT, ŠKODA, Bentley, Bugatti, Lamborghini, Porsche, Ducati, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Scania und MAN. Die Zusammenarbeit der beiden Nutzfahrzeugmarken MAN und Scania wird in der TRATON SE koordiniert, die seit Mitte des Jahres 2019 an der Börse notiert ist. Über die Beteiligung an Volkswagen hinaus hält der Porsche SE Konzern 100 % an der PTV AG, Anteile an INRIX sowie Anteile an drei Technologie-Start-ups in den USA.

Vorrangige Kriterien der Porsche SE für den Erwerb von 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.

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



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 Konzernabschluss-Berichte für den Porsche SE Konzern sowie Risiko-Berichte.

Steuerungs- und Kennzahlensystem

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

Als finanzieller Indikator für das Ergebnis wird für den Porsche SE Konzern das 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. In diesem Zusammenhang wurden daraufhin in verschiedenen Ländern zahlreiche gerichtliche und behördliche Verfahren eingeleitet (sogenannte „Dieselthematik“).

Die Porsche SE ist als Mehrheitsaktionär weiterhin von den negativen Sondereinflüssen im Zusammenhang mit der Dieselthematik insbesondere im Rahmen ihres Ergebnisses aus at Equity bewerteten Anteilen betroffen. Des Weiteren ist die anteilige Börsenkapitalisierung ihrer Beteiligung an der Volkswagen AG durch die sich hieraus ergebende Entwicklung der Aktienkurse der Volkswagen Stamm- und Vorzugsaktie beeinflusst. Zum 31. Dezember 2019 ergab sich auf Grundlage der Ertragsersparungen 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 der Dieselthematik resultierende Rechtsrisiken aus gegen die Porsche SE geltend gemachten Ansprüchen können sich ebenfalls auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns auswirken. Des Weiteren 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 Mitte März 2019 hat die Porsche SE über Kapitalmarkttransaktionen insgesamt 0,9 % der Stammaktien der Volkswagen AG für 397 Mio. € erworben, davon entfielen 0,7 % bzw. 311 Mio. € auf den Zeitraum 1. Januar bis 18. März 2019.



Der Anteil der Porsche SE an den Stammaktien der Volkswagen AG betrug zum 31. Dezember 2019 53,1 % (52,4 %). Durch diese Beteiligungserhöhung gibt die Gesellschaft erneut ein starkes Bekenntnis zu Volkswagen ab.

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

Die Porsche SE ist seit mehreren Jahren an verschiedenen Klageverfahren beteiligt. Nachfolgend werden die wesentlichen Entwicklungen dargestellt:

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

Beim Oberlandesgericht Celle ist ein durch Vorlagebeschluss des Landgerichts Hannover vom 13. April 2016 eingeleitetes Musterverfahren nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG) gegen die Porsche SE rechtshängig. Das Verfahren betrifft angebliche Schadensersatzansprüche wegen angeblicher Marktmanipulation und angeblicher unzutreffender Kapitalmarktinformation im Rahmen des Aufbaus der Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG. Zum Teil werden die Ansprüche auch auf angebliche kartellrechtliche Anspruchsgrundlagen gestützt. In den sechs auf das Musterverfahren ausgesetzten Ausgangsverfahren machen insgesamt 40 Kläger angebliche Schadensersatzan-

sprüche in Höhe von rund 5,4 Mrd. € (zzgl. Zinsen) geltend. Seit Beginn des Musterverfahrens fanden bereits mehrere Termine zur mündlichen Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Celle statt, in denen das Gericht unter anderem seine vorläufige Auffassung zum Sach- und Streitstand erläutert hat. Die nächsten Termine für mündliche Verhandlungen sind ab April 2020 terminiert. Die Porsche SE ist der Auffassung, dass die Klagen in den ausgesetzten Ausgangsverfahren unbegründet und die im Musterverfahren mit den Feststellungszielen begehrten Feststellungen nicht zu treffen sind. Die Porsche SE sieht sich durch den bisherigen Verlauf der mündlichen Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Celle in dieser Auffassung bestätigt.

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



Die Porsche SE und zwei Gesellschaften eines Investmentfonds streiten seit dem Jahr 2012 über das Bestehen angeblicher Ansprüche in Höhe von rund 195 Mio. US\$ und haben wechselseitig Klagen in Deutschland und England eingereicht. Das englische Verfahren wurde am 6. März 2013 auf beiderseitigen Parteiantrag ausgesetzt, bis in dem beim Landgericht Stuttgart begonnenen Verfahren rechtskräftig über die Frage entschieden wurde, welches Gericht das zuerst angerufene Gericht ist. Eine rechtskräftige Entscheidung zu dieser Frage steht noch aus. Derzeit ist das Verfahren beim Oberlandesgericht Stuttgart anhängig. Das Oberlandesgericht Stuttgart hat im April und Oktober 2019 jeweils einen Befangenheitsantrag der beklagten Gesellschaften des Investmentfonds für unbegründet erklärt. Ein weiteres Befangenheitsgesuch gegen den Sachverständigen wurde am 24. Januar 2020 gestellt, über das noch nicht entschieden wurde. Die Porsche SE hält die in England erhobene Klage für unzulässig und die geltend gemachten Ansprüche für unbegründet.

Klageverfahren und rechtliche Risiken im Zusammenhang mit der Dieselthematik

Im Zusammenhang mit der Dieselthematik (siehe dazu die Darstellung innerhalb des zusammengefassten Lageberichts der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2019 im Abschnitt „Die Dieselthematik“ im Kapitel „Wesentliche Ereignisse und

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

Im Berichtszeitraum haben sich folgende wesentliche Entwicklungen ergeben:

Vor dem Landgericht Stuttgart sind derzeit in erster Instanz 200 Klagen rechthängig. Nachdem ein Kläger seine Klage im Februar 2020 in Höhe von rund 11 Mio. € zurückgenommen hat, sind die Klagen, soweit beziffert, auf Schadensersatz in Höhe von insgesamt rund 916,6 Mio. € (zzgl. Zinsen) und teils auf Feststellung einer Schadensersatzverpflichtung gerichtet. In einem Großteil der beim Landgericht Stuttgart anhängigen Verfahren sind Befangenheitsanträge der Klägerseite anhängig. Soweit über diese Ablehnungsgesuche bislang entschieden wurde, sind sie zurückgewiesen worden. Vor dem



Landgericht Braunschweig sind 30 Schadensersatzklagen mit einem Klagevolumen (nach derzeitiger Einschätzung der zum Teil unklaren Klageanträge) von rund 9 Mio. € (zzgl. Zinsen) gegen die Porsche SE anhängig. Eine Vielzahl der Verfahren vor dem Landgericht Stuttgart und dem Landgericht Braunschweig sind derzeit im Hinblick auf beim Oberlandesgericht Stuttgart und beim Oberlandesgericht Braunschweig anhängige KapMuG-Verfahren ausgesetzt. Die Porsche SE hält die vor dem Landgericht Stuttgart gegen sie erhobenen Klagen für unbegründet. Die vor dem Landgericht Braunschweig gegen die Porsche SE erhobenen Klagen hält die Porsche SE für unzulässig und unbegründet.

Vor dem Oberlandesgericht Stuttgart sind zudem zwei weitere Verfahren, in denen insgesamt weitere rund 164 Mio. € (zzgl. Zinsen) Schadensersatz geltend gemacht wurden, in der Berufungsinstanz anhängig. Das Landgericht Stuttgart hatte am 24. Oktober 2018 den Klagen in Höhe von rund 47 Mio. € (zzgl. Zinsen) stattgegeben und die Klagen im Übrigen abgewiesen. Die Porsche SE und die jeweilige Klägerseite haben Berufung eingelegt. Am 12. September 2019 fand eine mündliche Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Stuttgart statt. Mit Beschlüssen vom 29. Oktober 2019 hat das Oberlandesgericht Stuttgart die Berufungsverfahren im Hinblick auf die KapMuG-Verfahren beim Oberlandesgericht Stuttgart und beim Oberlandesgericht

Braunschweig ausgesetzt. Gegen die Aussetzungsbeschlüsse des Oberlandesgerichts Stuttgart hat die jeweilige Klägerseite Rechtsbeschwerde eingelegt. Die Porsche SE hält auch diese, vor dem Landgericht Stuttgart gegen sie erhobenen Klagen für unbegründet.

Beim Oberlandesgericht Stuttgart ist ein durch Vorlagebeschluss des Landgerichts Stuttgart vom 28. Februar 2017 eingeleitetes KapMuG-Verfahren anhängig. Das Oberlandesgericht Stuttgart hat nach mündlicher Verhandlung am 6. Februar 2019 mit Beschluss vom 27. März 2019 festgestellt, dass das Musterverfahren unzulässig ist. Die Rechtsbeschwerde zum Bundesgerichtshof wurde zugelassen und von einzelnen Klägern der ausgesetzten Ausgangsverfahren eingelegt.

Nach entsprechenden Aussetzungsbeschlüssen des Landgerichts Braunschweig und der Stuttgarter Gerichte ist die Porsche SE weitere Musterbeklagte des Musterverfahrens vor dem Oberlandesgericht Braunschweig. Es haben mehrere Termine zur mündlichen Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Braunschweig stattgefunden. Der nächste Termin ist für den 20. April 2020 bestimmt. Mit Beschluss vom 23. Oktober 2018 hat das Oberlandesgericht Braunschweig Anträge von Beigeladenen auf Erweiterung des Musterverfahrens vor dem Oberlandesgericht Braunschweig um Feststellungsziele, die sich





ausschließlich auf angebliche Ansprüche gegen die Porsche SE beziehen, zurückgewiesen. Die Rechtsbeschwerde zum Bundesgerichtshof wurde zugelassen und durch Beigeladene eingelegt. Mit Beschluss vom 1. Oktober 2019 hat der Bundesgerichtshof die Rechtsbeschwerde der Beigeladenen verworfen. Am 12. August 2019 hat das Oberlandesgericht Braunschweig einen Teilmusterentscheid zu Zuständigkeitsfragen erlassen. Gegen den Teilmusterentscheid wurde durch Beigeladene Rechtsbeschwerde zum Bundesgerichtshof eingelegt.

Eine Person, die ursprünglich mittels Güteantrag vermeintliche Schadensersatzansprüche im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik gegen die Porsche SE geltend gemacht hat, hat im Berichtszeitraum Klage gegen die Porsche SE erhoben. Im Übrigen haben sich im Hinblick auf die außergerichtlich und noch nicht klageweise geltend gemachten Ansprüche gegen die Porsche SE in Gesamthöhe von rund 63 Mio. € sowie in teilweise unbeziffelter Höhe im Berichtszeitraum keine wesentlichen neuen Entwicklungen ergeben.

Auch im Hinblick auf den seitens der Porsche SE gegenüber den Vereinigten Staaten von Amerika im Dezember 2018 abgegebenen Verjährungseinredeverzicht für vermeintliche Schadensersatzforderungen in Bezug auf den behaupteten Erwerb von insgesamt 40.992 Porsche SE-Vorzugsaktien gab es im Berichtszeitraum keine neuen Entwicklungen.

In dem 2016 eingeleiteten Ermittlungsverfahren wegen des Verdachts der Marktmanipulation im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik gegen Prof. Dr. Martin Winterkorn, Hans Dieter Pötsch und Matthias Müller ergaben sich im Berichtszeitraum ebenfalls keine wesentlichen neuen Entwicklungen. Das Ermittlungsverfahren richtet sich nicht gegen die Porsche SE. Die Porsche SE hält den erhobenen Vorwurf für unbegründet.



Aktienrechtliche Rechtsstreitigkeiten

In den aktienrechtlichen Verfahren hatte das Landgericht Stuttgart mit Urteil vom 19. Dezember 2017 der Anfechtungs- und Nichtigkeitsklage eines Aktionärs gegen die Beschlüsse der ordentlichen Hauptversammlung vom 29. Juni 2016 über die Entlastung des Vorstands und des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2015 stattgegeben. Die von der Porsche SE eingelegte Berufung hat das Oberlandesgericht Stuttgart am 18. November 2019 zurückgewiesen und die Revision nicht zugelassen. Gegen die Nichtzulassung der Revision hat die Porsche SE am 20. Dezember 2019 Nichtzulassungsbeschwerde eingelegt. Die Porsche SE hält die Klage weiterhin für unbegründet.

Darüber hinaus hatte das Landgericht Stuttgart den Antrag desselben Aktionärs auf Auskunftserteilung betreffend Fragen, die angeblich in der ordentlichen Hauptversammlung vom 29. Juni 2016 gestellt und angeblich unzureichend beantwortet worden sind, mit Beschluss vom 5. Dezember 2017 im Hinblick auf fünf Fragen stattgegeben und hinsichtlich der übrigen 49 Fragen abgelehnt. Die hiergegen von der Porsche SE eingelegte Beschwerde hat das Oberlandesgericht Stuttgart am 18. November 2019 verworfen. Die Entscheidung ist rechtskräftig. Die Porsche SE hat dem Aktionär zu den verfahrensgegenständlichen fünf Fragen ergänzende Auskünfte erteilt.



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. Mit Beschluss vom 27. Januar 2020 hat das Landgericht Stuttgart im Wege von Zwischenentscheidungen Verfahrensanträge der Porsche SE zurückgewiesen. Gegen diese Entscheidungen hat die Porsche SE Beschwerde eingelegt. Eine Entscheidung in der Sache ist noch nicht ergangen. Die Porsche SE ist der Auffassung, dass ihr Aufsichtsrat ordnungsgemäß zusammengesetzt und der Antrag unbegründet ist.

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum keine wesentlichen Änderungen. Insbesondere liegen der Porsche SE nach wie vor keine belastbaren Erkenntnisse oder Einschätzungen vor, die zu einer anderen Bewertung der rechtlichen Risiken führen würden.



Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern

Die Dieseldramatik

Am 18. September 2015 veröffentlichte die US-amerikanische Umweltschutzbehörde (Environmental Protection Agency, EPA) eine „Notice of Violation“ und gab öffentlich bekannt, dass bei Abgas-tests 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.

Im Geschäftsjahr 2019 waren im Zusammenhang mit der Dieseldramatik zusätzliche Sondereinflüsse in Höhe von 2,3 Mrd. € zu erfassen. Innerhalb der sonstigen betrieblichen Aufwendungen ergaben sich Belastungen von 2,6 Mrd. €, die aus dem im

Mai 2019 erlassenen Bußgeldbescheid der Staatsanwaltschaft Stuttgart in Höhe von 0,5 Mrd. €, durch den das laufende Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG beendet wurde, und höheren Vorsorgen für Rechtsrisiken resultieren. Gegenläufig wirkten Rückstellungsaufösungen für Vorsorgen in Bezug auf technische Maßnahmen in Höhe von 0,3 Mrd. €, die die Kosten der Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns reduziert haben.

Darüber hinaus liegen dem Vorstand der Volkswagen AG basierend auf den vorhandenen und gewonnenen Informationen nach wie vor keine belastbaren Erkenntnisse oder Einschätzungen hinsichtlich der beschriebenen Sachverhalte vor, die zu einer anderen Bewertung der damit verbundenen Risiken führen würden.

Der Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. (vzbv) hat im November 2018 eine Musterfeststellungsklage beim Oberlandesgericht Braunschweig gegen die Volkswagen AG eingereicht. Ziel der Klage war, bestimmte Voraussetzungen von etwaigen Ansprüchen von Verbrauchern gegen die Volkswagen AG festzustellen, jedoch wären aus etwaigen Feststellungen des Gerichts keine konkreten Zahlungsverpflichtungen entstanden. Individuelle Ansprüche hätten im Anschluss von den Verbrauchern in tausenden von separaten Folgeprozessen



durchgesetzt werden müssen. Im September 2019 hat die mündliche Verhandlung in der Musterfeststellungsklage begonnen. Die Volkswagen AG und der vzbv haben am 28. Februar 2020 einen außergerichtlichen Vergleich über die Beendigung der Musterfeststellungsklage geschlossen. Danach wird die Volkswagen AG Verbrauchern, die sich zur Musterfeststellungsklage angemeldet haben und die Vergleichskriterien erfüllen, Einzelvergleiche anbieten. Das Vergleichsvolumen beträgt insgesamt 830 Mio. €. Der vzbv wird die Musterfeststellungsklage zurücknehmen.

Abfindung an die Minderheitsaktionäre der MAN SE

Im August 2018 wurde der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag (BGAV) mit der MAN SE (MAN) außerordentlich zum 1. Januar 2019 gekündigt. Im Anschluss an die Bekanntmachung der Eintragung der Beendigung des BGAV ins Handelsregister erhielten die Minderheitsaktionäre der MAN SE nach den Bestimmungen des BGAV das Recht, ihre Aktien in einem Zeitraum von zwei Monaten Volkswagen anzudienen. In der Folge sind 1,1 Mrd. € in 2019 für den Erwerb angedienter Aktien und Ausgleichszahlungen abgeflossen. Die in der Bilanz des Volkswagen Konzerns ausgewiesene Position „Minderheitsgesellschaftern gewährte

Andienungs-/Ausgleichsrechte“ reduzierte sich entsprechend. Die den Minderheitsgesellschaftern der MAN gewährten Andienungsrechte endeten am 4. März 2019. Der verbliebene Betrag in Höhe von 0,7 Mrd. € wurde erfolgsneutral ins Eigenkapital umgliedert, wovon 0,3 Mrd. € auf Minderheiten entfallen. Der Nutzfahrzeughersteller TRATON SE (TRATON), ein Tochterunternehmen der Volkswagen AG, beabsichtigt, die MAN auf TRATON zu verschmelzen, um die Gesamtkonzernstruktur der TRATON Group zu vereinfachen. Im Zusammenhang mit dieser Verschmelzung beabsichtigt TRATON, das Verfahren zur Übertragung der Aktien der Minderheitsaktionäre von MAN auf TRATON gegen Gewährung einer angemessenen Barabfindung durchzuführen (verschmelzungsrechtlicher Squeeze-out).

Börsengang der TRATON SE

Seit Juni 2019 werden Aktien der TRATON SE im regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörse und der NASDAQ Stockholm gehandelt. Der Platzierungspreis wurde auf 27,00 € je Aktie festgelegt. Das Eigenkapital des Volkswagen Konzerns erhöhte sich dadurch um 1,4 Mrd. €, wovon 1,2 Mrd. € als Anteile von Minderheiten ausgewiesen werden. Der Zahlungseingang ist zu Beginn des dritten Quartals 2019 erfolgt.





Erwerb Navistar Stammaktien

Am 30. Januar 2020 unterbreitete die TRATON SE, ein Angebot für den vollständigen Erwerb sämtlicher in Umlauf befindlicher Stammaktien von Navistar, die sich noch nicht im Eigentum der TRATON SE befinden, zu einem Preis von 35,00 USD pro Aktie in bar. Das entspricht einem Angebotspreis von etwa 2,6 Mrd. €. Die TRATON SE hält zum 31. Dezember 2019 16,8 % der ausstehenden Stammaktien von Navistar.

Verkauf der Beteiligung an der Renk AG

Im Januar 2020 haben Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG beschlossen, die 76 prozentige Beteiligung des Volkswagen Konzerns an der RENK AG zu veräußern. Der Vollzug der Veräußerung wird – vorbehaltlich einer Genehmigung der Aufsichtsbehörden – voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2020 erfolgen.



Geschäftsverlauf

Der Geschäftsverlauf der Porsche SE ist maßgeblich geprägt von ihrer Beteiligung an der Volkswagen AG sowie von der Entwicklung der 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 2019 ihr robustes Wachstum mit nachlassendem Tempo fort: Das globale Bruttoinlandsprodukt (BIP) stieg um 2,6 % (3,2 %). Sowohl in den fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch in den Schwellenländern schwächte sich die konjunkturelle Dynamik im Vergleich zum Vorjahr ab. Bei einem nach wie vor verhältnismäßig niedrigen Zinsniveau sowie gegenüber dem Vorjahreszeitraum insgesamt geringeren Preisen für Energie und sonstige Rohstoffe sanken weltweit auch die Verbraucherpreise. Zunehmende handelspolitische Verwerfungen auf internationaler Ebene und anhaltende geopolitische Spannungen



ließen die wirtschaftlichen Unsicherheiten erheblich wachsen und den weltweiten Güterhandel schwächer werden.

Entwicklung der Märkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

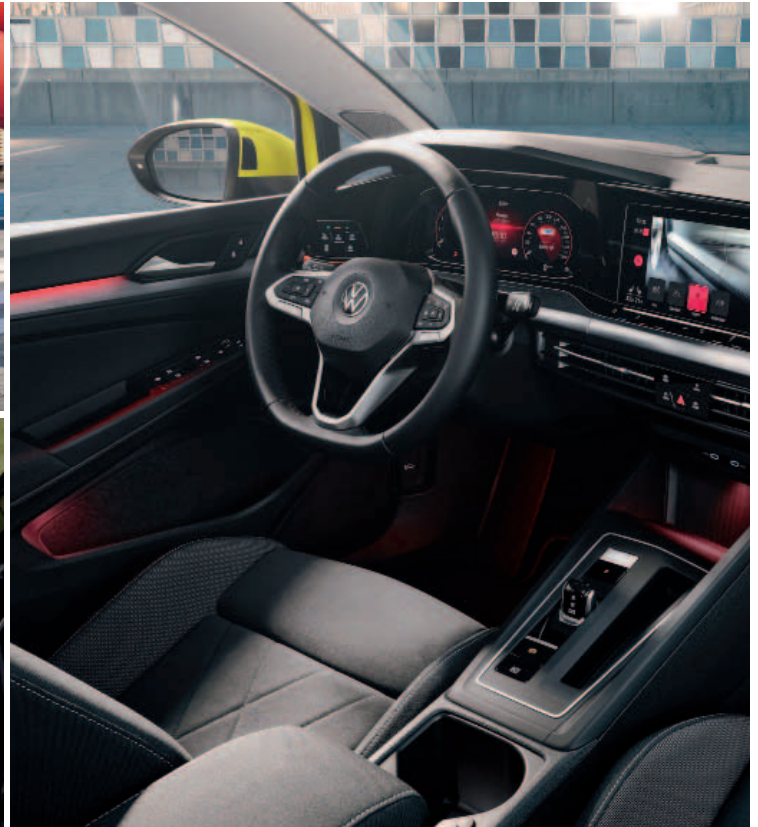
Im Geschäftsjahr 2019 fiel das globale Pkw-Marktvolumen mit 79,6 Mio. Einheiten das zweite Jahr in Folge unter das Niveau des Vorjahres (minus 4,0 %). Während in Westeuropa sowie in Zentral- und Osteuropa die Neuzulassungen den Wert des Vorjahres übertrafen, verzeichneten die Gesamtmärkte in Nahost, Nordamerika, Südamerika sowie insbesondere Asien-Pazifik Einbußen.

Die weltweite Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen lag im Berichtsjahr moderat unter dem Vorjahresniveau.

Branchenspezifische Rahmenbedingungen

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

Nichttarifäre Handelshemmnisse zum Schutz der jeweiligen heimischen Automobilindustrie



erschweren darüber hinaus den Austausch von Fahrzeugen, Teilen und Komponenten.

Entwicklung der Märkte für Nutzfahrzeuge

Die weltweite Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t war im Geschäftsjahr 2019 auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten höher als ein Jahr zuvor: 609 Tsd. Fahrzeuge wurden neu zugelassen (plus 2,8 %).

Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten lag die Nachfrage nach Bussen deutlich über dem Niveau des Vorjahres. Zu diesem Wachstum trugen insbesondere die Märkte in Brasilien sowie Westeuropa bei. Die Nachfrage in Zentral- und Osteuropa lag moderat über dem Vorjahresniveau.

Entwicklung der Märkte für Finanzdienstleistungen

In einem rückläufigen Gesamtmarkt wurden automobiler Finanzdienstleistungen im Jahr 2019 erneut auf hohem Niveau nachgefragt, was unter anderem aus den weiterhin niedrigen Leitzinsen in

wesentlichen Währungsräumen resultierte. Insbesondere Dienstleistungsprodukte, wie Wartungs- und Inspektionsverträge oder Versicherungen, erfreuten sich großer Beliebtheit, da Kunden in bereits entwickelten automobilen Finanzdienstleistungsmärkten den Fokus darauf legen, die Gesamtbetriebskosten zu senken. Im Flottenbereich gingen weitere Kunden mit Unterstützung automobiler Finanzdienstleister dazu über, ihr gesamtes Mobilitätsmanagement über den reinen Flottenbetrieb hinaus zu optimieren. Im Privat- und Geschäftskundensegment wurden zudem solche Mobilitätsdienste vermehrt nachgefragt, die die Nutzung anstelle des Besitzes eines Automobils in den Vordergrund stellen.

Auslieferungen des Volkswagen Konzerns

Der Volkswagen Konzern hat im Geschäftsjahr 2019 weltweit 11,0 Mio. Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert. Damit wurde der Vorjahreswert um 1,3 % übertroffen und eine neue Bestmarke erreicht. Die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge wird seit dem 1. Januar 2019 im Bereich Pkw berichtet, die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst. 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, Mexiko und Polen. In vielen wichtigen Märkten verzeichnete der Konzern erfreuliche Zuwächse.

Die weltweiten Auslieferungen von Pkw an Kunden des Volkswagen Konzerns stiegen im Berichtsjahr unter schwierigen Bedingungen, die vor allem aus überwiegend rückläufigen Gesamtmarkten resultierten, auf 10,7 Mio. Einheiten. Das waren im Vergleich zum Vorjahr 131 Tsd. Fahrzeuge beziehungsweise 1,2 % mehr. Zu diesem Anstieg haben insbesondere die neuen SUV-Modelle des Konzerns beigetragen. Da der Pkw-Gesamtmarkt im gleichen Zeitraum um 4,0 % zurückging, stieg der weltweite Marktanteil des Volkswagen Konzerns auf 12,9 % (12,2 %). Die größten absoluten Volumenzuwächse verzeichnete Volkswagen in Deutschland und Brasilien. Unter anderem in Argentinien und der Türkei waren die Verkaufszahlen unter dem Vorjahreswert. Die Marken Volkswagen Pkw, SEAT, Porsche und Lamborghini übertrafen jeweils ihre Bestmarken aus dem Vorjahr. Die größten absoluten Zuwächse verzeichneten die Marken SEAT, Volkswagen Pkw und Audi; ŠKODA und

Volkswagen Nutzfahrzeuge lagen jeweils leicht unter dem hohen Vorjahreswert.

Der Volkswagen Konzern lieferte im Jahr 2019 weltweit insgesamt 242 Tsd. mittelschwere und schwere Lkw, Busse sowie Nutzfahrzeuge der Transporterbaureihe MAN TGE aus (plus 4,0 %). Davon entfielen 206 Tsd. Einheiten (plus 1,7 %) auf Lkw, 21 Tsd. Einheiten (minus 5,0 %) auf Busse und 15 Tsd. (8 Tsd.) Auslieferungen auf den TGE von MAN.

In der folgenden Tabelle werden die Auslieferungen des Volkswagen Konzerns nach Regionen sowie Marken dargestellt.



Auslieferungen von Pkw, leichten Nutzfahrzeugen, Lkw und Bussen des Volkswagen Konzerns¹

	2019	2018	Veränderung %
Regionen			
Europa/Übrige Märkte	4.884.406	4.741.021	3,0
Nordamerika	951.528	956.705	-0,5
Südamerika	608.560	589.973	3,2
Asien-Pazifik	4.530.142	4.546.309	-0,4
Weltweit	10.974.636	10.834.008	1,3
nach Marken			
Volkswagen Pkw	6.278.345	6.244.888	0,5
Audi	1.845.573	1.812.485	1,8
ŠKODA	1.242.767	1.253.741	-0,9
SEAT	574.078	517.627	10,9
Bentley	11.006	10.494	4,9
Lamborghini	8.205	5.750	42,7
Porsche	280.800	256.255	9,6
Bugatti	82	76	7,9
Volkswagen Nutzfahrzeuge	491.559	499.698	-1,6
Scania	99.457	96.477	3,1
MAN	142.764	136.517	4,6

¹ Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung und der geänderten Berichtsstruktur aktualisiert bzw. angepasst. Inklusive der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.



Finanzdienstleistungen des Volkswagen Konzerns

Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen umfasst die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing, das Bank- und Versicherungsgeschäft, das Flottenmanagement sowie Mobilitätsangebote des Volkswagen Konzerns. Er schließt die Volkswagen Finanzdienstleistungen sowie die Finanzdienstleistungsaktivitäten von Scania und Porsche Holding Salzburg ein. Seit dem 1. Januar 2019 werden auch Vertragsabschlüsse der internationalen Gemeinschaftsunternehmen berücksichtigt, die Vergleichswerte wurden angepasst.

Die Produkte und Services des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen waren im Geschäftsjahr 2019 erneut sehr beliebt. Im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft war die Zahl der Neuverträge mit weltweit 9,3 Mio. (8,8 Mio.) Kontrakten höher als im Vorjahr. Im Berichtszeitraum belief sich der Anteil der geleasteten oder finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Volkswagen Konzerns (Penetrationsrate) in den Märkten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen auf 34,5 % (34,2 %). Am 31. Dezember 2019 war der Gesamtvertragsbestand mit 23,7 Mio. Einheiten um 5,7 % höher als Ende 2018. Im Bereich Kundenfinanzierung/Leasing legte der

Vertragsbestand um 4,7 % auf 11,8 Mio. Kontrakte zu, im Bereich Service/ Versicherungen stieg er um 6,7 % auf 11,9 Mio. Einheiten.

Absatz, Produktion und Lagerbestände des Volkswagen Konzerns

Im Berichtsjahr stieg der Absatz des Volkswagen Konzerns an die Handelsorganisation¹ um 0,5 % auf 10.956.499 Einheiten (einschließlich der chinesischen Joint Ventures). Grund dafür war im Wesentlichen die höhere Nachfrage auf dem Heimatmarkt Deutschland sowie eine weiter ansteigende Nachfrage in Brasilien und eine positive Entwicklung in den USA.

Der Volkswagen Konzern produzierte im Geschäftsjahr 2019 weltweit 10.823.378 Fahrzeuge; das waren 1,8 % weniger als im Vorjahr. Bei seinen chinesischen Gemeinschaftsunternehmen wurden insgesamt 4,1 % weniger Einheiten gefertigt als ein Jahr zuvor. Im Inland ging die Produktion im Wesentlichen bedingt durch die zahlreichen Fahrzeuganläufe sowie die Umstellung auf E-Fahrzeuge um 8,3 % zurück. Der Anteil der in Deutschland hergestellten Fahrzeuge im Verhältnis zur Gesamtproduktion des Volkswagen Konzerns lag mit 19,5 % (20,9 %) unter dem Wert von 2018.

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



Die weltweiten Lagerbestände bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation lagen am Ende des Berichtszeitraums unter dem Stand zum Jahresende 2018.

Belegschaft des Volkswagen Konzerns

Am Ende des Berichtsjahres belief sich die Belegschaft des Volkswagen Konzerns auf 671.205 Personen (plus 1,0 %). Dazu trugen im Wesentlichen Einstellungen in den Bereichen Elektromobilität, Digitalisierung und neue Mobilitätsangebote bei. Im Inland waren 297.433 Mitarbeiter beschäftigt (plus 1,6 %), im Ausland 373.772 (plus 0,5 %).



Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Der Porsche SE Konzern unterscheidet zwei Segmente. Das erste Segment „PSE“ beinhaltet 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 Konsolidierungseffekte von untergeordneter Bedeutung sind.

Der Porsche SE Konzern bilanziert Leasingverhältnisse seit dem 1. Januar 2019 nach den Vorgaben des IFRS 16 unter Anwendung der modifiziert retrospektiven Methode. Die Vorjahresperiode wurde daher nicht angepasst. Infolge der Anwendung des IFRS 16 ergaben sich keine wesentlichen Effekte auf die Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage; die Nettoliquidität zum 1. Januar 2019 hatte sich infolgedessen um 26 Mio. € verringert.



Ertragslage des Porsche SE Konzerns

Das Ergebnis nach Steuern des Porsche SE Konzerns belief sich im Geschäftsjahr 2019 auf 4,4 Mrd. € (3,5 Mrd. €¹). Der prognostizierte Korridor für das Konzernergebnis nach Steuern von 3,4 Mrd. € bis 4,4 Mrd. € wurde somit eingehalten. Vom Ergebnis nach Steuern entfielen 4,4 Mrd. € (3,6 Mrd. €¹) auf das Segment PSE. Für das Segment ITS ergab sich ein Ergebnis nach Steuern in Höhe von minus 6 Mio. € (minus 78 Mio. €). Hierin enthalten sind planmäßige Effekte aus der Kaufpreisallokation in Höhe von minus 9 Mio. € (minus 9 Mio. €).

Das Ergebnis des Segments PSE wurde maßgeblich durch das at Equity-Ergebnis aus der Beteiligung an Volkswagen in Höhe von 4,4 Mrd. € (3,6 Mrd. €¹) beeinflusst. Hierin waren Ergebnisbeiträge aus der laufenden at Equity-Bewertung in Höhe von 4,2 Mrd. € (3,6 Mrd. €) sowie Fortführungseffekte aus Kaufpreisallokationen in Höhe von minus 88 Mio. € (minus 81 Mio. €) enthalten. Darüber hinaus wurde ein Ertrag aus dem Erwerb weiterer Volkswagen Stammaktien in Höhe von 322 Mio. € (97 Mio. €¹) erfasst.

Im Zeitraum zwischen Anfang Dezember 2018 und Mitte März 2019 hat die Porsche SE über Kapitalmarkttransaktionen 0,9 % der Stammaktien der Volkswagen AG für insgesamt 397 Mio. € erworben. Aus den Erwerben resultierte ein Ertrag

aus der erstmaligen at Equity-Bewertung hinzugeworbener Anteile in Höhe von insgesamt 419 Mio. €. Der Ertrag war 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. Die Kaufpreisallokation wurde zum 31. Dezember 2019 abgeschlossen.

Die sonstigen betrieblichen Erträge des Segments PSE enthalten im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen im Zusammenhang mit sonstigen Steuern. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen betrugen unverändert 39 Mio. € und beinhalten insbesondere Rechts- und Beratungskosten. Der Personalaufwand in Höhe von 12 Mio. € hat sich gegenüber dem Vorjahr um 3 Mio. € verringert. Im Vorjahreswert waren Leistungen an ein ehemaliges Vorstandsmitglied enthalten. Die Steigerung des Finanzergebnisses auf 25 Mio. € (minus 3 Mio. €) war insbesondere auf Zinserträge aus Steuererstattungsansprüchen in Höhe von 16 Mio. € (0 Mio. €) sowie auf positive Ergebnisbeiträge aus zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumenten in Höhe von 12 Mio. € (0 Mio. €) zurückzuführen.

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der Änderung einer Kaufpreisallokation angepasst.



Der Ertragsteueraufwand in Höhe von 11 Mio. € (25 Mio. €) setzt sich aus einem Ertrag aus tatsächlichen Ertragsteuern in Höhe von 32 Mio. € (0 Mio. €) infolge von Steuererstattungsansprüchen für Vorjahre und einem latenten Ertragsteueraufwand in Höhe von 43 Mio. € (25 Mio. €) zusammen. Der latente Ertragsteueraufwand ist im Wesentlichen auf die Erhöhung des at Equity-Buchwerts aus der Beteiligung an der Volkswagen AG zurückzuführen. Hierin wurden die gegenläufigen Effekte aus der Erhöhung aktiver latenter Steuern auf Verlustvorträge bereits berücksichtigt.

Das Segment ITS erzielte im Berichtszeitraum Umsatzerlöse in Höhe von 116 Mio. € (103 Mio. €), die im Wesentlichen aus erbrachten Wartungsleistungen, dem Projektgeschäft, Lizenzverkäufen und Hostingdienstleistungen resultieren. Insbesondere die Umsatzerlöse für wiederkehrende Leistungen konnten um 17,6 % gesteigert werden. Darüber hinaus erzielte das Segment ITS einen Ertrag aus der Veräußerung von Anteilen an der PTV Truckparking B.V. an die Volkswagen Financial Services GmbH. Bei gegenüber dem Vorjahr um 6 Mio. € gestiegenen Personalaufwendungen erzielte das Segment ITS ein Ergebnis vor Steuern und Abschreibungen in Höhe von 13 Mio. € (3 Mio. €). Die Abschreibungen in Höhe von 21 Mio. € (82 Mio. €) beinhalten insbesondere die Fortführung der im Rahmen der Kaufpreisallokation aufgedeckten stillen Reserven bei den immateriellen Vermögenswerten in Höhe von 13 Mio. € (13 Mio. €) sowie Abschreibungen auf Nutzungsrechte aufgrund der

neuen Vorschriften zur Bilanzierung von Leasingverhältnissen in Höhe von 4 Mio. € (0 Mio. €). Im Vorjahreswert war eine Abschreibung des Geschäfts- oder Firmenwertes in Höhe von 66 Mio. € enthalten.

Unter Berücksichtigung der Ertragsteuern ergab sich ein Ergebnis nach Steuern in Höhe von minus 6 Mio. € (minus 78 Mio. €).

Finanzlage des Porsche SE Konzerns

Der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit für das Geschäftsjahr 2019 betrug 722 Mio. € (558 Mio. €). Dieser Anstieg ist insbesondere auf höhere erhaltene Dividenden aus der Beteiligung an der Volkswagen AG in Höhe von 753 Mio. € (601 Mio. €) zurückzuführen. Die sonstigen Mittelabflüsse der Berichtsperiode in Höhe von 31 Mio. € (43 Mio. €) beinhalten vor allem operative Holdingaufwendungen.

Aus der Investitionstätigkeit resultierte im Geschäftsjahr 2019 insgesamt ein Mittelabfluss von 318 Mio. € (54 Mio. €). Dieser resultierte im Wesentlichen aus Auszahlungen für die Erwerbe weiterer Stammaktien der Volkswagen AG in Höhe von 311 Mio. € (86 Mio. €). Im Vorjahr waren hierin insbesondere noch Mittelzuflüsse aus Verkäufen von Wertpapieren und aus Termingeldanlagen in Höhe von 39 Mio. € enthalten.



Aus der Finanzierungstätigkeit ergab sich im Geschäftsjahr 2019 insbesondere aufgrund der Dividendenzahlung an die Aktionäre der Porsche SE in Höhe von 676 Mio. € (538 Mio. €) ein Mittelabfluss in Höhe von 681 Mio. € (539 Mio. €).

Der Finanzmittelbestand verminderte sich somit gegenüber dem Stand zum 31. Dezember 2018 um 277 Mio. € auf 353 Mio. €.

Die Nettoliquidität des Porsche SE Konzerns – das heißt die flüssigen Mittel, Termingeldanlagen und Wertpapiere vermindert um die Finanzschulden – betrug zum 31. Dezember 2019 553 Mio. €. Der prognostizierte Korridor für die Nettoliquidität von 0,3 Mrd. € bis 0,8 Mrd. € wurde somit eingehalten.

Darüber hinaus verfügt die Porsche SE über eine Kreditlinie mit einem Volumen von 1 Mrd. € und einer initialen Laufzeit bis Juli 2024.

Vermögenslage des Porsche SE Konzerns

Die Bilanzsumme des Porsche SE Konzerns beträgt zum 31. Dezember 2019 35,6 Mrd. € (33,7 Mrd. €¹).

Die langfristigen Vermögenswerte des Porsche SE Konzerns betreffen im Wesentlichen den at Equity-Buchwert für die Beteiligung an der Volkswagen AG in Höhe von 34,6 Mrd. € (32,5 Mrd. €¹). Der Anstieg des Buchwerts ist in Höhe von 4,4 Mrd. € auf das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen sowie in Höhe von 311 Mio. € auf den Erwerb weiterer Stammaktien der Volkswagen AG zurückzuführen. Gegenläufig wirkten sich im sonstigen Ergebnis sowie im Eigenkapital erfasste Aufwendungen und Erträge in Höhe von minus 1,9 Mrd. €, die im Wesentlichen durch Zinssatzänderungen und die damit einhergehende versicherungsmathematische Neubewertung der Pensionsrückstellungen auf Ebene des Volkswagen Konzerns bedingt sind, aus. Ferner führten erhaltene Dividendenzahlungen in Höhe von 753 Mio. € zu einer Verringerung des at Equity-Buchwerts.

Die immateriellen Vermögenswerte des Porsche SE Konzerns in Höhe von 241 Mio. € (255 Mio. €) enthalten im Wesentlichen den Geschäfts- oder Firmenwert der PTV Group in Höhe von 147 Mio. € (147 Mio. €) sowie die aus der Kaufpreisallokation fortgeführten Werte für Kundenstämme, Software und die Marke. Die kurzfristigen Vermögenswerte in Höhe von 684 Mio. € (916 Mio. €) setzen sich insbesondere aus flüssigen Mitteln, Wertpapieren und Termingeldanlagen zusammen.

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der Änderung einer Kaufpreisallokation angepasst.



Das Eigenkapital des Porsche SE Konzerns erhöhte sich zum 31. Dezember 2019 insbesondere aufgrund des positiven Konzernergebnisses nach Steuern auf insgesamt 35,3 Mrd. € (33,4 Mrd. €¹); gegenläufig wirkten sich Dividendenzahlungen an die Aktionäre der Porsche SE und das sonstige Ergebnis aus. Die Eigenkapitalquote blieb mit 99,1 % zum 31. Dezember 2019 im Vergleich zum Ende des Geschäftsjahres 2018 konstant.

Ertragslage des Volkswagen Konzerns

Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich auf originäre Ergebnisgrößen des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2019. 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.

Der Volkswagen Konzern bilanziert Leasingverhältnisse seit dem 1. Januar 2019 nach den Vorgaben des IFRS 16 unter Anwendung der

modifiziert retrospektiven Methode. Die Vorjahresperiode wurde daher nicht angepasst. Die neue Vorgehensweise führte in 2019 zu einer leichten Erhöhung des operativen Ergebnisses, da dieses nur noch Abschreibungen auf die Nutzungsrechte enthält. Die Zinsaufwendungen aus der Aufzinsung der Leasingverbindlichkeiten im Automobilbereich werden im Finanzergebnis erfasst und führten dort entsprechend zu einer Belastung.

Von Januar bis Dezember 2019 erwirtschaftete der Volkswagen Konzern Umsatzerlöse in Höhe von 252,6 Mrd. € und übertraf damit den Vorjahreswert um 7,1 %. Positiv wirkten insbesondere Mixverbesserungen, höhere Absatzvolumina sowie die gute Geschäftsentwicklung im Konzernbereich Finanzdienstleistungen, während die Wechselkursentwicklung einen gegenläufigen Einfluss hatte. Mit 80,6 % (81,4 %) wurde der größte Teil der Umsatzerlöse im Ausland erzielt.

Das Bruttoergebnis (Umsatzerlöse minus Kosten der Umsatzerlöse) stieg um 2,8 Mrd. € auf 49,1 Mrd. €. Die Bruttomarge belief sich auf 19,5 % (19,7 %). Bereinigt um in beiden Zeiträumen hier erfasste Sondereinflüsse (im Berichtsjahr positiv aus der Auflösung von Rückstellungen für technische Maßnahmen im Zusammenhang mit der

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der Änderung einer Kaufpreisallokation angepasst.



Dieselthematik) lag das Bruttoergebnis bei 48,8 Mrd. € (46,6 Mrd. €). Ohne Berücksichtigung der Sondereinflüsse belief sich die Bruttomarge im Geschäftsjahr 2019 auf 19,3 % (19,8 %).

Das operative Ergebnis vor Sondereinflüssen des Volkswagen Konzerns verbesserte sich im Berichtsjahr um 2,2 Mrd. € auf 19,3 Mrd. €. Die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen lag bei 7,6 % (7,3 %). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus positiven Mixeffekten, höheren Volumina, Zuschreibungen im Rahmen der Neubewertung von Entwicklungskosten, Produktkostenoptimierungen, sowie aus der Fair-Value-Bewertung von bestimmten Derivaten. Gestiegene Fixkosten hatten einen negativen Einfluss. Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieselthematik belasteten das operative Ergebnis in Höhe von minus 2,3 Mrd. € (minus 3,2 Mrd. €). Das operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns stieg auf 17,0 Mrd. € (13,9 Mrd. €), die operative Umsatzrendite auf 6,7 % (5,9 %).

Das Finanzergebnis ging um 0,3 Mrd. € auf 1,4 Mrd. € zurück. Die darin enthaltenen Zinsaufwendungen erhöhten sich infolge des gestiegenen Refinanzierungsvolumens, der Aufzinsung von Rückstellungen sowie der Anwendung des neuen IFRS 16 deutlich. Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen lag auf dem Niveau von 2018. Stichtagsbezogene Bewertungseffekte, insbesondere im Wertpapier- und Fondsergebnis, wirkten im Vergleich zum Vorjahreszeitraum positiv, der zudem durch die Neubewertung der Andienungs- und Ausgleichsrechte im Zusammenhang mit dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der MAN SE belastet war.

Das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns verbesserte sich im Geschäftsjahr 2019 um 17,3 % auf 18,4 Mrd. €. Die Umsatzrendite vor Steuern stieg auf 7,3 % (6,6 %). Aus den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag ergab sich ein Aufwand in Höhe von 4,3 Mrd. € (3,5 Mrd. €), woraus eine Steuerquote von 23,6 % (22,3 %) resultierte. Das Ergebnis nach Steuern nahm um 1,9 Mrd. € auf 14,0 Mrd. € zu.



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 2019.

Ertragslage

Die Porsche SE erzielte im Geschäftsjahr 2019 einen Jahresüberschuss in Höhe von 788 Mio. € (480 Mio. €). Das Ergebnis nach Steuern betrug 744 Mio. € (481 Mio. €) und lag somit innerhalb des für das Geschäftsjahr 2019 prognostizierten mittleren dreistelligen Millionen-Euro-Bereichs.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen in Höhe von 39 Mio. € (38 Mio. €) beinhalten im Wesentlichen Rechts- und Beratungskosten in Höhe von 26 Mio. € (25 Mio. €).

Die Porsche SE vereinnahmte im Geschäftsjahr 2019 eine Dividende aus ihrer Beteiligung an

der Volkswagen AG in Höhe von 753 Mio. € (601 Mio. €). Im Vorjahreszeitraum ergab sich im Beteiligungsergebnis eine Belastung aus Ergebnisabführungsverträgen in Höhe von 71 Mio. €. Diese war insbesondere auf die Wertberichtigung eines Tochterunternehmens an ihrer Beteiligung an der PTV AG in Höhe von 65 Mio. € zurückzuführen.

Das Zinsergebnis des Geschäftsjahres 2019 hat sich von minus 2 Mio. € im Vorjahr auf 10 Mio. € verbessert. Die Verbesserung resultierte insbesondere aus Zinserträgen auf aktivierte Steuererstattungsansprüche für Vorjahre.

Der Ertrag aus Steuern vom Einkommen und vom Ertrag in Höhe von 32 Mio. € (0 Mio. €) ist auf Steuererstattungsansprüche für Vorjahre zurückzuführen. Der Ertrag aus den sonstigen Steuern in Höhe von 45 Mio. € (minus 1 Mio. €) resultierte aus der Auflösung von Rückstellungen für sonstige Steuern.



Gewinn- und Verlustrechnung der Porsche Automobil Holding SE

Mio. €	2019	2018
Umsatzerlöse	1	1
Sonstige betriebliche Erträge	2	5
Personalaufwand	-16	-15
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-39	-38
Beteiligungsergebnis	754	530
Zinsergebnis	10	-2
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	32	0
Ergebnis nach Steuern	744	481
Sonstige Steuern	45	-1
Jahresüberschuss	788	480
Entnahmen aus anderen Gewinnrücklagen	163	196
Bilanzgewinn	952	676

Vermögens- und Finanzlage

Das Anlagevermögen beinhaltet im Wesentlichen die Beteiligung an der Volkswagen AG in Höhe von 22.431 Mio. € (22.120 Mio. €). Der Anstieg des Beteiligungsbuchwerts resultierte aus dem Erwerb von weiteren Volkswagen Stammaktien im Geschäftsjahr 2019.

Die Erhöhung der Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände war im Wesentlichen auf die Aktivierung von Forderungen aus Steuererstattungsansprüchen für Vorjahre in Höhe von 32 Mio. € und

korrespondierenden Forderungen aus Steuerzinsen in Höhe von 16 Mio. € zurückzuführen.

Die flüssigen Mittel enthalten Guthaben bei Kreditinstituten einschließlich kurzfristiger Termingeldanlagen. Der Rückgang der flüssigen Mittel war insbesondere auf den Erwerb von Volkswagen Stammaktien im ersten Quartal 2019 in Höhe von 311 Mio. € sowie auf sonstige operative Holdingaufwendungen zurückzuführen. Gegenläufig wirkte sich der Überschuss aus erhaltenen Dividendenzahlungen der Volkswagen AG über die



Dividendenauszahlungen an Aktionäre der Porsche SE in Höhe von 77 Mio. € aus.

Die Rückstellungen enthalten Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen, Steuer-rückstellungen sowie sonstige Rückstellungen. Die Verminderung gegenüber dem Vorjahr ist im Wesentlichen auf die Auflösung von Rückstellungen für

sonstige Steuern zurückzuführen; gegenläufig wirkte sich die Zuführung zu Rückstellungen für Prozesskosten und Pensionen aus.

Der Anstieg der Verbindlichkeiten war insbesondere auf den Abschluss von Darlehensbeziehungen mit Tochtergesellschaften zurückzuführen.

Bilanz der Porsche Automobil Holding SE

Mio. €	31.12.2019	31.12.2018
Aktiva		
Anlagevermögen	22.961	22.640
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	50	1
Flüssige Mittel	396	658
Rechnungsabgrenzungsposten	1	1
	23.407	23.300
Passiva		
Eigenkapital	23.211	23.098
Rückstellungen	93	126
Verbindlichkeiten	103	76
	23.407	23.300



Risiken der Geschäftsentwicklung

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

Dividende

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

Der handelsrechtliche Jahresabschluss der Porsche SE weist zum 31. Dezember 2019 bei einem Jahresüberschuss in Höhe von 788 Mio. € und einer Entnahme aus den Gewinnrücklagen in Höhe von 163 Mio. € einen Bilanzgewinn in Höhe von 952 Mio. € aus. Der Vorstand schlägt vor, die Auszahlung einer Dividende je Stammaktie von 3,104 € (2,204 €) und je Vorzugsaktie von 3,110 € (2,210 €), das heißt in Höhe von insgesamt 952 Mio. € (676 Mio. €), zu beschließen.

Abhängigkeitsbericht

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

Ausblick

Aufgrund der Verflechtungen der Porsche SE mit ihren Konzerngesellschaften und deren Bedeutung im Konzern verweisen wir auf die Aussagen im Abschnitt „Voraussichtliche Entwicklung des Porsche SE Konzerns“, die insbesondere auch die Erwartungen für die Muttergesellschaft widerspiegeln.

Im handelsrechtlichen Jahresabschluss 2020 wird die Porsche SE basierend auf der vom Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG vorgeschlagenen Dividende in Höhe von 6,50 € je Stammaktie und 6,56 € je Vorzugsaktie und den erwarteten konstant bleibenden operativen Aufwendungen voraussichtlich ein positives Ergebnis nach Steuern im oberen 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 mit Bezug zur automobilen Wertschöpfungskette, zur industriellen Fertigung oder zur Zukunft der Mobilität, um auch auf diese Weise eine nachhaltige Wertsteigerung des Nettovermögens zu generieren.

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

Neben dem Kerninvestment in Volkswagen hat sich der Porsche SE Konzern in den letzten Jahren an mehreren Unternehmen beteiligt, die wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte in ihrem Geschäftsmodell verankert haben. Die PTV Group und INRIX streben mit ihren Softwarelösungen eine Optimierung von Verkehr und Routen an, um einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion des Ressourcenverbrauchs sowie zur Verringerung von Emissionen zu leisten und damit auch zur Verbesserung der Luftqualität beizutragen. Die innovativen 3D-Druck Lösungen von zwei unserer Beteiligungen sollen einen effizienteren Rohstoffeinsatz in der Entwicklung und in der Produktion ermöglichen.

Gesonderter nichtfinanzieller Konzernbericht

Der gesonderte nichtfinanzielle Konzernbericht der Porsche SE nach § 315b HGB für das Geschäftsjahr 2019 ist unter der Internetseite www.porsche-se.com/unternehmen/corporate-governance in deutscher Sprache und unter www.porsche-se.com/company/corporate-governance in englischer Sprache spätestens ab dem 30. April 2020 abrufbar.





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

Die Ertragslage der Porsche SE bzw. des Porsche SE Konzerns wurde im abgelaufenen Geschäftsjahr 2019 wieder maßgeblich von der Entwicklung des Volkswagen Konzerns geprägt. Der Korridor für das Konzernergebnis nach Steuern wurde zum 31. Dezember 2019 eingehalten. Das Ergebnis nach Steuern der Porsche SE lag somit innerhalb des für das Geschäftsjahr 2019 prognostizierten mittleren dreistelligen Millionen-Euro-Bereichs.

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 0,3 Mrd. € und 0,8 Mrd. € wurde zum 31. Dezember 2019 eingehalten.

Der Vorstand der Porsche SE beurteilt die wirtschaftliche Lage der Gesellschaft sowie ihrer wesentlichen Beteiligung an der Volkswagen AG weiterhin positiv. Die Porsche SE geht davon aus, dass der weiterhin unter dem Einfluss der Dieselmaterie 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 im Geschäftsjahr 2019 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 im Geschäftsjahr 2019 amtierenden Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Porsche SE und erläutert die grundsätzliche Struktur, Zusammensetzung und Höhe der individuellen Vergütung. Die Gesamtvergütung eines jeden Vorstandsmitglieds wird dabei, aufgeteilt nach fixer und variabler Vergütung, entsprechend den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs und dem Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK)¹ 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.

Vergütung des Vorstands

Vergütungsgrundsätze der Porsche SE

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

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

Zusätzlich erhalten die Herren Dr. Döss und von Hagen eine variable Vergütung. Die Höhe der variablen Vergütung wird vom Aufsichtsrat nach pflichtgemäßem Ermessen unter Berücksichtigung der Geschäfts- und Ertragslage der Gesellschaft sowie ihrer Leistungen festgelegt. Bei voller Zielerreichung beträgt diese für Herrn Dr. Döss 750 T€ (550 T€) und für Herrn von Hagen 300 T€ (300 T€). 40 % der festgesetzten variablen Vergütung werden drei Monate nach Abschluss des entsprechenden Geschäftsjahres zur Zahlung fällig (kurzfristige variable Vergütung). Die übrigen 60 % werden grundsätzlich zwei Jahre nach Fälligkeit der kurzfristigen variablen Vergütung zur Zahlung fällig (langfristige variable Vergütung).

¹ Sämtliche nachfolgenden Bezugnahmen beziehen sich auf den DCGK in der im Berichtszeitraum vom 1. Januar 2019 bis 31. Dezember 2019 geltenden Fassung vom 7. Februar 2017.



Bei Herrn Dr. Döss setzt die Auszahlung der langfristigen variablen Vergütung insbesondere voraus, dass der Porsche SE Konzern in dem vor Fälligkeit der langfristigen variablen Vergütung abgeschlossenen Geschäftsjahr ein positives Konzernergebnis vor Steuern erwirtschaftet.

Bei Herrn von Hagen ist Voraussetzung für die Auszahlung beider variablen Vergütungen, dass der Porsche SE Konzern in dem vor Fälligkeit der jeweiligen variablen Vergütung abgeschlossenen Geschäftsjahr ein positives Konzernergebnis vor Steuern erwirtschaftet. Für die Auszahlung der langfristigen variablen Vergütung ist darüber hinaus zum Ende des Geschäftsjahres vor Fälligkeit eine positive Nettoliquidität der Porsche SE erforderlich.

Die langfristige variable Vergütung ist somit bei beiden Vorstandsmitgliedern von einer mehrjährigen Entwicklung des Porsche SE Konzerns abhängig.

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

Die Porsche SE zahlt den Vorstandsmitgliedern im Krankheitsfall für zwölf Monate und im Todesfall an die Hinterbliebenen für sechs auf den Sterbemonat folgende Monate die Bezüge weiter.

Vorstandsvergütungen für die Geschäftsjahre 2018 und 2019

Während des Geschäftsjahres 2019 ergab sich keine Änderung in der Zusammensetzung des Vorstands.

Die nachfolgend dargestellten Vergütungen der einzelnen Mitglieder des Vorstands der Porsche SE enthalten die Bezüge im Sinne des Handelsgesetzbuchs und des DCGK, die dem

jeweiligen Mitglied für seine Tätigkeit als Vorstand der Porsche SE gewährt wurden bzw. zugeflossen sind. In den Angaben zu den Herren von Hagen und Dr. Döss ist zudem die von der PTV AG gezahlte Vergütung für ihre Tätigkeit als deren Aufsichtsratsvorsitzender bzw. Mitglied des Aufsichtsrats enthalten. Darüber hinaus ergaben sich keine Organbezüge von Tochterunternehmen.

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

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

Der Aufsichtsrat beschloss, Herrn Dr. Döss für seine besonderen Leistungen für die Gesellschaft im Geschäftsjahr 2018 einen Anerkennungsbonus in Höhe von 100 T€ zu gewähren.

Hans Dieter Pötsch

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

in €	Zufluss		Gewährte Zuwendungen			
	2018	2019	2018	2019	2019 (Min)	2019 (Max)
Festvergütung	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000
Nebenleistungen	374.791	324.196	374.791	324.196	324.196	324.196
Gesamtvergütung (erfolgsunabhängig)	874.791¹	824.196¹	874.791	824.196	824.196	824.196

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

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

in €	Zufluss		Gewährte Zuwendungen			
	2018	2019	2018	2019	2019 (Min)	2019 (Max)
Festvergütung	500.000	532.927 ²	500.000	532.927	532.927	532.927
Nebenleistungen	82.162	85.647	82.162	85.647	85.647	85.647
Erfolgsunabhängige Bestandteile	582.162¹	618.574¹	582.162	618.574	618.574	618.574
Einjährige variable Vergütung	320.000	260.000	320.000	260.000	0	300.000
Mehrjährige variable Vergütung						
LTI Porsche SE (langfristige Anreizwirkung)	0	0	330.000	390.000	0	450.000
Erfolgsabhängige Bestandteile	320.000¹	260.000¹	650.000	650.000	0	750.000
Gesamtsumme	902.162¹	878.574¹	1.232.162	1.268.574	618.574	1.368.574
Versorgungsaufwand	506.543	481.838	506.543	481.838	481.838	481.838
Gesamtvergütung	1.408.705	1.360.412	1.738.705	1.750.412	1.100.412	1.850.412

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 2.927 € (0 €) auf Vergütungen für seine Tätigkeit als Mitglied des Aufsichtsrats der PTV AG, einem Tochterunternehmen der Porsche SE.

Philipp von Hagen

Vorstand für Beteiligungsmanagement (seit 1. März 2012)

in €	Zufluss		Gewährte Zuwendungen			
	2018	2019	2018	2019	2019 (Min)	2019 (Max)
Festvergütung	546.150 ²	546.150 ²	546.150	546.150	546.150	546.150
Nebenleistungen	87.789	86.603	87.789	86.603	86.603	86.603
Erfolgsunabhängige Bestandteile	633.939¹	632.753¹	633.939	632.753	632.753	632.753
Einjährige variable Vergütung	100.000	100.000	100.000	100.000	0	120.000
Mehrjährige variable Vergütung (langfristige Anreizwirkung)						
LTI Porsche SE	150.000	150.000	150.000	150.000	0	180.000
Erfolgsabhängige Bestandteile	250.000¹	250.000¹	250.000	250.000	0	300.000
Gesamtsumme	883.939¹	882.753¹	883.939	882.753	632.753	932.753
Versorgungsaufwand	356.819	330.120	356.819	330.120	330.120	330.120
Gesamtvergütung	1.240.758	1.212.873	1.240.758	1.212.873	962.873	1.262.873

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 € (6.150 €) auf Vergütungen für seine Tätigkeit als Aufsichtsratsvorsitzender der PTV AG, einem Tochterunternehmen der Porsche SE.

Leistungen bei regulärer und vorzeitiger Beendigung der Tätigkeit

Herr Pötsch erhält von der Gesellschaft keine Ruhegehaltszusage. Die den Herren Dr. Döss und von Hagen 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 Dr. Döss hat zum 31. Dezember 2019 einen Ruhegehaltsanspruch in Höhe von 29 % und Herr von Hagen in Höhe von 32 % 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 Ruhe-

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

Die Dienstzeitaufwendungen nach IFRS entsprechen dem jeweiligen Versorgungsaufwand, daher wird diesbezüglich auf die Tabellen im Abschnitt „Vorstandsvergütungen für die Geschäftsjahre 2018 und 2019“ verwiesen. Die nachfolgenden Tabellen enthalten die Dienstzeitaufwendungen nach HGB und die Barwerte aus den jeweiligen Leistungsverpflichtungen nach HGB bzw. IFRS:

Dienstzeitaufwand und Barwerte aus den Leistungsverpflichtungen

in €	Dienstzeitaufwand HGB		Barwert HGB		Barwert IFRS	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Dr. Döss	562.717	436.040	2.848.813	2.214.995	3.652.372	2.713.877
von Hagen	367.816	354.900	2.042.740	1.622.831	3.119.494	2.275.122

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 Vergütungen.

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

Vergütung des Aufsichtsrats

Vergütungsgrundsätze der Porsche SE

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

Bezüge des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat erhielt für seine Tätigkeit bei der Porsche SE im Geschäftsjahr 2019 insgesamt 1.129 T€ (919 T€¹).

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

Erfolgsunabhängige Bezüge des Aufsichtsrats

in €	2019	2018
Dr. Wolfgang Porsche	200.000	200.000
Dr. Hans Michel Piëch	175.000	175.000
Prof. Dr. Ulrich Lehner	175.000	175.000
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	150.000	150.000
Mag. Josef Michael Ahorner	75.000	37.192
Mag. Marianne Heiß	75.000	47.466
Dr. Günther Horvath	75.000	60.411
Dr. Stefan Piëch	75.000	37.192
Peter Daniell Porsche	75.000	37.192
Prof. KR Ing. Siegfried Wolf (11.4.2019-31.12.2019)	54.452	n/a
Gesamt	1.129.452	919.452¹

¹ Herr Hans-Peter Porsche ist zum 15.5.2018 aus dem Aufsichtsrat der Porsche SE ausgeschieden. Er erhielt für das Geschäftsjahr 2018 eine Vergütung in Höhe von 27.740 €.

Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung

Chancen- und Risikobericht des Porsche SE Konzerns

Risikomanagement-System des
Porsche SE Konzerns

Überblick Risikomanagement-System

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

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

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

Durch die Ausgestaltung des Risikomanagement-Systems soll sichergestellt werden, dass das Management der Porsche SE stets über 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 von (bewussten) unternehmerischen Entscheidungen eingegangen werden (sog. „unternehmerische Risiken“). Der zweite Risikotyp umfasst Risiken, die aus einer fehlenden Definition oder einer unzureichenden Einhaltung von Prozessen resultieren (sog. „organisatorische Risiken“). Jeder einzelne Fachbereich innerhalb der Porsche SE ist dafür verantwortlich, die in seinem Bereich vorhandenen Risiken selbstständig zu identifizieren, zu bewerten, zu steuern, zu überwachen, zu dokumentieren und wesentliche Risiken an den Finanzbereich zu melden. Dies bedeutet insbesondere, dass auf dieser Ebene in allen Bereichen des Unternehmens unmittelbar Maßnahmen zur Steuerung der Risiken abgeleitet und umgesetzt werden sollen und eine Ausbreitung der Risiken auf andere Bereiche oder gar auf das Gesamtunternehmen verhindert werden soll. Hinsichtlich der organisatorischen Risiken erfolgt das operative Risikomanagement durch das Interne

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

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

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



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

Risikomanagement auf Ebene der wesentlichen Beteiligungen

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

Das Management der Risiken bei Volkswagen ist auf Ebene der Volkswagen AG angesiedelt. Die Aufgabe des Risikomanagements der Volkswagen AG ist es, die auf Ebene des Volkswagen Konzerns bestehenden Risiken zu identifizieren, zu steuern und zu überwachen. Dabei hat die Volkswagen AG ihr eigenes konzernweites Risikomanagement-System implementiert und ist damit selbst für ihre Risikohandhabung verantwortlich. Gleichzeitig ist die Volkswagen AG jedoch gehalten sicherzustellen, dass die Porsche SE als Holdinggesellschaft – im Rahmen des gesetzlich zulässigen Informationsaustauschs – frühzeitig über bestandsgefährdende Risiken informiert wird. Dies geschieht unter anderem in Form von Managementgesprächen und

durch die Weitergabe von Risikoberichten. Der Abschlussprüfer der Volkswagen AG überprüft jährlich das Risikofrüherkennungssystem 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 „Risikomanagementsystem des Volkswagen Konzerns“.

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

Internes Kontrollsystem einschließlich rechnungslegungsbezogenes Internes Kontrollsystem der Porsche SE

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

Das Interne Kontrollsystem gibt einheitliche Maßnahmen zur Steuerung der organisatorischen Risiken vor. Aufbauend auf einer umfassenden



Prozesslandkarte werden 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 Rechtmäßigkeit der internen und externen Rechnungslegung bzw. Finanzberichterstattung sicherzustellen. Es umfasst Maßnahmen, die eine vollständige, richtige und zeitnahe Übermittlung solcher Informationen gewährleisten sollen, die für die Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses sowie des zusammengefassten Konzernlageberichts der Porsche SE notwendig sind.

Chancen und Risiken des Porsche SE Konzerns

Organisatorische Risiken

Organisatorische Risiken umfassen Risiken, die aus einer fehlenden Definition oder einer unzureichenden Einhaltung von Prozessen resultieren. Zur Steuerung dieser Risiken dient das Interne

Kontrollsystem. Die Porsche SE unterscheidet hierbei zwischen den Risikofeldern „Finanzberichterstattung/Rechnungswesen“, „operativer Geschäftsbetrieb“ und „Compliance“.

Hinsichtlich des Risikofelds „Finanzberichterstattung/Rechnungswesen“ wird für das grundsätzlich dezentral organisierte Rechnungswesen des Porsche SE Konzerns die einheitliche Bilanzierung und Bewertung auf Grundlage der für den Porsche SE Konzern geltenden Vorschriften durch das IFRS Bilanzierungshandbuch der Porsche SE sichergestellt. Die Aufgaben des Rechnungswesens nehmen die Konzerngesellschaften eigenverantwortlich wahr. Die Abschlüsse der Konzerngesellschaften werden unter Zuhilfenahme von Standard-Software erstellt. Durch die Vorgabe formaler Anforderungen wie einem konzernweiten Terminplan sowie festgelegter Berichtspakete für die jeweiligen Konzerngesellschaften wird die rechtzeitige und einheitliche Berichterstattung der in den Konzernabschluss einbezogenen Einheiten gewährleistet. Die Bestandteile der für den Porsche SE Konzern zu erstellenden Berichtspakete sind im Detail festgelegt und werden regelmäßig anhand gesetzlicher Neuerungen aktualisiert. Nach Erhalt werden diese einer ausführlichen Analyse und Plausibilisierung unterzogen. Sachverhaltsabhängig werden in Gesprächen die wesentlichen Entwicklungen mit den Konzerngesellschaften diskutiert.

Die Verarbeitung der Berichtspakete erfolgt in einem zertifizierten Konsolidierungssystem. Durch umfangreiche manuelle wie auch systemseitige





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

Die Erstellung des zusammengefassten Konzernlageberichts erfolgt unter Beachtung der geltenden Vorschriften und Regelungen zentral unter Einbeziehung der 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 2019 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 bzw. jährlich führt die Porsche SE Werthaltigkeitstests durch. Die Bewertungen der Porsche SE basieren auf einem Discounted-Cashflow-Verfahren und erfolgen jeweils auf Grundlage der letzten vom Management der jeweiligen Beteiligung aufgestellten Planung, die gegebenenfalls an aktuelle Erkenntnisse angepasst wird. Für die Diskontierung der Cashflows werden gewichtete Kapitalkosten herangezogen. Situativ werden ergänzend zum Discounted-Cashflow-Verfahren auch Bewertungen anhand von Multiplikatoren durchgeführt.



Bezüglich der Beteiligung an der Volkswagen AG besteht insbesondere das Risiko, dass das der Porsche SE im Rahmen der at Equity-Bewertung zugerechnete Ergebnis durch eine unterplanmäßige Entwicklung des Volkswagen Konzerns unterhalb der Erwartungen liegt (im Folgenden als Risikofeld „Ergebnisbeitrag Volkswagen“ bezeichnet). Die größten Risiken auf Ebene des Volkswagen Konzerns können sich hierbei nach Aussage von Volkswagen aus einer negativen Absatz- und Marktentwicklung, Qualitätsproblemen sowie einer nicht bedarfs- und regelgerechten Produktentwicklung insbesondere im Hinblick auf Elektromobilität und Digitalisierung ergeben. Aufgrund ihrer zunehmenden Bedeutung zählt Volkswagen zusätzlich die Cyber-Sicherheit und die Nichterreichung CO₂-bezogener Vorgaben dazu. Weiterhin verbleiben für den Volkswagen Konzern Risiken aus der Dieseldiagnostik. Diese können insbesondere aus neuen Erkenntnissen hinsichtlich der Höhe der gebildeten Risikovorsorgen oder Auswirkungen aus der Dieseldiagnostik auf das operative Geschäft und/oder die Finanzierungskosten des Volkswagen Konzerns, die über das in der Planung unterstellte Ausmaß hinausgehen, resultieren. Anlassbezogen können sich für das Jahr 2020 aus der Ausbreitung des Coronavirus negative Auswirkungen für den Volkswagen Konzern ergeben. Die Einschätzung zu Risiken auf Ebene der Volkswagen Beteiligung basiert auf dem Risiko- und Chancenbericht im Konzernlagebericht 2019 der Volkswagen AG.

Hinsichtlich der Werthaltigkeit der Beteiligung an der Volkswagen AG wurde im Geschäftsjahr 2019

aufgrund der unter dem at Equity-Buchwert liegenden anteiligen Börsenkaptalisierung ein Werthaltigkeitstest durchgeführt. Da der Werthaltigkeitstest auf der aktuellen Planung des Volkswagen Konzerns basiert, bestehen auch hierbei die oben beschriebenen Risiken einer unterplanmäßigen Entwicklung mit potenziellen Auswirkungen auf die Werthaltigkeit der Beteiligung. Das Risiko eines ergebniswirksamen Wertberichtigungsbedarfs wird im Folgenden als Risikofeld „Werthaltigkeit Volkswagen“ bezeichnet. Im Rahmen des Werthaltigkeitstests wurden Sensitivitätsanalysen hinsichtlich wesentlicher Bewertungsparameter durchgeführt. Da in jedem der im Rahmen der Sensitivitätsanalyse betrachteten Szenarien der Nutzungswert der Beteiligung an der Volkswagen AG deutlich über dem Buchwert lag, wird auf Basis des derzeitigen Kenntnisstands der Eintritt eines zukünftigen Wertberichtigungsbedarfs als unwahrscheinlich eingeschätzt.

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

Durch die Vollkonsolidierung der PTV Group in den Konzernabschluss der Porsche SE besteht grundsätzlich das Risiko einer ergebniswirksamen Wertberichtigung des im Rahmen der Kaufpreisallokation aufgedeckten Geschäfts- oder Firmenwerts



(im Folgenden als Risikofeld „Werthaltigkeit PTV“ bezeichnet). Die Werthaltigkeit des Geschäfts- oder Firmenwerts wird jährlich und beim Vorliegen konkreter Anhaltspunkte auf einen möglichen Wertberichtigungsbedarf überprüft. Per 31. Dezember 2019 wurde turnusgemäß ein Werthaltigkeitstest durchgeführt. Im Ergebnis lag kein Wertberichtigungsbedarf des Geschäfts- oder Firmenwerts vor. Ein 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 2019 hierbei um Schadensersatzklagen im Zusammenhang mit dem Aufbau der Beteiligung an der Volkswagen AG und dem Vorwurf der vermeintlichen Marktmanipulation sowie Klageverfahren wegen angeblich pflichtwidrig unterlassener bzw. fehlerhafter Kapitalmarktinformationen im Zusammenhang mit der Dieseldematik. Soweit übersehbar, werden zur bilanziellen Berücksichtigung der hieraus entstehenden Risiken im erforderlichen Umfang Rückstellungen gebildet. Die im Berichtsjahr gebildeten Rückstellungen für Rechtsrisiken entsprechen in ihrer Höhe den für die laufenden Verfahren erwarteten Anwalts- und Verfahrenskosten. Nach Einschätzung des Unternehmens haben diese Risiken bislang keinen nachhaltigen Einfluss auf die wirtschaftliche Lage des Konzerns. Da der Ausgang der Rechtsstreitigkeiten jedoch nur begrenzt einschätzbar ist, ist nicht auszuschließen, dass gleichwohl, gegebenenfalls sehr schwerwiegende,



Schäden eintreten können, die nicht durch zurückgestellte Beträge abgedeckt sind, was zu entsprechenden Ergebnis- und Liquiditätsbelastungen führen würde.

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

Steuerliche Chancen und Risiken

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

Die Lohnsteuer-Außenprüfung für die Erhebungszeiträume 2011 bis 2016 wurde im Dezember 2019 abgeschlossen. Die steuerliche Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2009 bis 2013 findet weiterhin statt. Basierend auf dem zum Zeitpunkt der Aufstellung dieses Abschlusses gegebenen Kenntnisstand wurden im Geschäftsjahr 2019

Steuererstattungsansprüche und Zinsen gegenüber den Steuerbehörden erfasst. Neue Erkenntnisse aus der steuerlichen Außenprüfung für die Zeiträume 2009 bis 2013 können dazu führen, dass sich bereits erfasste Erstattungsansprüche vermindern bzw. dass Steuer- und Zinszahlungen zu leisten sind.

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 gegenüber der Volkswagen AG 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 unternehmerischer Risiken wurde im abgelaufenen Geschäftsjahr unverändert beibehalten. So wird für die wesentlichen unternehmerischen Risiken des Porsche SE Konzerns jeweils eine Risikoeinschätzung anhand von Risikokategorien 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 anhand der 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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 soll einen adäquaten Umgang mit diesen Risiken gewährleisten. Nach den heute bekannten Informationen bestehen nach Einschätzung des Vorstands keine Risiken, die den Fortbestand des Porsche SE Konzerns gefährden könnten.



Chancen- und Risikobericht des Volkswagen Konzerns

Risikomanagementsystem des Volkswagen Konzerns

Das vorliegende Kapitel erläutert die Zielsetzung und den Aufbau des Risikomanagementsystems (RMS) sowie des Internen Kontrollsystems (IKS) des Volkswagen Konzerns und beschreibt die entsprechenden Systeme mit Blick auf den Rechnungslegungsprozess. Die Volkswagen AG hat ihr eigenes konzernweites Risikomanagementsystem implementiert und ist damit selbst für ihre Risikohandhabung verantwortlich. Es handelt sich im Folgenden um Textauszüge aus dem Risiko- und Chancenbericht im Konzernlagebericht 2019 der Volkswagen AG.

Zielsetzung des Risikomanagementsystems und des Internen Kontrollsystems bei Volkswagen

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

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



Aufbau des Risikomanagementsystems und des Internen Kontrollsystems bei Volkswagen

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

Ein weiteres zentrales Element des RMS/IKS bei Volkswagen ist das 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.

Die Mindestanforderungen an das RMS/IKS einschließlich des Konzepts der drei Verteidigungslinien sind bei Volkswagen konzernweit in einer Richtlinie festgelegt.

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



Erste 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, die verbleibenden potenziellen Auswirkungen bewertet und zeitnah in die Planungen eingearbeitet. Wesentliche Risiken werden anlassbezogen an die relevanten Gremien gemeldet. Die Ergebnisse des operativen Risikomanagements fließen kontinuierlich in die Planungs- und Kontrollrechnungen ein. Zielvorgaben, die in den Planungsrunden vereinbart wurden, unterliegen einer permanenten Überprüfung innerhalb revolvierender Planungsüberarbeitungen. Parallel dazu fließen die Ergebnisse der Maßnahmen zur Bewältigung der Risiken zeitnah in die monatlichen Vorausschätzungen zur weiteren Geschäftsentwicklung ein. Somit liegt dem Vorstand der Volkswagen AG über die dokumentierten Berichtswege auch unterjährig ein Gesamtbild der aktuellen Risikolage vor.

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

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

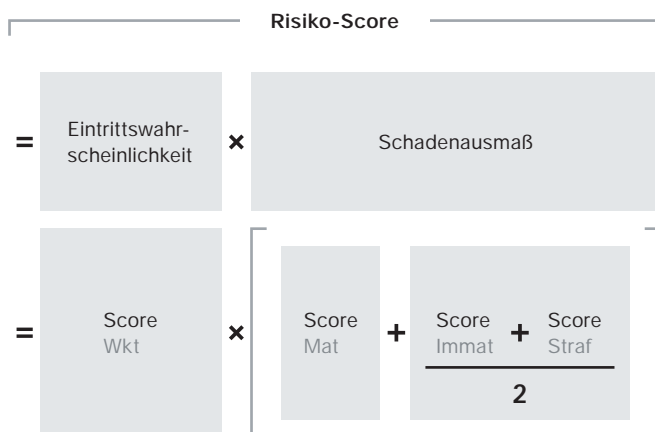
Zweite Verteidigungslinie: Erfassung und Berichterstattung systemischer und akuter Risiken durch konzernerweitliche Prozesse

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).

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



Ermittlung des Risiko-Score



Der Score-Wert für die Eintrittswahrscheinlichkeit von über 50 % im Betrachtungszeitraum wird als hoch bezeichnet, bei einer mittleren Einstufung liegt die Eintrittswahrscheinlichkeit mindestens bei 25 %. Für das Kriterium finanzieller Schaden steigt der Score-Wert mit zunehmendem Ausmaß an und erreicht ab 1 Mrd. € den höchsten Score-Wert von 10. Das Kriterium Reputationsschaden kann Ausprägungen von lokaler Vertrauensstörung über den lokalen Vertrauensverlust bis hin zum regionalen oder internationalen Reputationsverlust annehmen. Die strafrechtliche Relevanz wird anhand des Einflusses auf die lokale Gesellschaft, die Marke oder den Konzern eingestuft.

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

Im Geschäftsjahr 2019 haben alle Konzerngesellschaften und -einheiten des Volkswagen Konzerns, die anhand von Wesentlichkeits- und Risikokriterien aus dem Konsolidierungskreis ausgewählt worden waren, den GRC-Regelprozess durchlaufen.



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

Darüber hinaus werden bedeutende Änderungen der Risikolage, die kurzfristig beispielsweise durch unerwartete externe Ereignisse – wie aktuell die Ausbreitung des Coronavirus – entstehen können, anlassbezogen an den Vorstand berichtet. Dieses ist dann erforderlich, wenn unter anderem das Risiko einen finanziellen Schaden ab 1 Mrd. € annehmen kann.

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

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

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

Die Risikoberichterstattung an die Gremien der Volkswagen AG erfolgt abhängig von Wesentlichkeitsschwellen. Systemische Risiken ab einem Risiko-Score von 20 und akute Risiken ab einem Risiko-Score von 40 beziehungsweise ab einem potenziellen finanziellen Schaden von 1 Mrd. € werden dem Vorstand und dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der Volkswagen AG regelmäßig vorgelegt.



Dritte Verteidigungslinie:

Prüfung durch die Konzern-Revision

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

Risikofrüherkennungssystem gemäß KonTraG bei Volkswagen

Die Risikolage des Unternehmens wird gemäß den Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) erfasst, bewertet und dokumentiert. Durch die zuvor beschriebenen Elemente des RMS/IKS (erste und zweite Verteidigungslinie) werden die Anforderungen an ein Risikofrüherkennungssystem erfüllt. Unabhängig davon überprüft der Abschlussprüfer der Volkswagen AG jährlich die hierfür implementierten Verfahren und Prozesse sowie die Angemessenheit der Dokumentation. Die Risikomeldungen werden dabei stichprobenartig in vertiefenden

Interviews mit den betreffenden Bereichen und Gesellschaften unter Einbeziehung des Abschlussprüfers auf ihre Plausibilität und Angemessenheit hin geprüft. Der Abschlussprüfer 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 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

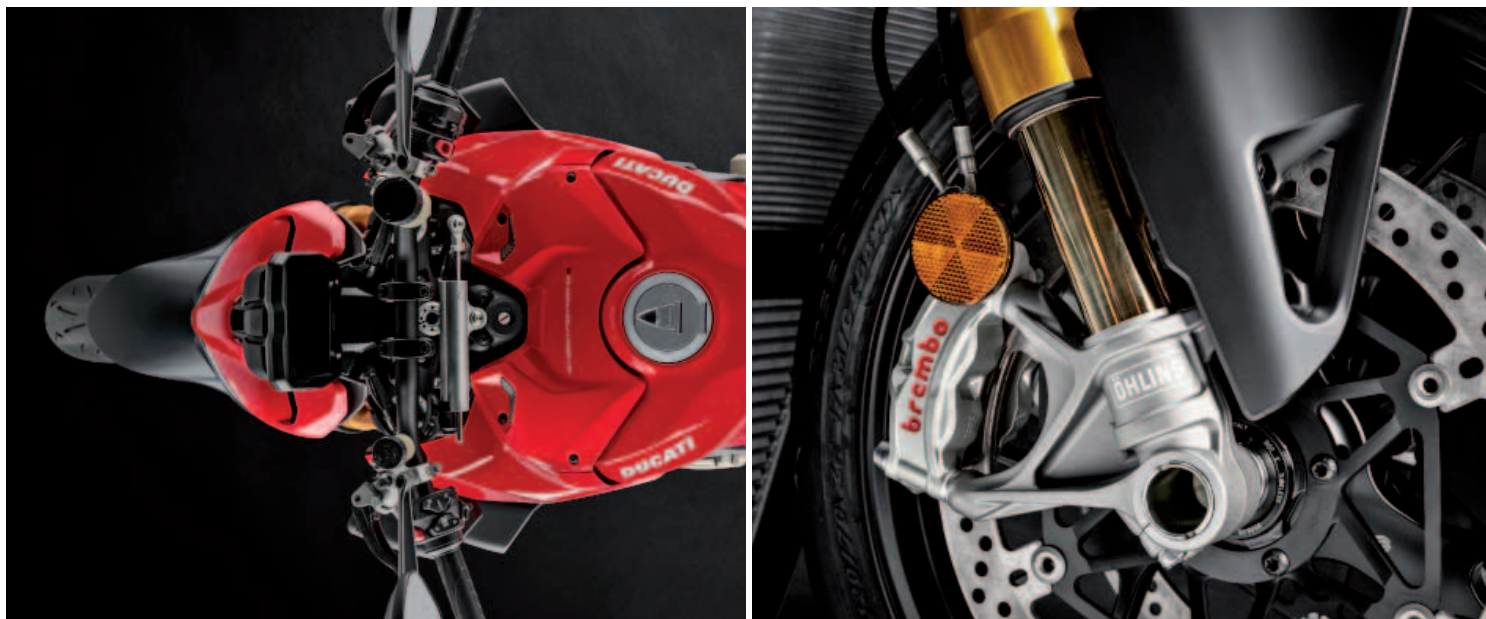
Um die Wirksamkeit des RMS/IKS sicherzustellen, wird es im Rahmen der kontinuierlichen Überwachungs- und Verbesserungsprozesse regelmäßig von Volkswagen optimiert. Dabei trägt er internen und externen Anforderungen gleichermaßen Rechnung. Fallweise begleiten externe Experten die kontinuierliche Weiterentwicklung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

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

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

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

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



werden grundsätzlich verschlüsselt an den Volkswagen Konzern übermittelt. Für die Verschlüsselung wird ein marktgängiges Produkt verwendet.

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

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

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

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

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

Integriertes Konsolidierungs- und Planungssystem

Mit dem Volkswagen Konsolidierungs- und Unternehmenssteuerungssystem (VoKUs) lassen sich im Volkswagen Konzern sowohl die vergangenheitsorientierten Daten des Rechnungswesens als auch Plandaten des Controllings konsolidieren und analysieren. VoKUs bietet eine zentrale Stammdatenpflege, ein einheitliches Berichtswesen, ein Berechtigungskonzept und 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.



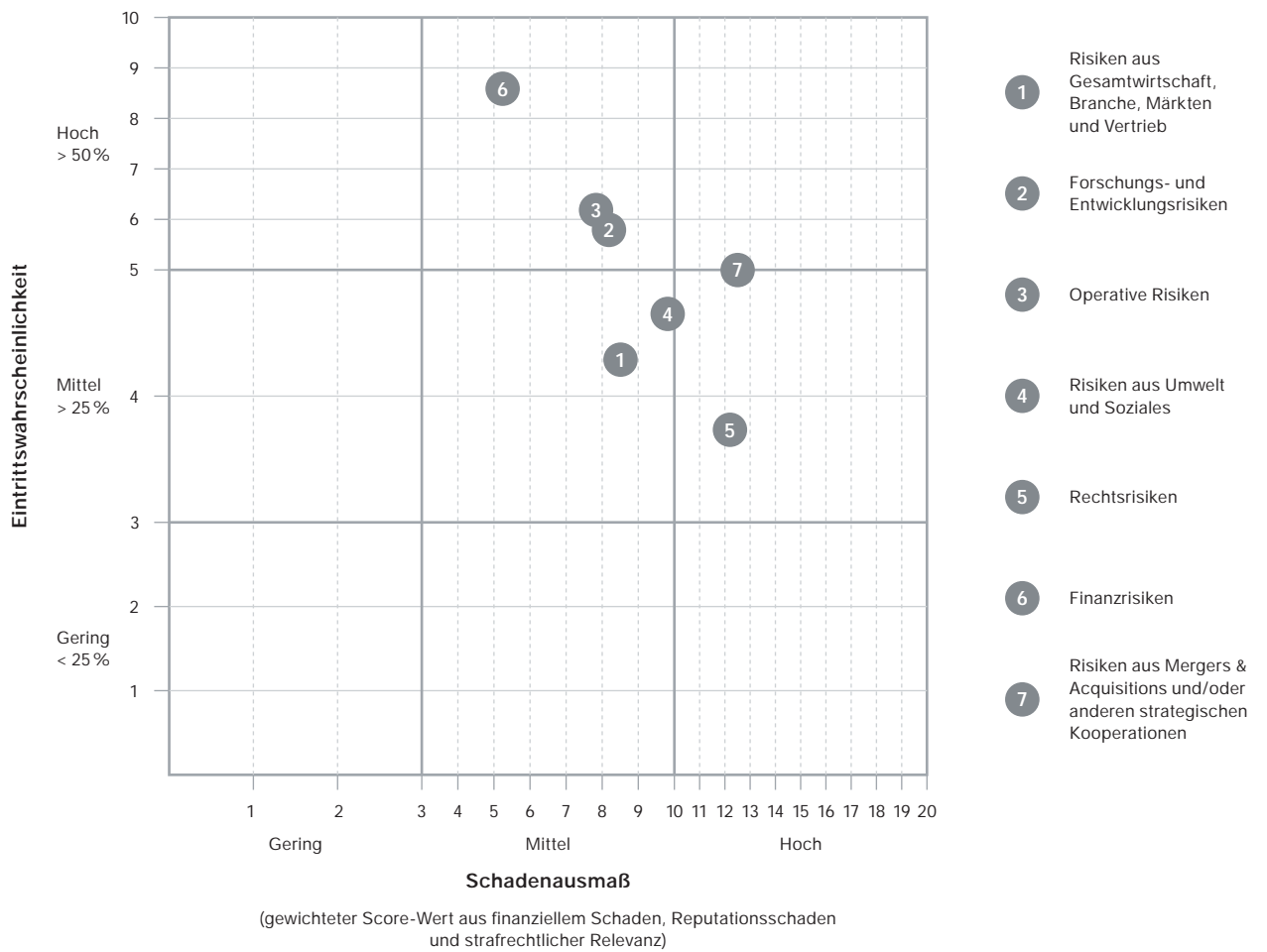
Chancen und Risiken des Volkswagen Konzerns

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

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



Durchschnittliche Score-Werte der Risikokategorien







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

Risikokategorien im Volkswagen Konzern

In der Kategorie „Risiken und Chancen aus Gesamtwirtschaft, Branche, Märkten und Vertrieb“ sind gesamtwirtschaftliche Risiken und Chancen, Branchenrisiken und Marktchancen/-potenziale, Vertriebsrisiken sowie sonstige Einflüsse zusammengefasst. Aus Sicht des Volkswagen Konzerns liegen die größten Risiken aus dem GRC-Regelprozess und dem RQP in dieser Kategorie in Handelsbeschränkungen und zunehmendem Protektionismus mit negativen Auswirkungen auf die Markt- und Absatzentwicklung.

Die Kategorie „Forschungs- und Entwicklungsrisiken“ beinhaltet Risiken aus Forschung und Entwicklung sowie Risiken und Chancen aus der Baukastenstrategie. Die größten Risiken aus dem GRC-Regelprozess und dem RQP resultieren aus einer nicht bedarfs- und regelgerechten Produktentwicklung insbesondere im Hinblick auf Elektromobilität und Digitalisierung.

Als „Operative Risiken und Chancen“ werden Risiken und Chancen aus der Beschaffung, Produktionsrisiken, Risiken aus langfristiger Fertigung, Qualitätsrisiken, IT-Risiken und Risiken aus medialer Wirkung zusammengefasst. Die größten Risiken aus



dem GRC-Regelprozess und dem RQP liegen insbesondere im Bereich der Cyber-Sicherheit und neuen regulatorischen Vorgaben in der IT, in Qualitätsproblemen sowie in volatilen Rohstoffmärkten.

Zur Risikokategorie „Risiken aus Umwelt und Soziales“ zählen Personalrisiken sowie Risiken aus umweltschutzrechtlichen Auflagen. Die größten Risiken aus dem GRC-Regelprozess und dem RQP ergeben sich aus der Nichterreichung CO₂-bezogener Vorgaben.

Unter „Rechtsrisiken“ sind Risiken aus Rechtsstreitigkeiten und Rechtsrisiken im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik sowie steuerrechtliche Risiken subsumiert. Die größten Risiken aus dem GRC-Regelprozess und dem RQP stehen im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik.

Zur Kategorie „Finanzrisiken“ zählt der Volkswagen Konzern Finanzrisiken, Risiken aus Finanzinstrumenten, Liquiditätsrisiken sowie Risiken im Finanzdienstleistungsgeschäft. Die größten Risiken aus dem GRC-Regelprozess und dem RQP resultieren aus volatilen Devisenmärkten.

Unter „Chancen und Risiken aus Mergers & Acquisitions und/oder anderen strategischen Kooperationen/Beteiligungen“ fasst der Volkswagen Konzern Chancen und Risiken aus Kooperationen, Risiken aus der Werthaltigkeit von Goodwills beziehungsweise Markennamen sowie Risiken aus dem Verkauf von Beteiligungen zusammen. Die größten

Risiken aus dem GRC-Regelprozess und dem RQP liegen in der Zusammenarbeit mit anderen Partnern.

Bewertung der Volkswagen AG zu Rechtsrisiken aus der Dieseldiagnostik

Zur Absicherung der dem Volkswagen Konzern im Zeitpunkt der Aufstellung seines Lageberichts bekannten Rechtsrisiken im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik enthalten die Rückstellungen des Volkswagen Konzerns für Prozess- und Rechtsrisiken zum 31. Dezember 2019 auf Basis des gegenwärtigen Kenntnisstands und aktueller Einschätzungen von Volkswagen einen Betrag von rund 2,9 Mrd. € (2,4 Mrd. €). Soweit bereits hinreichend bewertbar, wurden im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik insgesamt Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 3,7 Mrd. € (5,4 Mrd. €) im Konzernanhang des Volkswagen Konzerns angegeben, auf die Anlegerverfahren in Deutschland entfallen davon rund 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 Dieseldiagnostik im Volkswagen Konzern gebildeten Rückstellungen sowie die angegebenen Eventualverbindlichkeiten und die weiteren latenten Rechtsrisiken zum Teil erheblichen Einschätzungsrisiken. Sollten sich diese Rechts- bzw. Einschätzungsrisiken verwirklichen, kann dies zu weiteren erheblichen finanziellen Belastungen führen. Insbesondere lässt sich nicht ausschließen, dass aufgrund von zukünftigen



Erkenntnissen oder Ereignissen die von Volkswagen gebildeten Rückstellungen möglicherweise angepasst werden müssen.

Es liegen dem Vorstand der Volkswagen AG basierend auf den vorhandenen und gewonnenen Informationen nach wie vor keine belastbaren Erkenntnisse oder Einschätzungen hinsichtlich der beschriebenen Sachverhalte vor, die zu einer anderen Bewertung der damit verbundenen Risiken führen würden.

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

Gesamtaussage zur Risiko- und Chancensituation des Volkswagen Konzerns

Die Gesamtrisiko- und Chancensituation ergibt sich für den Volkswagen Konzern aus den zuvor genannten Einzelrisiken und -chancen. Um die Beherrschung dieser Risiken zu gewährleisten, hat Volkswagen ein umfassendes Risikomanagementsystem geschaffen. Die größten Risiken über alle Risikokategorien hinweg bestehen für den Volkswagen Konzern in einer negativen Markt- und Absatzentwicklung, Qualitätsproblemen sowie einer nicht bedarfs- und regelgerechten Produktentwicklung insbesondere im Hinblick auf Elektromobilität und Digitalisierung. Aufgrund ihrer zunehmenden Bedeutung zählt Volkswagen zusätzlich die Cybersicherheit und die Nichterreichung CO₂-bezogener Vorgaben dazu. Weiterhin verbleiben für den Volkswagen Konzern Risiken aus der Dieseldiagnostik. Anlassbezogen können sich für das Jahr 2020 aus der Ausbreitung des Coronavirus negative Auswirkungen ergeben. Nach den dem Volkswagen Konzern im Zeitpunkt der Aufstellung seines Lageberichts bekannten Informationen bestehen keine Risiken, die den Fortbestand wesentlicher Konzerngesellschaften oder des Volkswagen Konzerns gefährden könnten.

Veröffentlichung der Erklärung zur Unternehmensführung und Corporate Governance Bericht

Die Porsche SE hat die nach §§ 289f und 315d HGB vorgesehene Erklärung zur Unternehmensführung abgegeben. Der Corporate Governance Bericht wurde mit der Erklärung zur Unternehmensführung zusammengefasst und unter www.porsche-se.com/unternehmen/corporate-governance/ veröffentlicht.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Am 30. Januar 2020 unterbreitete die TRATON SE, ein Tochterunternehmen der Volkswagen AG, ein Angebot für den vollständigen Erwerb sämtlicher in Umlauf befindlicher Stammaktien der Navistar International Corporation, die sich noch nicht im Eigentum der TRATON SE befinden, zu einem Preis von 35,00 USD pro Aktie in bar. Das entspricht einem Angebotspreis von etwa 2,6 Mrd. €. Die TRATON SE hält zum 31. Dezember 2019 16,8 % der ausstehenden Stammaktien von Navistar.

Auf Ebene des Volkswagen Konzerns könnten andauernde Einschränkungen aufgrund des Coronavirus negative Auswirkungen auf dessen Vermögens-, Finanz- und Ertragslage in 2020 haben.

Die Volkswagen AG und der vzbv haben am 28. Februar 2020 einen außergerichtlichen Vergleich über die Beendigung der Musterfeststellungsklage geschlossen. Danach wird die Volkswagen AG Verbrauchern, die sich zur Musterfeststellungsklage angemeldet haben und die Vergleichskriterien erfüllen, Einzelvergleiche anbieten. Das Vergleichsvolumen beträgt insgesamt 830 Mio. €. Der vzbv wird die Musterfeststellungsklage zurücknehmen.

Eine Schätzung der möglichen Effekte auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage kann nicht vorgenommen werden. Sämtliche Effekte auf Ebene des Volkswagen Konzerns wirken sich in Höhe des Kapitalanteils der Porsche SE an der Volkswagen AG auf den Porsche SE Konzern aus.

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

Prognosebericht und Ausblick

Entwicklung der Weltwirtschaft

Unseren Planungen liegt die Annahme zugrunde, dass sich das Wachstum der Weltwirtschaft 2020 auf dem Niveau des Vorjahres fortsetzen wird. Risiken sieht die Porsche SE weiterhin in protektionistischen Tendenzen, Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Zudem werden die Wachstumsaussichten von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten sowie länder- und regionsübergreifenden Epidemien – wie aktuell der Ausbreitung des Coronavirus – belastet. Wir gehen davon aus, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer eine ähnliche Dynamik verzeichnen werden wie 2019. Die höchsten Zuwachsraten erwarten wir in den aufstrebenden Wirtschaftsnationen Asiens.

Entwicklung der Märkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Es wird erwartet, dass sich die Märkte für Pkw im Jahr 2020 in den einzelnen Regionen uneinheitlich entwickeln werden. Insgesamt wird das weltweite Nachfragevolumen von Neufahrzeugen voraussichtlich in der Größenordnung des Berichtsjahres liegen.

Auch die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden sich im Jahr 2020 in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln; insgesamt wird mit einer leicht sinkenden Nachfrage in 2020 gerechnet.

Entwicklung der Märkte für Nutzfahrzeuge

Es wird für 2020 erwartet, dass die Neuzulassungen von mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t auf den relevanten Märkten des Bereichs Nutzfahrzeuge merklich unter denen von 2019 liegen. Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten wird für das Jahr 2020 insgesamt von einem leichten Anstieg der Nachfrage gegenüber dem Vorjahr ausgegangen.

Entwicklung der Märkte für Finanzdienstleistungen

Es wird erwartet, dass automobilbezogene Finanzdienstleistungen auch im Jahr 2020 eine hohe Bedeutung für den weltweiten Fahrzeugabsatz haben. Volkswagen geht davon aus, dass in Schwellenmärkten mit bisher niedriger Marktdurchdringung die Nachfrage weiterhin steigen wird. In Regionen mit bereits entwickelten automobilen Finanzdienstleistungsmärkten wird sich der Trend fortsetzen, Mobilität zu möglichst geringen Gesamtkosten zu erwerben. Dabei werden integrierte Gesamtlösungen, die mobilitätsnahe Dienstleistungsmodulen wie Versicherungen und innovative Servicepakete einschließen, weiter an Bedeutung gewinnen. Zusätzlich wird damit gerechnet, dass die Nachfrage nach neuen Mobilitätsformen, etwa Vermietmodellen, sowie nach integrierten Mobilitätsdienstleistungen, zum Beispiel Parken, Tanken und Laden, zunehmen wird.



Zinsentwicklung

Die weltweit weiterhin vorherrschende expansive Geldpolitik und die herausfordernden gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen führten dazu, dass das Zinsniveau im Geschäftsjahr 2019 mit wenigen Ausnahmen verhältnismäßig niedrig blieb. Die Leitzinsen in den großen westlichen Industrieländern verharrten auf einem insgesamt niedrigen Niveau. Die US-Notenbank schwenkte im Sommer auf einen konjunkturstützenden Kurs um und senkte nach einigen Jahren sukzessiver Anhebungen den Leitzins wieder. Die Europäische Zentralbank setzte ihren expansiven geldpolitischen Kurs weiter fort. Für 2020 halten wir daher vor dem Hintergrund weiterer expansiver geldpolitischer Maßnahmen einen Anstieg der Zinsen in den USA und im Euro-Raum derzeit nicht für wahrscheinlich.

Zukünftige organisatorische Unternehmensstruktur des Volkswagen Konzerns

Die Planung beruht auf den derzeitigen Strukturen des Volkswagen Konzerns. Ein möglicher Verkauf der RENK AG ist in der Planung nicht enthalten. Zudem ist der mögliche Erwerb sämtlicher in Umlauf befindlicher Stammaktien der Navistar International Corporation nicht eingeschlossen. Die damit verbundenen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Volkswagen Konzerns und die entsprechenden Auswirkungen auf den Porsche SE Konzern sind in der Prognose nicht berücksichtigt.



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 seine Technologien und Dienstleistungen verschaffen dem Volkswagen Konzern weltweit eine gute Position im Wettbewerb. Im Zuge der Transformation seines Kerngeschäfts positioniert Volkswagen die Konzernmarken noch trennschärfer und optimiert sein Fahrzeug- und Antriebsportfolio. Im Fokus stehen dabei vor allem die 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 Mehrmarkenkonzerne noch gezielter zu nutzen.

Der Volkswagen Konzern geht davon aus, dass die Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im Jahr 2020 unter weiterhin herausfordernden Marktbedingungen in der Größenordnung des Vorjahres liegen werden.

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

Volkswagen erwartet, dass im Jahr 2020 die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns um bis zu 4 % und die des Bereichs Pkw moderat über dem Vorjahreswert liegen werden. Für das operative Ergebnis des Konzerns und des Bereichs Pkw rechnet der Volkswagen Konzern im Jahr 2020 mit einer operativen Umsatzrendite zwischen 6,5 und 7,5 %. Für den Bereich Nutzfahrzeuge wird bei moderat rückläufigen Umsatzerlösen von einer operativen Umsatzrendite zwischen 4,0 und 5,0 % ausgegangen. Im Bereich Power Engineering erwartet Volkswagen die Umsatzerlöse auf dem Niveau des Vorjahres und einen geringeren operativen Verlust. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen wird von Umsatzerlösen und einem operativen Ergebnis in der Größenordnung 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 in die Prognose des Porsche SE Konzerns das Ergebnis nach Steuern des Volkswagen Konzerns eingeht, liegt der Prognose des Volkswagen Konzerns lediglich sein operatives Ergebnis zugrunde. So beeinflussen Effekte außerhalb des operativen Ergebnisses auf Ebene des Volkswagen Konzerns nicht dessen Prognose, sie wirken sich aber anteilig auf die Höhe des prognostizierten Ergebnisses nach Steuern des Porsche SE Konzerns aus.

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

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

aus etwaigen zukünftigen Investitionen des Porsche SE Konzerns oder aus zukünftigen organisatorischen Veränderungen auf Ebene des Volkswagen Konzerns werden nicht berücksichtigt. Insbesondere aufgrund der Erwartungen des Volkswagen Konzerns zu seiner künftigen Entwicklung und der weiterhin bestehenden Unsicherheiten in Bezug auf mögliche Sondereffekte in Zusammenhang mit der Dieseldisussion geht der Porsche SE Konzern für das Geschäftsjahr 2020 von einem positiven Konzernergebnis nach Steuern zwischen 3,5 Mrd. € und 4,5 Mrd. € aus.

Zum 31. Dezember 2019 verfügte der Porsche SE Konzern über eine Nettoliquidität in Höhe von 553 Mio. €. Zum 31. Dezember 2020 wird unverändert eine positive Nettoliquidität für den Porsche SE Konzern angestrebt, die sich ohne Berücksichtigung künftiger Investitionen voraussichtlich zwischen 0,4 Mrd. € und 0,9 Mrd. € bewegen wird.

Stuttgart, den 11. März 2020

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.



Audi e-tron Sportback



3 Konzernabschluss





3

Konzernabschluss

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	116
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	117
Konzernbilanz	118
Konzern-Eigenkapitalspiegel	119
Konzern-Kapitalflussrechnung	120
Konzernanhang	121
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	200
Versicherung der gesetzlichen Vertreter (Bilanzzeit)	209

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung der Porsche Automobil Holding SE vom 1. Januar bis 31. Dezember 2019

Mio. €	Anhang	2019	2018
Umsatzerlöse	[1]	116	103
Bestandsveränderungen		0	0
Andere aktivierte Eigenleistungen		1	1
Sonstige betriebliche Erträge	[2]	54	13
Materialaufwand		- 17	- 16
Personalaufwand	[3]	- 80	- 77
Abschreibungen	[8]	- 21	- 83
Sonstige betriebliche Aufwendungen	[4]	- 66	- 66
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	[5]	4.406	3.641 ¹
Ergebnis vor Finanzergebnis		4.393	3.517
Finanzierungsaufwendungen		- 4	- 3
Übriges Finanzergebnis		28	0
Finanzergebnis	[6]	24	- 3
Ergebnis vor Steuern		4.416	3.514
Ertragsteuern	[7]	- 9	- 24 ¹
Ergebnis nach Steuern		4.408	3.491
davon entfallen auf			
die Aktionäre der Porsche Automobil Holding SE		4.407	3.490 ¹
nicht beherrschende Anteilseigner		0	0
Ergebnis je Stammaktie (unverwässert und verwässert)		14,39	11,39 ¹
Ergebnis je Vorzugsaktie (unverwässert und verwässert)		14,39	11,40 ¹

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der Änderung einer Kaufpreisallokation angepasst (vgl. dazu Anhangangabe [5]).

Konzern-Gesamtergebnisrechnung der Porsche Automobil Holding SE vom 1. Januar bis 31. Dezember 2019

Mio. €	2019	2018
Ergebnis nach Steuern	4.408	3.491¹
Neubewertungen aus Pensionen	- 8	3
Latente Steuern auf Neubewertungen aus Pensionen	3	- 1
Nicht reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen (vor Steuern)	- 2.508	- 24
Latente Steuern auf nicht reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen	758	- 21
Latente Steuern im Zusammenhang mit Anteilen an assoziierten Unternehmen	27	1
Gesamtsumme nicht reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge	- 1.729	- 42
Währungsumrechnung	0	0
Reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen (vor Steuern)	- 649	- 1.132
Latente Steuern auf reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen	269	306
Latente Steuern im Zusammenhang mit Anteilen an assoziierten Unternehmen	6	13
Gesamtsumme reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge	- 375	- 814
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	- 2.104	- 856
Gesamtergebnis	2.304	2.634
davon entfallen auf		
die Aktionäre der Porsche Automobil Holding SE	2.303	2.634 ¹
nicht beherrschende Anteilseigner	0	0

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der Änderung einer Kaufpreisallokation angepasst (vgl. dazu Anhangangabe [5]).

Konzernbilanz der Porsche Automobil Holding SE zum 31. Dezember 2019

Mio. €	Anhang	31.12.2019	31.12.2018
Aktiva			
Immaterielle Vermögenswerte	[8]	241	255
Sachanlagen	[8]	37	7
At Equity bewertete Anteile	[9]	34.597	32.518 ¹
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	[10], [19]	28	10
Übrige Vermögenswerte	[11]	3	1
Aktive latente Steuern	[7]	2	1
Langfristige Vermögenswerte		34.908	32.792
Vorräte		4	3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	[19]	24	21
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	[10], [19]	5	4
Übrige Vermögenswerte	[11]	25	10
Ertragsteuerforderungen	[7]	34	2
Wertpapiere	[19]	147	138
Termingeldanlagen	[19]	93	108
Flüssige Mittel	[19]	353	630
Kurzfristige Vermögenswerte		684	916
		35.592	33.708
Passiva			
Gezeichnetes Kapital	[12]	306	306
Kapitalrücklage	[12]	4.884	4.884
Gewinnrücklagen	[12]	34.492	30.601 ¹
Übrige Rücklagen (OCI)	[12]	-4.399	-2.376
Eigenkapital der Anteilseigner der Porsche SE		35.283	33.415
Anteile nicht beherrschender Anteilseigner		1	1
Eigenkapital		35.284	33.416
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	[13]	45	35
Sonstige Rückstellungen	[14]	27	20
Finanzschulden	[15], [19]	35	12
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	[19]	0	0
Übrige Verbindlichkeiten	[16]	0	0
Passive latente Steuern	[7]	100	93 ¹
Langfristige Schulden		206	160
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	[13]	1	0
Sonstige Rückstellungen	[14]	38	78
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	[19]	4	3
Finanzschulden	[15], [19]	5	1
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	[19]	13	12
Übrige Verbindlichkeiten	[16]	40	38
Ertragsteuerverbindlichkeiten		1	1
Kurzfristige Schulden		102	133
		35.592	33.708

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der Änderung einer Kaufpreisallokation angepasst (vgl. dazu Anhangangabe [5]).

Konzern-Eigenkapitalspiegel der Porsche Automobil Holding SE vom 1. Januar bis 31. Dezember 2019

	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 1.1.2018	306	4.884	27.652	-1.552	31.291	1	31.292
Ergebnis nach Steuern			3.490 ¹		3.490	0	3.491
Sonstiges Ergebnis nach Steuern				-856	-856	0	-856
Gesamtergebnis der Periode			3.490	-856	2.634	0	2.634
Dividendenzahlung			-538		-538	0	-538
Umgliederungen			-32 ²	32 ²	0	0	
Sonstige Eigenkapitalveränderungen auf Ebene at Equity bewerteter Anteile			28	0	28		28
Stand am 31.12.2018	306	4.884	30.601	-2.376	33.415	1	33.416
Stand am 1.1.2019	306	4.884	30.601	-2.376	33.415	1	33.416
Ergebnis nach Steuern			4.407		4.407	0	4.408
Sonstiges Ergebnis nach Steuern				-2.104	-2.104	0	-2.104
Gesamtergebnis der Periode			4.407	-2.104	2.303	0	2.304
Dividendenzahlung			-676		-676	0	-676
Umgliederungen und Transaktionen mit nicht beherrschenden Anteilseignern			7	-8	-1	0	-2
Sonstige Eigenkapitalveränderungen auf Ebene at Equity bewerteter Anteile			153	89	242		242
Stand am 31.12.2019	306	4.884	34.492	-4.399	35.283	1	35.284

¹ Der Vorjahreswert wurde aufgrund der Änderung einer Kaufpreisallokation angepasst (vgl. dazu Anhangangabe [5]).

² Die Umgliederungen im Vorjahr 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 [12] erläutert.

Konzern-Kapitalflussrechnung der Porsche Automobil Holding SE vom 1. Januar bis 31. Dezember 2019

Mio. €	2019	2018
1. Laufende Geschäftstätigkeit		
Ergebnis nach Steuern	4.408	3.491 ¹
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	-4.406	-3.641 ¹
Abschreibungen	21	83
Gewinn (-) / Verlust (+) aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen	-3	0
Zinsaufwand	4	3
Zinsertrag	-16	0
Ertragsteueraufwand	9	24 ¹
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+) und Erträge (-)	-56	-5
Veränderung sonstiger Aktiva	-5	-2
Veränderung der Pensionsrückstellungen	-1	2
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	12	-1
Veränderung sonstiger Passiva	8	6
Erhaltene Dividenden	753	601
Gezahlte Zinsen	-3	-1
Erhaltene Zinsen	0	1
Gezahlte Ertragsteuern	-5	-4
Erhaltene Ertragsteuern	2	2
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	722	558
2. Investitionsbereich		
Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	-6	-4
Einzahlungen aus Abgängen von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen	1	0
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen nicht beherrschender Anteilseigner	-2	
Einzahlungen aus dem Verkauf von Tochterunternehmen	3	
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an at Equity bilanzierten Unternehmen	-311	-86
Auszahlungen für den Erwerb sonstiger Anteile an Unternehmen	-11	-2
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapiere	-8	46
Veränderung der Geldanlagen in Termingelder	15	-8
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	-318	-54
3. Finanzierungsbereich		
Auszahlungen an Aktionäre der Porsche SE	-676	-538
Auszahlungen an außenstehende Gesellschafter	0	0
Auszahlungen für die Tilgung von Finanzschulden	-5	-1
Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit	-681	-539
4. Finanzmittelbestand		
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes (Zwischensumme 1. bis 3.)	-277	-35
Finanzmittelbestand am 1.1.	630	664
Finanzmittelbestand am 31.12.	353	630

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der Änderung einer Kaufpreisallokation angepasst (vgl. dazu Anhangangabe [5]).

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

Konzernanhang der Porsche Automobil Holding SE für das Geschäftsjahr 2019

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 Vergleichswerte des Vorjahres werden neben den Werten des aktuellen Berichtszeitraums in Klammern dargestellt.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Der Konzernabschluss und der mit dem Lagebericht zusammengefasste Konzernlagebericht der Porsche SE wurden durch Beschluss vom 11. März 2020 durch den Vorstand zur Weiterleitung an den Aufsichtsrat freigegeben. Zu diesem Zeitpunkt endet der Wertaufhellungszeitraum.

Konzernanteilsbesitzliste zum 31. Dezember 2019

	Kapitalanteil zum 31.12.2019	Währung	Kurs 1 € =	Eigenkapital in Landes- währung	Ergebnis in Landes- währung
	in %			Tsd.	Tsd.
Vollkonsolidierte Unternehmen					
Inland					
Porsche Beteiligung GmbH, Stuttgart	100,0	EUR	-	42.786	0 ¹
Porsche Zweite Beteiligung GmbH, Stuttgart	100,0	EUR	-	315.025	0 ¹
Porsche Dritte Beteiligung GmbH, Stuttgart	100,0	EUR	-	20.824	0 ¹
Porsche Vierte Beteiligung GmbH, Stuttgart	100,0	EUR	-	24	0 ¹
PTV Planung Transport Verkehr AG, Karlsruhe	100,0	EUR	-	31.581	3.466
DDS Digital Data Services GmbH, Karlsruhe	100,0	EUR	-	106	-17
PTV Transport Consult GmbH, Karlsruhe	100,0	EUR	-	3.700	962
Transport Technologie-Consult Karlsruhe GmbH, Karlsruhe	51,0	EUR	-	1.177	243
PTV Deutschland GmbH, Karlsruhe	100,0	EUR	-	21	-4
Ausland					
Locatienet B.V., Utrecht	92,2	EUR	-	158	3
PTV Africa (Pty) Ltd., Johannesburg	100,0	ZAR	15,7647	1.921	1.671
PTV America Holding Inc., Arlington, Virginia	100,0	USD	1,1228	-2.468	-103
PTV America Inc., Arlington, Virginia	100,0	USD	1,1228	-3.070	-461
PTV América Latina, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt	100,0	MXN	21,2434	-9.375	-2.102
PTV Asia-Pacific Pte, Ltd., Singapur	100,0	SGD	1,5105	1.753	185
PTV Asia-Pacific Pty, Ltd., Sydney	100,0	AUD	1,6008	-1.055	-393
PTV Austria Planung Transport Verkehr GmbH, Wien	100,0	EUR	-	565	311
PTV België B.V.B.A., Ypern	99,9	EUR	-	68	0
PTV CEE Sp. z.o.o., Warschau	100,0	PLN	4,2597	956	647
PTV Distribution Planning Software Ltd., Halesowen	100,0	GBP	0,8500	-38	-149
PTV do Brasil Ltda., São Paulo	100,0	BRL	4,5135	-128	-421
PTV France SAS, Paris	100,0	EUR	-	2.084	558
PTV Italia Logistics S.r.l., Perugia	100,0	EUR	-	861	293
PTV Japan Ltd., Tokio	100,0	JPY	121,8950	-14.666	17.242
PTV MENA Region DMCC, Dubai	100,0	AED	4,1244	-20.747	-9.147
PTV MENA Region WLL, Doha	49,0	QAR	4,0883	4.666	2.799
PTV MENA Region Transport Technology Solution L.L.C, Abu Dhabi	49,0	AED	4,1244	-453	-99
PTV Nederland B.V., Utrecht	100,0	EUR	-	2.003	1.974
PTV Nordics AB, Göteborg	100,0	SEK	10,4451	3.230	1.602
PTV Software Technology (Shanghai) Co., Ltd., Shanghai	100,0	CNY	7,8147	4.933	4.501
PTV Traffic Technology (Shanghai) Co., Ltd., Shanghai	100,0	CNY	7,8147	1.916	-72

	Kapitalanteil zum 31.12.2019	Währung	Kurs 1 € =	Eigenkapital in Landes- währung	Ergebnis in Landes- währung
	in %			Tsd.	Tsd.
Vollkonsolidierte Unternehmen					
Ausland					
PTV Traffic and Transportation Software, S.L., Barcelona	100,0	EUR	-	-69	-25
PTV Transworld Holding B.V., Utrecht	100,0	EUR	-	1.947	1.961
PTV UK Ltd., Halesowen	100,0	GBP	0,8500	448	357
PTV UK Holding Ltd., Halesowen	100,0	GBP	0,8500	341	-46
SISTeMA Soluzioni per l'Ingegneria dei Sistemi di Trasporto e l'infoMobilità S.r.l., Rom	98,0	EUR	-	851	-445
Assoziierte Unternehmen					
Inland					
Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg	31,3 ²	EUR	-	35.629.216	4.958.025
European Center for Information and Communication Technologies - EICT GmbH, Berlin	20,0	EUR	-	1.398	58
Ausland					
INRIX Inc., Kirkland, Washington ³	11,7	USD	1,1228	-44.633	-12.138
Mygistics Inc., Kansas City, Missouri ⁴	30,0	USD	1,1228		
PTV Truckparking B.V., Utrecht	21,3	EUR	-	-1.774	1.589

¹ Ergebnisabführungsvertrag mit der Porsche SE

² Abweichend vom Kapitalanteil beträgt der Stimmrechtsanteil zum Bilanzstichtag 53,1 %.

³ Konsolidierte Werte aus dem Konzernabschluss 2018

⁴ Derzeit keine Geschäftstätigkeit

Darüber hinaus wird ein Spezialfonds vollkonsolidiert.

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

Änderungen in der Berichtsperiode

Im Zeitraum zwischen Anfang Dezember 2018 und Mitte März 2019 hat die Porsche SE über Kapitalmarkttransaktionen 0,9 % der Stammaktien der Volkswagen AG für 397 Mio. € erworben, davon entfallen 0,7 % bzw. 311 Mio. € auf den Zeitraum 1. Januar bis 18. März 2019. Die Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG stieg damit auf 53,1 % (52,4 %) der Stammaktien. Der Anteil am gezeichneten Kapital der Volkswagen AG erhöhte sich auf 31,3 % (30,9 %).

Vollkonsolidierung und Einbeziehung at Equity

In den Konzernabschluss der Porsche SE werden alle wesentlichen 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.

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 (ohne Geschäfts- oder Firmenwert) 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 grundsätzlich bei erstmaligem Erwerb mit den Anschaffungskosten einschließlich direkt zurechenbarer Anschaffungsnebenkosten bzw. bei Teilveräußerungen oder sonstigen Beherrschungsverlusten von zuvor vollkonsolidierten

Tochterunternehmen zum beizulegenden Zeitwert zum Zeitpunkt des Beherrschungsverlusts angesetzt. 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 im Buchwert des Anteils enthalten und wird weder planmäßig abgeschrieben noch einem gesonderten Wertminderungstest unterzogen. 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 vermindert um den Ergebnisanteil nicht beherrschender Anteilseigner und Hybridkapitalgeber der Beteiligung wird in der Gewinn- und Verlustrechnung im Posten „Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen“ erfasst. 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 nach der Equity-Methode 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. ein negativer Unterschiedsbetrag im Zeitpunkt des Erwerbs erfolgswirksam erfasst.

Ein Werthaltigkeitstest wird durchgeführt, sofern objektive Anhaltspunkte 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 Aufwendungen und Erträge 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		Gewinn- und Verlustrechnung Durchschnittskurs	
	1 €=	31.12.2019	31.12.2018	2019	2018
Argentinien	ARS	67,2363	43,1569	53,7808	32,8936
Australien	AUD	1,6008	1,6224	1,6107	1,5802
Brasilien	BRL	4,5135	4,4449	4,4149	4,3073
China	CNY	7,8147	7,8773	7,7344	7,8077
Großbritannien	GBP	0,8500	0,8969	0,8774	0,8848
Indien	INR	80,1545	79,9065	78,8640	80,7147
Japan	JPY	121,8950	125,9100	122,0865	130,4016
Kanada	CAD	1,4621	1,5593	1,4860	1,5303
Katar	QAR	4,0883	4,1697	4,0939	4,3023
Mexiko	MXN	21,2434	22,5204	21,5633	22,7150
Polen	PLN	4,2597	4,2978	4,2978	4,2610
Republik Korea	KRW	1.296,3500	1.276,9000	1.304,8927	1.299,4138
Russland	RUB	69,8469	79,8377	72,4671	74,0821
Schweden	SEK	10,4451	10,2507	10,5859	10,2583
Singapur	SGD	1,5105	1,5594	1,5285	1,5930
Südafrika	ZAR	15,7647	16,4669	16,1772	15,6224
Tschechische Republik	CZK	25,4065	25,7245	25,6698	25,6431
USA	USD	1,1228	1,1453	1,1197	1,1816
Vereinigte Arabische Emirate	AED	4,1244	4,2067	4,1165	4,3400

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 at Equity bewerteten Anteile, der erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumente 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.

Übrige immaterielle Vermögenswerte

Übrige 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

Entsprechend IFRS 16 wird bei Vertragsbeginn beurteilt, ob ein Vertrag ein Leasingverhältnis begründet oder beinhaltet. Dies ist der Fall, wenn der Vertrag dazu berechtigt, die Nutzung eines identifizierten Vermögenswerts gegen Zahlung eines Entgelts für einen bestimmten Zeitraum zu kontrollieren.

Tritt der Konzern als Leasingnehmer auf, erfasst er in seiner Bilanz grundsätzlich für alle Leasingverhältnisse ein Nutzungsrecht und eine Leasingverbindlichkeit. Die Leasingverbindlichkeit wird nach den mit dem Grenzfremdkapitalzinssatz abgezinsten ausstehenden Leasingzahlungen bemessen, während das Nutzungsrecht grundsätzlich mit dem Betrag der Leasingverbindlichkeit zuzüglich anfänglicher direkter Kosten bewertet wird. Während der Leasinglaufzeit wird das Nutzungsrecht linear über die Laufzeit des Leasingverhältnisses abgeschrieben. Verlängerungs- oder Kündigungsoptionen werden bei der Bestimmung der Leasinglaufzeit entsprechend berücksichtigt, sofern die Ausübung bzw. Nichtausübung der Optionen hinreichend sicher ist. Die Leasingverbindlichkeit wird unter Anwendung der Effektivzinsmethode und Berücksichtigung der Leasingzahlungen fortgeschrieben. Die in der Bilanz angesetzten Nutzungsrechte werden innerhalb derjenigen Bilanzposten ausgewiesen, in denen die dem Leasingvertrag zugrundeliegenden Vermögenswerte ausgewiesen worden wären, wenn sie im wirtschaftlichen Eigentum des Konzerns stehen würden. Der Konzern tritt ausschließlich als Leasingnehmer insbesondere für Gebäude und Fahrzeuge auf. Die Nutzungsrechte werden als langfristige Vermögenswerte unter den Sachanlagen und die Leasingverbindlichkeiten als Finanzschulden ausgewiesen.

Die Anwendungserleichterungen für kurzfristige Leasingverhältnisse und Leasingverhältnisse, denen ein Vermögenswert von geringem Wert zugrunde liegt, werden in Anspruch genommen. Für solche Leasingverhältnisse werden kein Nutzungsrecht und keine Verbindlichkeit angesetzt und die Leasingzahlungen als Aufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

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

Bei einem Finanzierungsleasingverhältnis werden die wesentlichen Chancen und Risiken auf den Leasingnehmer übertragen. Der Leasinggegenstand wird aus dem Anlagevermögen des assoziierten Unternehmens ausgebucht und stattdessen eine Forderung in Höhe des Nettoinvestitionswerts aus dem Leasingverhältnis bilanziert.

Finanzierungskosten

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

Werthaltigkeitstest

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

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

Die Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten wird anhand des betrieblichen Geschäftsmodells 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 finanzielle 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 FVOCI-Schuldinstrument wird zum beizulegenden Zeitwert mit Wertänderungen im sonstigen Ergebnis bewertet, wenn es im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten wird, dessen Zielsetzung sowohl darin besteht, finanzielle Vermögenswerte zur Vereinnahmung der vertraglichen Zahlungsströme zu halten als auch 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 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 einzelfallbezogen 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 Dividenderträge, werden in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Im Porsche SE Konzern werden dieser Kategorie insbesondere Wertpapiere, Derivate und Beteiligungen an Technologie-Start-Ups 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 in der Gewinn- und Verlustrechnung 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 in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Gewinne oder Verluste aus der Ausbuchung werden ebenfalls in der Gewinn- und Verlustrechnung 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. Hedge-Accounting wird nur auf Ebene assoziierter Unternehmen angewendet.

Die bilanzielle Berücksichtigung der Fair-Value-Änderungen der Sicherungsinstrumente ist von der Art der Sicherungsbeziehung abhängig. Im Falle der Absicherung gegen Wertänderungsrisiken von Bilanzposten (Fair-Value-Hedges) wird sowohl das Sicherungsinstrument als auch der gesicherte Risikoanteil des Grundgeschäfts zum beizulegenden Zeitwert angesetzt. Gegebenenfalls werden mehrere Risikoanteile der Grundgeschäfte zu einem Portfolio

zusammengefasst. Bei einem Fair-Value-Hedge auf Portfoliobasis folgt die Bilanzierung der Änderungen des beizulegenden Zeitwerts den Regelungen eines Fair-Value-Hedging auf Einzelgeschäftsbasis.

Bewertungsänderungen der Sicherungsgeschäfte und Grundgeschäfte werden ergebniswirksam erfasst. Auf Ebene von assoziierten Unternehmen werden neben den Regelungen des IFRS 9 die Regelungen des IAS 39 zu Portfolio-Hedges zur Absicherung des Zinsrisikos bei Finanzdienstleistungsgesellschaften angewendet.

Bei der Sicherung von zukünftigen Zahlungsströmen (Cashflow-Hedges) erfolgt die Bewertung der Sicherungsinstrumente ebenfalls zum beizulegenden Zeitwert. Auf Ebene 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 Verlustvorträge und Steuerguthaben erfasst, sofern damit zu rechnen ist, dass sie genutzt werden können. Passive latente Steuern werden grundsätzlich für sämtliche zu versteuernde temporäre Differenzen zwischen den Wertansätzen der Steuerbilanz und der Konzernbilanz gebildet (Temporary-Konzept). 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 Steuererpflichtungen 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 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 in der Gewinn- und Verlustrechnung 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 bzw. wenn der Kunde die Verfügungsgewalt über das Gut oder die Dienstleistung erlangt hat. Dies ist bei Lizenzverkäufen mit der Übergabe der Lizenz an den Kunden der Fall.

Bei Neu- und Gebrauchtfahrzeugverkäufen und Originalteilverkäufen assoziierter Unternehmen 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 an den Kunden und Zahlungseingang wird eine Forderung aus Lieferungen und Leistungen erfasst. Eine darin enthaltene Finanzierungskomponente wird nur dann abgegrenzt, wenn der Zeitraum zwischen Leistung und Gegenleistung länger als ein Jahr ist und der abzugrenzende Betrag wesentlich ist.

Erträge aus der Kundenfinanzierung und dem Finanzierungsleasing werden unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode realisiert und unter den Umsatzerlösen ausgewiesen. Bei der



Vergabe von un- oder unterverzinslichen Fahrzeugfinanzierungen werden die Umsatzerlöse um die gewährten Zinsvorteile verringert. Erlöse aus Operating-Leasing-Verträgen werden linear über die Vertragslaufzeit vereinnahmt.

Bei Verträgen, bei denen die Leistung über einen Zeitraum erbracht wird, erfolgt die Umsatzrealisation abhängig von der Art der erbrachten Leistung entweder nach Leistungsfortschritt oder aus Vereinfachungsgründen linear. Letzteres allerdings nur dann, wenn die lineare Umsatzrealisierung nicht wesentlich von einer Realisierung nach Leistungsfortschritt abweicht. Der Leistungsfortschritt errechnet sich in der Regel aus dem Anteil der bis zum Bilanzstichtag angefallenen Auftragskosten an den insgesamt erwarteten Auftragskosten (cost to cost method). Die angefallenen Auftragskosten stellen regelmäßig den besten Maßstab für die Messung des Erfüllungsgrades der Leistungsverpflichtungen dar. Sofern das Ergebnis aus einer Leistungsverpflichtung, die über einen Zeitraum erbracht wird, noch nicht ausreichend sicher ist, das Unternehmen jedoch erwartet, dass es mindestens seine Kosten vom Kunden erstattet bekommt, wird der Erlös nur in Höhe der angefallenen Auftragskosten erfasst (zero profit margin method). Sofern die erwarteten Kosten die erwarteten Umsatzerlöse übersteigen, wird der erwartete Verlust sofort in voller Höhe als Aufwand berücksichtigt, indem zugehörige aktivierte Vermögenswerte wertberichtigt und gegebenenfalls auch Rückstellungen gebildet werden. Da es sich bei Verträgen im Bereich der Langfristfertigung bis zur Fertigstellung 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 (Mehrkostenverträge), 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. Für Anschlussgarantien, die jedem Kunden für ein bestimmtes Modell gewährt werden, wird in der Regel entsprechend dem Vorgehen bei gesetzlichen Gewährleistungen eine Rückstellung erfasst. Wenn die Garantie für den Kunden optional ist oder sie eine zusätzliche Serviceleistung enthält, wird der Umsatz abgegrenzt und über die Garantielaufzeit realisiert.

Erlöse aus dem Verkauf von Vermögenswerten, für die eine Rückkaufverpflichtung (Buy-back-Verträge) eines assoziierten Unternehmens 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 rätierlich über die Vertragslaufzeit. Bis zu diesem Zeitpunkt sind die Vermögenswerte bei kurzfristigen Vertragslaufzeiten in den Vorräten und bei langfristigen Vertragslaufzeiten in den vermieteten Vermögenswerten bilanziert.

Die Bewertung der Umsatzerlöse erfolgt grundsätzlich zum Vertragspreis. Sofern in einem Vertrag eine variable Gegenleistung vereinbart wurde (zum Beispiel umsatzabhängige Bonifizie-

rungen), 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. Erstattungsrückstellungen resultieren vor allem aus Händlerboni.

Bei Mehrkomponentenverträgen wird der Transaktionspreis auf Basis relativer Einzelveräußerungspreise auf die verschiedenen Leistungsverpflichtungen des Vertrags verteilt. Im Konzernbereich Automobile auf Ebene assoziierter Unternehmen werden die Nicht-Fahrzeugleistungen aus Wesentlichkeitsgründen regelmäßig mit deren Einzelveräußerungspreis angesetzt. 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 ratiertlich über die Laufzeit der Leistungserbringung realisiert und jährlich oder quartalsweise im Voraus abgerechnet. Nutzungsentgelte auf zeitlicher Basis werden linear über den Zeitraum der Vereinbarung erfasst. Abgegrenzte Wartungs-, Softwarepflege- und Supportverträge werden als vertragliche Verbindlichkeit ausgewiesen und über die Laufzeit vereinnahmt. Bei den Beratungsleistungen handelt es sich in der Regel um kundenspezifische Aufträge, die nach den Regelungen des IFRS 15 zeitraumbezogen nach der cost to cost method vereinnahmt werden. Die Rechnungsstellung erfolgt jeweils mit Zahlungsziel.

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.

Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung

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

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

- Ansatz von Rückstellungen und Angabe von Eventualschulden im Zusammenhang mit dem Aufbau der Beteiligung an der Volkswagen AG (vgl. Anhangangabe [20]) und der Dieseldiagnostik (vgl. unten) und
- Eventualforderungen aus steuerlichen Sachverhalten (vgl. Anhangangabe [21]).

Schätzungen und Annahmen zum 31. Dezember 2019, durch die ein beträchtliches Risiko entstehen kann, dass innerhalb des nächsten Geschäftsjahres eine wesentliche Anpassung der Buchwerte der Vermögenswerte und Schulden erforderlich wird, betreffen die folgenden Sachverhalte und werden in den entsprechend genannten Anhangangaben ausgeführt:

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

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

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

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

Derartige Sachverhalte stellen die Überprüfung der Werthaltigkeit nicht-finanzieller Vermögenswerte (insbesondere Geschäfts- oder Firmenwerte, Markennamen, aktivierte Entwicklungskosten und Spezialbetriebsmittel) sowie at Equity oder zu Anschaffungskosten bewerteter Beteiligungen als auch die Bewertung von nicht an einem aktiven Markt gehandelten Optionen auf Unternehmensanteile dar. Hier sind Schätzungen bzgl. der zukünftigen Cashflows im Planungszeitraum und gegebenenfalls darüber hinaus, des zu verwendenden Diskontierungszinssatzes sowie der

Abgrenzung der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten erforderlich. Die Werthaltigkeit der vermieteten Vermögenswerte hängt zudem insbesondere vom Restwert der vermieteten Fahrzeuge nach Ablauf der Leasingzeit ab, da dieser einen wesentlichen Teil der erwarteten Zahlungsmittelzuflüsse darstellt.

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

Die Bestimmung der Werthaltigkeit von finanziellen Vermögenswerten verlangt Einschätzungen über Höhe und Eintrittswahrscheinlichkeit zukünftiger Ereignisse.

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

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

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

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

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

Die Bilanzierung und Bewertung von Rückstellungen basiert auf der Einschätzung über Höhe und Eintrittswahrscheinlichkeit zukünftiger Ereignisse sowie der Schätzung des Diskontierungsfaktors. Gewährleistungsansprüche aus dem Absatzgeschäft werden unter Zugrundelegung des bisherigen bzw. des geschätzten zukünftigen Schadenverlaufs und des Kulanzverhaltens ermittelt. Dazu sind Annahmen über Art und Umfang künftiger Garantie- und Kulanzfälle zu treffen. Zudem werden versicherungsmathematische Annahmen für die Bewertung der Pensionsrückstellungen getroffen.

Bei den im Zusammenhang mit der Dieselthematik gebildeten Vorsorgen wurden in Abhängigkeit von Baureihe, Modelljahr und Land vor allem Annahmen zu den Arbeitszeiten, Materialkosten und Lohnstundensätzen getroffen. Daneben werden Annahmen hinsichtlich zukünftiger

Wiederveräußerungspreise für zurückgekaufte Fahrzeuge getroffen. Diesen Annahmen liegen qualifizierte Schätzungen zugrunde, die auf externen Daten unter Berücksichtigung intern vorliegender Zusatzinformationen, wie beispielsweise Erfahrungswerte, beruhen.

Zur Absicherung der derzeit bekannten Rechtsrisiken im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik enthalten die Rückstellungen für Prozess- und Rechtsrisiken zum 31. Dezember 2019 auf Basis des gegenwärtigen Kenntnisstands und aktueller Einschätzungen von Volkswagen einen Betrag von rund 2,9 Mrd. € (2,4 Mrd. €) auf Ebene des Volkswagen Konzerns. Soweit bereits hinreichend bewertbar, wurden im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik insgesamt Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 3,7 Mrd. € (5,4 Mrd. €) im Konzernanhang von Volkswagen angegeben. Auf die Anlegerverfahren in Deutschland entfallen davon rund 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 Dieseldiagnostik gebildeten Rückstellungen sowie die angegebenen Eventualverbindlichkeiten und die weiteren latenten Rechtsrisiken zum Teil erheblichen Einschätzungsrisiken. Sollten sich diese Rechts- bzw. Einschätzungsrisiken verwirklichen, kann dies zu weiteren erheblichen finanziellen Belastungen auf Ebene des Volkswagen Konzerns führen. Insbesondere lässt sich nicht ausschließen, dass aufgrund von zukünftigen Erkenntnissen oder Ereignissen die gebildeten Rückstellungen möglicherweise angepasst werden müssen.

Dem Vorstand der Volkswagen AG liegen basierend auf den vorhandenen und gewonnenen Informationen nach wie vor keine belastbaren Erkenntnisse oder Einschätzungen hinsichtlich der beschriebenen Sachverhalte vor, die zu einer anderen Bewertung der damit verbundenen Risiken führen würden. Mögliche Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Volkswagen Konzerns können sich im Wesentlichen in den folgenden Rechtsgebieten ergeben:

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

In einigen Ländern sind strafrechtliche Ermittlungsverfahren/Ordnungswidrigkeitenverfahren und/oder Verwaltungsverfahren (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.

Im April 2019 hat die Staatsanwaltschaft Braunschweig unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik betreffend Motoren des Typs EA 189 auch gegen einen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG Anklage erhoben.

Ferner hat die Staatsanwaltschaft Braunschweig im September 2019 Anklage gegen den amtierenden und einen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden sowie ein ehemaliges Vorstandsmitglied (heutiger Aufsichtsratsvorsitzender) der Volkswagen AG wegen des Vorwurfs der Marktmanipulation im Hinblick auf kapitalmarktrechtliche Informationspflichten im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik erhoben und die Nebenbeteiligung der Volkswagen AG im Verfahren beantragt.

Die Staatsanwaltschaft München II hat im Juli 2019 unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik betreffend 3.0 TDI-Motoren auch gegen den vor-maligen Vorstandsvorsitzenden der AUDI AG Anklage erhoben.

Aus diesen Anklageerhebungen ergibt sich nach vorliegender Kenntnislage zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Veränderung der Risikolage für den Volkswagen Konzern.

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

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

Durch Bußgeldbescheid vom 7. Mai 2019 hat die Staatsanwaltschaft Stuttgart unter Feststellung einer fahrlässigen Aufsichtspflichtverletzung in der Organisationseinheit Prüffeld Entwicklung Gesamtfahrzeug/Qualität das gegen die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik geführte Ordnungswidrigkeitenverfahren beendet. Der Bußgeldbescheid sieht eine Geldbuße in Höhe von insgesamt 535 Mio. € vor, die sich aus einer Ahndung in Höhe von 4 Mio. € sowie einer Abschöpfung wirtschaftlicher Vorteile von 531 Mio. € zusammensetzt. Die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG hat die Geldbuße nach eingehender Prüfung akzeptiert und diese vollständig bezahlt, womit der Bußgeldbescheid rechtskräftig geworden ist. Eine weitere Sanktionierung oder Einziehung gegen die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG ist daher in Europa im Zusammenhang mit dem einheitlichen Lebenssachverhalt, der dem Bußgeldbescheid zugrunde liegt, nicht mehr zu erwarten.

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

Darüber hinaus laufen im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik international weitere Verwaltungsverfahren.

Die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns kooperieren weiterhin mit den staatlichen Behörden.

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

2. Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

In betroffenen Märkten besteht grundsätzlich die Möglichkeit von zivilrechtlichen Klagen von Kunden oder die Geltendmachung von Regressansprüchen von Importeuren und Händlern gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns. Dabei gibt es neben der Möglichkeit individueller Klagen in verschiedenen Jurisdiktionen auch unterschiedliche 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 Australien, Belgien, Brasilien, Deutschland, Italien, den Niederlanden, Portugal, Südafrika und dem Vereinigten Königreich anhängig. Mit ihnen werden unter anderem behauptete Schadensersatzansprüche geltend gemacht. Insbesondere sind die nachfolgenden Verfahren anhängig:

In Australien sind derzeit verschiedene Sammelklagen mit Opt-Out-Mechanismus gegen die Volkswagen AG und weitere Konzerngesellschaften, einschließlich der australischen Tochtergesellschaften, anhängig. 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 Dezember 2019 hat sich die Volkswagen AG mit den Sammelklägern auf eine vergleichsweise Beendigung der Verfahren geeinigt. Das Gericht muss dem Vergleich noch zustimmen. Die Volkswagen AG geht davon aus, dass die Vergleichssumme zur Beilegung der Sammelklagen – abhängig von der Anzahl der Anmeldungen zum Vergleich – bei bis zu 127,1 Mio. AUD zuzüglich Verfahrenskosten liegen wird. Zwei Zivilklagen der Australian Competition and Consumer Commission (ACCC) gegen die Volkswagen AG und weitere Konzerngesellschaften wurden im zweiten Halbjahr 2019 durch einen Vergleich beendet. Der Vergleich ist allerdings noch nicht rechtskräftig, da eine Berufungsentscheidung über die Bußgeldhöhe noch aussteht. Die Volkswagen AG geht davon aus, dass das Bußgeld – je nach Entscheidung des Berufungsgerichts – bei bis zu 125 Mio. AUD zuzüglich Verfahrenskosten liegen wird.

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.

In Brasilien sind zwei Sammelklagen anhängig. Davon bezieht sich eine auf rund 17 Tsd. Fahrzeuge. In diesem Verfahren erging im Mai 2019 ein nur teilweise aufrechterhaltendes Berufungsurteil. Die Schadensersatzverpflichtung von Volkswagen do Brasil wurde in diesem Urteil deutlich auf zunächst rund 172 Mio. BRL nebst Zinsen reduziert. Dieser Betrag kann sich durch die ausgeurteilte Teuerungsrate und die individuelle Geltendmachung behaupteter Wertverluste betroffener Amarok-

Fahrzeuge erhöhen. Das Urteil ist weiterhin nicht rechtskräftig. In der zweiten Sammelklage werden behauptete Ersatzansprüche aufgrund vermeintlicher Verstöße gegen umweltrechtliche Vorschriften geltend gemacht.

Der Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. (vzbv) hat im November 2018 eine Musterfeststellungsklage beim Oberlandesgericht Braunschweig gegen die Volkswagen AG eingereicht. Ziel der Klage war, bestimmte Voraussetzungen von etwaigen Ansprüchen von Verbrauchern gegen die Volkswagen AG festzustellen, jedoch wären aus etwaigen Feststellungen des Gerichts keine konkreten Zahlungsverpflichtungen entstanden. Individuelle Ansprüche hätten im Anschluss von den Verbrauchern in tausenden von separaten Folgeprozessen durchgesetzt werden müssen. Im September 2019 hat die mündliche Verhandlung in der Musterfeststellungsklage begonnen. Die Volkswagen AG und der vzbv haben am 28. Februar 2020 einen außergerichtlichen Vergleich über die Beendigung der Musterfeststellungsklage geschlossen. Danach wird die Volkswagen AG Verbrauchern, die sich zur Musterfeststellungsklage angemeldet haben und die Vergleichskriterien erfüllen, Einzelvergleiche anbieten. Das Vergleichsvolumen beträgt insgesamt 830 Mio. €. Der vzbv wird die Musterfeststellungsklage zurücknehmen.

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

In England und Wales haben derzeit verschiedene Kanzleien Klagen bei Gericht eingereicht, die zu einem Sammelverfahren (Group Litigation) verbunden wurden. 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. Derzeit haben etwa 90 Tsd. Kläger Ansprüche im Rahmen der Group Litigation angemeldet. Die Opt-in-Periode für die Group Litigation ist abgelaufen.

In Italien ist eine Sammelklage des Verbraucherverbands Altroconsumo stellvertretend für italienische Kunden vor dem Regionalgericht Venedig anhängig. In diesem Verfahren werden Schadensersatzansprüche wegen vermeintlicher Vertragsverletzung sowie Ansprüche wegen vermeintlichen Verstößen gegen italienisches Verbraucherschutzrecht geltend gemacht. Es haben sich rund 82 Tsd. Kunden für die Sammelklage angemeldet, wobei die Wirksamkeit rund der Hälfte der Anmeldungen noch unklar ist. Darüber hinaus wurde im Berichtsjahr in Italien die Entscheidung des Gerichts, die Sammelklage der Verbraucherorganisation Codacons als unzulässig abzuweisen, rechtskräftig.

In den Niederlanden ist eine auf Feststellung gerichtete Sammelklage der Stichting Volkswagen Car Claim mit Opt-Out-Mechanismus anhängig. Mögliche individuelle Ansprüche müssten im Anschluss in einem separaten Prozess durchgesetzt werden. Im November 2019 hat das Regionalgericht in Amsterdam einen Teil der Klageanträge für unzulässig erklärt. Zum Inhalt der Sammelklage wird im Jahr 2020 mündlich verhandelt.

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

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

Darüber hinaus sind Einzelklagen und ähnliche Verfahren gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in zahlreichen Ländern anhängig, die meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung des Kaufvertrags gerichtet sind. In Deutschland sind dies über 70 Tsd. Verfahren. In der weit überwiegenden Zahl der Sammelverfahren von Kunden und Klagen von Verbraucher- und/oder Umweltverbänden und der Einzelklageverfahren wird die Erfolgswahrscheinlichkeit der Kläger von Volkswagen auf nicht über 50 % eingeschätzt. Für diese Verfahren werden im Konzernanhang von Volkswagen Eventualverbindlichkeiten angegeben, soweit sie bewertbar und die Erfolgsaussichten nicht als unwahrscheinlich einzuschätzen sind. Aufgrund des frühen Stadiums der meisten dieser Verfahren lässt sich ein realistisches Belastungsrisiko in vielen Fällen noch nicht beziffern. Darüber hinaus wurden, basierend auf der aktuellen Bewertung, soweit erforderlich auf Ebene des Volkswagen Konzerns 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.

3. Anlegerklagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

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

Die überwiegende Mehrheit dieser Anlegerklagen ist derzeit beim Landgericht Braunschweig anhängig. Im August 2016 beschloss das Landgericht Braunschweig die Vorlage von gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen mit Relevanz für die am Landgericht Braunschweig anhängigen Anlegerklagen an das Oberlandesgericht Braunschweig zum Erlass von Musterentscheiden nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG). Auf diese Weise soll in einem Verfahren eine für diese Klagen bindende Entscheidung hinsichtlich aller gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen durch das Oberlandesgericht Braunschweig getroffen werden (Musterverfahren). 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 ist für alle anhängigen Klagen verbindlich, die entsprechend ausgesetzt wurden. Die mündliche Verhandlung im Musterverfahren vor dem Oberlandesgericht Braunschweig hat im September 2018 begonnen und wird in weiteren Terminen fortgesetzt.

Am Landgericht Stuttgart sind weitere Anlegerklagen gegen die Volkswagen AG, teilweise zusammen mit der Porsche SE als Gesamtschuldner, erhoben worden. Das Oberlandesgericht Stuttgart hat im März 2019 die Durchführung weiterer ihm vom Landgericht Stuttgart vorgelegter



Kapitalanleger-Musterverfahren (auch gegen die Porsche SE) mit der Begründung abgelehnt, dass der gegenständliche Lebenssachverhalt im Wesentlichen bereits von dem insoweit vorrangigen Musterverfahren vor dem Oberlandesgericht Braunschweig umfasst sei, welches gegenüber weiteren Musterverfahren eine Sperrwirkung entfalte. Gegen eine dieser Entscheidungen hat die Klägerseite Rechtsbeschwerde zum Bundesgerichtshof erhoben.

Weitere Anlegerklagen sind bei verschiedenen Gerichten in Deutschland und den Niederlanden eingereicht worden. Insgesamt sind gegen die Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik 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. Soweit die Erfolgsaussichten nicht niedriger als 10 % eingeschätzt wurden, wurden im Konzernanhang von Volkswagen Eventualverbindlichkeiten angegeben.

4. Verfahren in den USA/Kanada

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

Im Geschäftsjahr haben die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen einen Vergleich zur Beilegung der durch den Attorney General des US-Bundesstaates New Mexico geltend gemachten verbraucherschutzrechtlichen Forderungen erzielt. New Mexico war der letzte verbleibende Bundesstaat, der verbraucherschutzrechtliche Forderungen geltend gemacht hat.

Vor einzel- und bundesstaatlichen Gerichten führen die Attorneys General von fünf US-Bundesstaaten (Illinois, Montana, New Hampshire, Ohio und Texas) sowie einige Kommunen Klagen gegen die Volkswagen AG, Volkswagen Group of America, Inc. und bestimmte verbundene Unternehmen wegen angeblicher Verletzungen des Umweltrechts. Im Geschäftsjahr wurden die umweltrechtlichen Klagen von zwei US-Bundesstaaten – Alabama und Tennessee – wegen Vorrangigkeit des Bundesrechts von Prozess- oder Berufungsgerichten vollumfänglich abgewiesen; die Klageabweisungen sind rechtskräftig. Der Attorney General des US-Bundesstaates New Mexico hat seine umweltrechtliche Klage freiwillig zurückgenommen. Die vom US-Bundesstaat Illinois, Hillsborough County (Florida) sowie Salt Lake County (Utah) geltend gemachten Forderungen sind vollumfänglich abgewiesen worden, wogegen jedoch Rechtsmittel eingelegt wurde. Bestimmte Forderungen, die die US-Bundesstaaten Ohio und Texas sowie zwei Landkreise in Texas geltend gemacht haben, wurden ebenfalls abgewiesen; hinsichtlich der verbleibenden Forderungen werden die gerichtlichen Verfahren fortgesetzt.

Im März 2019 hat die US-Börsenaufsicht (Securities and Exchange Commission) gegen die Volkswagen AG, die Volkswagen Group of America Finance, LLC, die VW Credit, Inc. sowie einen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG eine Klage eingereicht, in der Ansprüche nach US-Bundeswertpapierrecht unter anderem aufgrund vermeintlich unrichtiger und unvollständiger Angaben im Zusammenhang mit dem Angebot und Verkauf bestimmter Anleihen und Asset Backed Securities geltend gemacht werden.

Des Weiteren hat die kanadische Bundesumweltbehörde – nach Abschluss ihrer Untersuchung in Bezug auf strafrechtliche Maßnahmen hinsichtlich der Dieseldiagnostik – im Dezember 2019 Anklage gegen die Volkswagen AG wegen 2,0 l und 3,0 l Dieselfahrzeugen der Marken Volkswagen und Audi erhoben. Die Volkswagen AG hat bei der Untersuchung mitgewirkt und zur Beilegung sämtlicher Vorwürfe einem Vergleich (Plea Resolution) zugestimmt. Im Januar 2020 hat sich die Volkswagen AG im Sinne der Anklage schuldig bekannt und zur Zahlung einer Strafe in Höhe von 196,5 Mio. CAD verpflichtet, die das Gericht auch genehmigt hat. Infolge dieser Genehmigung hat die Umweltbehörde der Provinz Ontario ihre Klage auf Verhängung quasi-strafrechtlicher Sanktionen gegen die Volkswagen AG hinsichtlich bestimmter 2,0 l Dieselfahrzeuge der Marken Volkswagen und Audi zurückgezogen. 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. Die von Volkswagen eingelegten Rechtsmittel wurden zurückgewiesen. Das Verfahren befindet sich weiterhin in einem frühen Stadium.

5. 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 Dieseldiagnostik 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. Im Juni 2019 hat das Landgericht Hannover den daraufhin gestellten Antrag der US-Fonds auf Austausch des Sonderprüfers zurückgewiesen. Gegen diese Entscheidung hat die Gegenseite Beschwerde zum Oberlandesgericht Celle erhoben, über die noch nicht entschieden ist.

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.

Änderungen zugrundeliegender Prämissen

Den Schätzungen und Annahmen liegen Prämissen zugrunde, die auf dem jeweils aktuell verfügbaren Kenntnisstand beruhen. Insbesondere wurden bezüglich der erwarteten künftigen Geschäftsentwicklung die zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses vorliegenden Umstände ebenso wie die als realistisch unterstellte zukünftige Entwicklung des globalen und branchenbezogenen Umfelds zugrunde gelegt. Die künftige Geschäftsentwicklung ist Unsicherheiten ausgesetzt. Einflussgrößen, durch die Abweichungen von den Erwartungen auf Ebene der Porsche SE verursacht werden können, sind insbesondere weitere negative Auswirkungen der Dieselthematik, 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 sowie die verwendeten Diskontierungssätze.

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 Ermessensentscheidungen und Schätzungen 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 zusammengefassten Konzernlageberichts der Porsche SE dargestellt werden.

Neue Rechnungslegungsvorschriften

a) Im Geschäftsjahr erstmals angewendete neue oder überarbeitete Standards

Die im Konzernabschluss angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden entsprechen den zum 31. Dezember 2019 verpflichtend in der EU anzuwendenden IFRS. Darüber hinaus wurden die Anpassungen von IFRS 9, IAS 39 und IFRS 7 – Reform der Referenzzinssätze – freiwillig vorzeitig angewendet. Es ergaben sich hieraus keine Auswirkung auf die Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns.

Zum 1. Januar 2019 hat die Porsche SE erstmalig IFRS 16 angewendet. Zudem war eine Reihe weiterer neuer Standards erstmalig zum 1. Januar 2019 anzuwenden. Diese hatten jedoch keine wesentliche Auswirkung auf die Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns.

Der Porsche SE Konzern bilanziert Leasingverhältnisse nach den Vorgaben des IFRS 16 erstmalig zum 1. Januar 2019 unter Anwendung der modifiziert retrospektiven Methode. Die Vorjahresperiode wurde nicht angepasst. Die Leasingverbindlichkeit ist nach dieser Methodik zum

Umstellungszeitpunkt mit dem Barwert der ausstehenden Leasingzahlungen anzusetzen. Der Barwertermittlung liegen daher Grenzfremdkapitalzinssätze vom 1. Januar 2019 zugrunde. Der gewichtete durchschnittliche Grenzfremdkapitalzinssatz hierfür betrug im Porsche SE Konzern 2,5 %. Im Zeitpunkt der Erstanwendung wurden Leasingverträge, deren Leasinglaufzeit vor dem 1. Januar 2020 endet, unabhängig von dem Startdatum des Leasingvertrags als kurzfristige Leasingverhältnisse klassifiziert. Darüber hinaus wurde im Zeitpunkt der Erstanwendung für bestehende Verträge keine Neubeurteilung vorgenommen, ob diese anhand der Kriterien des IFRS 16 ein Leasingverhältnis darstellen.

Aufgrund der erstmaligen Erfassung der Nutzungsrechte und Leasingverbindlichkeiten ergaben sich zum 1. Januar 2019 auf Ebene der Porsche SE und ihrer Tochterunternehmen folgende Effekte:

- In der Eröffnungsbilanz wurden Nutzungsrechte in Höhe von 25 Mio. € in den Sachanlagen ausgewiesen.
- Die Leasingverbindlichkeiten wurden in der Eröffnungsbilanz in Höhe von 26 Mio. € unter den lang- und kurzfristigen Finanzschulden passiviert. Die Differenz zum Wert der aktivierten Nutzungsrechte wurde bereits zum 31. Dezember 2018 unter IAS 17 innerhalb der sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten im Rahmen von Finanzierungsleasingverhältnissen ausgewiesen. Die Passivierung der Leasingverbindlichkeiten als Finanzschulden führte zu einer entsprechenden Verringerung der Nettoliquidität des Porsche SE Konzerns. Im Eigenkapital ergaben sich keine Effekte aus der Erstanwendung.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Überleitung der zum 31. Dezember 2018 angegebenen Verpflichtungen aus Operating-Leasing-Verhältnissen und den bereits unter IAS 17 bilanzierten Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverhältnissen auf die nach IFRS 16 zum 1. Januar 2019 erfassten Leasingverbindlichkeiten:

Mio. €	1.1.2019
Zum 31.12.2018 bilanzierte Leasingverbindlichkeiten	0
Zum 31.12.2018 angegebene Verpflichtungen aus Operate Leasing	38
Effekt aus Abzinsung der Verpflichtungen aus Operate-Leasing-Verhältnissen	-10
Leasingverhältnisse über Vermögenswerte mit Restlaufzeit < 1 Jahr, die als Leasingaufwand erfasst werden	-2
Leasingverhältnisse über Vermögenswerte mit Wert < 5.000 \$, die als Leasingaufwand erfasst werden	0
Verträge, die nun als Dienstleistungsverträge klassifiziert wurden	0
Zum 1.1.2019 bilanzierte Leasingverbindlichkeiten	26

Auf Ebene des Volkswagen Konzerns ergaben sich zum 1. Januar 2019 folgende Effekte:

- In der Eröffnungsbilanz wurden Nutzungsrechte in Höhe von 5,5 Mrd. € erfasst (davon 5,4 Mrd. € in den Sachanlagen und 0,1 Mrd. € in den als Finanzanlagen gehaltenen Immobilien). Von den angesetzten Nutzungsrechten waren zum 31. Dezember 2018 bereits 0,4 Mrd. € im Rahmen von Finanzierungsleasingverhältnissen bilanziell erfasst.

- Die Leasingverbindlichkeiten wurden in der Eröffnungsbilanz in Höhe von 5,6 Mrd. € passiviert und unter den lang- und kurzfristigen Finanzschulden ausgewiesen. Von den angesetzten Leasingverbindlichkeiten waren zum 31. Dezember 2018 bereits 0,4 Mrd. € im Rahmen von Finanzierungsleasingverhältnissen bilanziell erfasst.
- Im Eigenkapital ergaben sich keine Effekte aus der Erstanwendung.
- Während nach der bisherigen Vorgehensweise Aufwendungen für Operating-Leasing-Verhältnisse vollständig im operativen Ergebnis gezeigt wurden, werden nach den neuen Regelungen nur noch die Abschreibungen auf die Nutzungsrechte dort ausgewiesen. Die Zinsaufwendungen aus der Aufzinsung der Leasingverbindlichkeiten werden im Finanzergebnis erfasst. Dadurch kommt es im Geschäftsjahr 2019 zu einer Entlastung im operativen Ergebnis in Höhe von 0,2 Mrd. €.

Die sich hieraus ergebenden Auswirkungen auf die Ertrags- und Vermögenslage nehmen in Höhe des Kapitalanteils der Porsche SE an den assoziierten Unternehmen Einfluss auf die at Equity-Bilanzierung im Porsche SE Konzernabschluss.

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
IAS 1 und IAS 8	Darstellung des Abschlusses sowie Rechnungslegungsmethoden, Änderungen von rechnungslegungsbezogenen Schätzungen und Fehler: Definition Wesentlichkeit	31.10.2018	1.1.2020	Ja	Keine wesentlichen Auswirkungen
IFRS 3	Unternehmenszusammenschlüsse: Definition eines Geschäftsbetriebs	22.10.2018	1.1.2020	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen
Diverse	Änderungen der Verweise auf das Rahmenkonzept in IFRS Standards	29.3.2018	1.1.2020	Ja	Keine wesentlichen Auswirkungen
IFRS 17	Versicherungsverträge	18.5.2017	1.1.2021 ²	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen
IAS 1	Klassifizierung von Verbindlichkeiten	23.1.2020	1.1.2022	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen

¹ Pflicht zur erstmaligen Anwendung aus Sicht der Porsche SE.

² Das IASB hat die Verschiebung des Erstanwendungszeitpunkts auf den 1.1.2022 vorgeschlagen.

Eine vorzeitige Anwendung dieser Neuerungen ist derzeit nicht geplant.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

[1] Umsatzerlöse

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

Mio. €	2019	2018
Wartung	32	28
Projekte	32	29
Lizenzen	31	29
Hosting	19	16
Sonstige	2	1
	116	103

[2] Sonstige betriebliche Erträge

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

[3] Personalaufwand

Mio. €	2019	2018
Löhne und Gehälter	68	65
Soziale Abgaben	7	7
Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	6	6
Zuwendungen der öffentlichen Hand	-2	-2
	80	77
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt		
Angestellte mit Personalverantwortung	44	44
Angestellte	904	876
Mitarbeiter gem. § 314 Abs. 1 Nr. 4 HGB	948	920
Sonstige	69	59
Gesamt	1.017	979

[4] Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2019	2018
Rechts- und Beratungskosten	29	27
Sonstige Fremdleistungen	13	13
Miete/Leasing	2	7
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	22	19
	66	66

Der Posten Miete/Leasing enthält im Berichtsjahr ausschließlich Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse, für Leasingverhältnisse, denen ein Vermögenswert mit geringem Wert zugrunde liegt, und für variable Leasingkomponenten.

[5] Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen

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

Mio. €	2019	2018
Ertrag aus der erstmaligen at Equity-Bewertung hinzugeworbener Anteile	322	97 ¹
Ergebnis aus der laufenden at Equity-Bewertung vor Kaufpreisallokationen	4.172	3.632
Effekte aus Kaufpreisallokationen	-89	-82
Ergebnis aus der laufenden at Equity-Bewertung	4.406	3.646
Wertberichtigung		-5
	4.406	3.641

¹ Der Vorjahreswert wurde aufgrund der Änderung einer Kaufpreisallokation angepasst.

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

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

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

	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	-	-
Gesamtergebnis	9.207	7.651	-	-
davon Sonstiges Ergebnis	-2.715	-3.078	-	-
davon Gewinn aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	11.922	10.729	-	-
abzgl. Ergebnisanteil der nicht beherrschenden Anteile und Hybridkapitalgeber	-326	-326	-	-
abzgl. Effekte aus Mehrdividenden	-12	-12	-	-
Ergebnis nach Steuern angepasst für die at Equity-Bewertung	11.584	10.390	-	-
Ertrag aus erstmaliger at Equity-Bewertung hinzu erworbener Anteile			97 ¹	-
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen an der Volkswagen AG	3.461	91	97	3.649

¹ Der Vorjahreswert wurde aufgrund der Änderung einer Kaufpreisallokation angepasst.

Im Zeitraum zwischen Anfang Dezember 2018 und Mitte März 2019 hat die Porsche SE über Kapitalmarkttransaktionen 0,9% der Stammaktien der Volkswagen AG für 397 Mio. € erworben. Dies entspricht einem Kapitalanteil von rd. 0,5%. Die Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG stieg damit auf 53,1% der Stammaktien und 31,3% des gezeichneten Kapitals.

Aus den Erwerben resultiert insgesamt ein Ertrag aus der erstmaligen at Equity-Bewertung in Höhe von 419 Mio. €. Davon entfallen 97 Mio. € auf bis zum Ende des Geschäftsjahres 2018 und 322 Mio. € auf im Geschäftsjahr 2019 durchgeführte Transaktionen. Der Ertrag aus der erstmaligen at Equity-Bewertung hinzu erworbener Anteile resultiert aus der Differenz zwischen dem anteiligen Neubewerteten Eigenkapital des Volkswagen Konzerns und den Anschaffungskosten der Stammaktien der Volkswagen AG. Dieser ist im Wesentlichen dadurch begründet, dass die Fundamentaldaten des Volkswagen Konzerns, die insbesondere bei der Bewertung der Marken und der at Equity bewerteten Anteile in die Berechnung des anteiligen Neubewerteten Eigenkapitals einfließen, nicht vollständig im Börsenkurs und damit nicht in den Anschaffungskosten reflektiert wurden. Zudem waren aus der Dieseldematik resultierende negative Einflüsse auf den Börsenkurs bzw. Kaufpreis nicht in gleichem Maße bilanziell zu berücksichtigen.

Die Bewertung der Marken erfolgte mittels der Lizenzpreis analogie-Methode. Im Rahmen der Anwendung der Lizenzpreis analogie wurde der Zeitwert der Marken über eine fiktive Lizenzzahlung bezogen auf den jeweiligen aus der Planung des Volkswagen Konzerns abgeleiteten markenrelevanten Umsatz ermittelt. Die Lizenzrate wurde unter Heranziehung von internen

Studien und Daten ermittelt; bei der Bewertung wurde eine nachhaltige Wachstumsrate von 0,5 % unterstellt. Die at Equity bewerteten Anteile wurden im Wesentlichen auf Basis der Discounted-Cashflow-Methode bewertet. Als Grundlage wurden hierfür ebenfalls die jeweilige Planung des Volkswagen Konzerns sowie eine nachhaltige Wachstumsrate von 0,5 % herangezogen. Für die Bewertung der Marken und der at Equity bewerteten Anteile wurden länder- und vermögenswertspezifische Kapitalkostensätze nach Steuern zwischen 4,5 % und 9,7 % zugrunde gelegt.

Für die im Dezember 2018 erworbenen Stammaktien der Volkswagen AG wurde im Geschäftsjahr 2018 ein vorläufiger Ertrag aus der erstmaligen at Equity-Bewertung in Höhe von 79 Mio. € realisiert. Neue Erkenntnisse aus der Kaufpreisallokation insbesondere in Bezug auf die Bewertung des Sachanlagevermögens, der Marken und Beteiligungen führten zu einer Erhöhung dieses Ertrags um 18 Mio. € auf 97 Mio. €.

Auf die Konzernbilanz wirkten sich diese Anpassungen wie folgt aus:

Mio. €	Vor Anpassung	Anpassung der Kaufpreis- allokation	Nach Anpassung
31.12.2018			
Konzernbilanz			
At Equity bewertete Anteile	32.501	18	32.518
Gewinnrücklagen	30.583	17	30.601
Passive latente Steuern	92	0	93

Die Kaufpreisallokation wurde zum 31. Dezember 2019 abgeschlossen.

Das Ergebnis sonstiger at Equity bewerteter Anteile setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2019	2018
Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	0	-7
Sonstiges Ergebnis	0	2
Gesamtergebnis	1	-5

[6] Finanzergebnis

Das Finanzergebnis beinhaltet im Wesentlichen Erträge aus der Aktivierung von Steuererstattungszinsen in Höhe von 16 Mio. € (0 Mio. €) sowie aus der Bewertung von Finanzinstrumenten zum beizulegenden Zeitwert in Höhe von 8 Mio. € (0 Mio. €).

[7] Ertragsteuern

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

Mio. €	2019	2018
Tatsächlicher Steuerertrag/-aufwand	- 29	2
davon periodenfremder Steuerertrag/-aufwand	- 32	1
Latenter Steueraufwand	38	21 ¹
Ertragsteueraufwand	9	24

¹ Der Vorjahreswert wurde aufgrund der Änderung einer Kaufpreisallokation angepasst (vgl. dazu Anhangangabe [5]).

Derzeit findet eine steuerliche Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2009 bis 2013 statt. Basierend auf dem derzeitigen Kenntnisstand wurden Ertragsteuerforderungen für Vorjahre in Höhe von 32 Mio. € im Geschäftsjahr 2019 aktiviert. Neue Erkenntnisse aus der steuerlichen Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2009 bis 2013 können dazu führen, dass sich bereits erfasste Erstattungsansprüche vermindern bzw. dass Steuer- und Zinszahlungen zu leisten sind.

Bisher noch nicht genutzte Verlustvorträge, für die keine aktiven latenten Steuern erfasst wurden, bestehen in Höhe von 1.705 Mio. € (1.833 Mio. €).

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

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

Mio. €	2019	2018
Ergebnis vor Steuern	4.416	3.514 ¹
Konzernsteuersatz	30,5%	30,5%
Erwartete Ertragsteuern	1.347	1.072
Steuersatzbedingte Abweichungen	0	1
Abweichung in der steuerlichen Bemessungsgrundlage	- 1.295	- 1.035 ¹
Ansatz und Bewertung latente Steuern	- 11	- 15 ¹
Aperiodische Effekte	- 32	1
Sonstige Abweichungen	0	0
Ausgewiesene Ertragsteuern	9	24

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der Änderung einer Kaufpreisallokation angepasst (vgl. dazu Anhangangabe [5]).

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 12 Mio. € (15 Mio. €). Die aperiodischen Effekte resultieren im Wesentlichen aus im Geschäftsjahr 2019 aktivierten Steuererstattungsansprüchen für Vorjahre.

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

Mio. €	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2018
Immaterielle Vermögenswerte	0	0	26	30
At Equity bewertete Anteile			184	158 ¹
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	4	3	3	1
Steuerliche Verlustvorräte	100	85 ¹		
Pensionsrückstellungen	9	6		
Sonstige Rückstellungen	6	5	0	
Sonstige Verbindlichkeiten	1	1	3	2
Bruttowert	119	100	217	191
Saldierung	-117	-98 ¹	-117	-98 ¹
Bestand laut Konzernbilanz	2	1	100	93

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der Änderung einer Kaufpreisallokation angepasst (vgl. dazu Anhangangabe [5]).

Die erfolgsneutral erfassten Veränderungen der aktiven und passiven latenten Steuern sind der Gesamtergebnisrechnung zu entnehmen. Im Geschäftsjahr wurden 3 Mio. € (0 Mio. €) passive latente Steuern direkt im Eigenkapital erfasst. Alle übrigen Veränderungen werden erfolgswirksam erfasst.

Erläuterungen zur Konzernbilanz

[8] Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen

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

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

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

Mio. €	Geschäfts- oder Firmen- wert	Aktivierte 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

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

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

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

Grundlage für die Ermittlung des Nutzungswerts per 31. Dezember 2019 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. Die Detailplanungsphase umfasst wie im Vorjahr fünf Jahre. Bei der Planung der Umsatzerlöse sowie der EBITDA-Marge wurde davon ausgegangen, dass die

PTV Group die positive Entwicklung des Geschäftsjahres 2019 im Planungszeitraum weiter fortsetzt und deutliche Margenverbesserungen erzielt.

Zur Extrapolation der Cashflows über die Detailplanungsphase hinaus wurde eine nachhaltige jährliche Wachstumsrate von 2,0 % (2,0 %) angesetzt. Für die Diskontierung der Cashflows wurde – auf Basis einer Peer Group-Analyse – ein durchschnittlicher gewichteter Kapitalkostensatz nach Steuern von 7,4 % (8,0 %) abgeleitet. Der entsprechende durchschnittliche gewichtete Kapitalkostensatz vor Steuern liegt bei 9,4 % (10,0 %).

Der im Rahmen des Werthaltigkeitstests bestimmte Nutzungswert per 31. Dezember 2019 liegt mit einem niedrigen zweistelligen Millionenbetrag über dem Buchwert der zahlungsmittelgenerierenden Einheit inklusive des Geschäfts- oder Firmenwerts, sodass entsprechend zum Bilanzstichtag kein Wertberichtigungsbedarf vorlag.

Im Rahmen des Werthaltigkeitstests wurde zudem eine Sensitivitätsanalyse in Bezug auf für möglich gehaltene Änderungen wesentlicher Bewertungsparameter durchgeführt. Hierbei wurde festgestellt, dass eine isolierte Reduktion der nachhaltigen EBITDA-Marge um 3,8 %, ein isoliertes Absenken der nachhaltigen jährlichen Wachstumsrate um 0,3 Prozentpunkte oder ein isolierter Anstieg der durchschnittlichen gewichteten Kapitalkosten um 0,2 Prozentpunkte dazu führen würde, dass der erzielbare Betrag dem Buchwert entspräche.

Der Werthaltigkeitstest zum Stichtag des Vorjahres ergab einen erzielbaren Betrag in Höhe von 221 Mio. € und einen Wertberichtigungsbedarf in Höhe von 66 Mio. €. Diese Wertberichtigung des Vorjahres wurde vollständig dem Geschäfts- oder Firmenwert des Segments ITS zugeordnet.

[9] At Equity bewertete Anteile

Der Börsenwert der Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG beträgt zum 31. Dezember 2019 27.169 Mio. € (21.527 Mio. €). Die Porsche SE erhielt im Geschäftsjahr eine Dividende von der Volkswagen AG in Höhe von 753 Mio. € (601 Mio. €).

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

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

	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	341.755 ¹	-
Kurzfristige Vermögenswerte	183.566	183.536	188.005 ¹	-
Langfristige Schulden	172.172	182.786	194.427 ¹	-
Kurzfristige Schulden	167.968	167.968	167.968	-
Eigenkapital	117.587	135.477	167.364	-
abzgl. nicht-beherrschende Anteile und Hybridkapitalgeber	- 12.895	- 12.821	- 12.821	-
abzgl. Effekte aus Mehrdividenden	- 93	- 38	0	-
Eigenkapital angepasst für die at Equity-Bewertung	104.599	122.618	154.543	-
At Equity-Buchwert für die Beteiligung an der Volkswagen AG	31.250	1.076	183¹	32.508

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der Änderung einer Kaufpreisallokation angepasst (vgl. dazu Anhangangabe [5]).

Der Buchwert sonstiger at Equity bewerteter Anteile beträgt 11 Mio. € (10 Mio. €).

Die Porsche SE verfügt über eine Kreditlinie mit einem Volumen von 1 Mrd. € und einer initialen Laufzeit bis Juli 2024. 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.

Grundlage für die Ermittlung des Nutzungswerts war die aktuelle, vom Vorstand der Volkswagen AG aufgestellte Fünf-Jahresplanung (Fünf-Jahresplanung). Die insgesamt im Rahmen des Werthaltigkeitstests für das Geschäftsjahr 2020 unterstellte Entwicklung der operativen Ertragslage liegt dabei im mittleren 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 4 % 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 2020 und in den kommenden Jahren weiter fortsetzen wird. Die Wachstumsaussichten werden von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten sowie länder- und regionsübergreifenden Epidemien – wie aktuell die Ausbreitung des Coronavirus – belastet.

Die höchsten Zuwachsraten werden in den aufstrebenden Wirtschaftsnationen Asiens erwartet. Bezüglich der Automobilmärkte wird in 2020 mit einem heterogenen Wachstum in den verschiedenen Regionen und einer insgesamt auf dem Niveau des Jahres 2019 liegenden weltweiten Nachfrage nach Neufahrzeugen gerechnet. Durch seine Markenvielfalt, die Präsenz auf allen wichtigen Märkten der Welt, die breite und gezielt ergänzte Produktpalette sowie seine Technologien und Dienstleistungen befindet sich der Volkswagen Konzern in einer guten Position im Wettbewerb, sodass im Planungszeitraum von moderaten Marktanteils Gewinnen ausgegangen wird.

Die geplante Sachinvestitionsquote im Konzernbereich Automobile im Geschäftsjahr 2020 liegt innerhalb des von Volkswagen erwarteten Korridors von 6,0 % bis 6,5 % der Umsatzerlöse und liegt im Planungszeitraum auf dem Niveau der langfristigen Zielquote von rund 6 %. Die Investitionen in Werke und Modelle sowie in die Entwicklung elektrifizierter Antriebe und modularer Baukästen schaffen die Voraussetzungen für profitables, nachhaltiges Wachstum bei Volkswagen.

Bezüglich der operativen Rendite wird über die Planjahre hinweg eine relativ konstante Entwicklung unterstellt, die sich im unteren bis mittleren Bereich des langfristigen Ziels des Volkswagen Konzerns zwischen 7 % und 8 % bis 2025 bewegt und damit das Niveau der im Geschäftsjahr 2019 erzielten operativen Rendite vor Sondereinflüssen erreicht.

Zur Extrapolation der Cashflows über die Detailplanungsphase hinaus wurde eine jährliche Wachstumsrate von 1,0 % (1,0 %) verwendet. Die nachhaltige operative Rendite wurde dabei unter Berücksichtigung der in den letzten fünf Geschäftsjahren erzielten operativen Renditen (vor Sondereinflüssen) bestimmt. Für die Diskontierung der Cashflows wurde ein durchschnittlicher gewichteter Kapitalkostensatz von 6,9 % (7,1 %) 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 2019 wie auch im Vorjahr kein Wertberichtigungsbedarf vor.

Zudem wurde bezüglich der Beteiligung an INRIX geprüft, ob im Konzernabschluss der Porsche SE ein Wertberichtigungs- oder Wertaufholungsbedarf zum 31. Dezember 2019 vorlag, was nicht der Fall war. Im Vorjahr ergab die Prüfung einen Wertminderungsbedarf in Höhe von 5 Mio. € im Konzernabschluss der Porsche SE.

[10] Sonstige finanzielle Vermögenswerte

Mio. €	31.12.2019			31.12.2018		
	kurzfristig	langfristig	Gesamt	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Übrige Finanzanlagen		27	27		9	9
Derivative Finanzinstrumente	0		0	1		1
Übrige sonstige finanzielle Vermögenswerte	4	0	5	3	0	3
	5	28	32	4	10	14

Der Anstieg der übrigen Finanzanlagen ist auf im Rahmen von neuen Finanzierungsrunden hinzuerworbene Anteile und hiermit einhergehende Neubewertungen bereits gehaltener Anteile an Technologie-Start-Ups zurückzuführen.

[11] Übrige Vermögenswerte

Die übrigen Vermögenswerte setzen sich zum Bilanzstichtag wie folgt zusammen:

Mio. €	31.12.2019			31.12.2018		
	kurzfristig	langfristig	Gesamt	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Forderungen aus Steuerzinsen	16		16	0		0
Vertragliche Vermögenswerte	4		4	5		5
Abgrenzungen	3	2	5	3	0	3
Übrige sonstige Vermögenswerte	2	1	3	2	1	3
	25	3	28	10	1	11

Die Forderungen aus Steuerzinsen wurden im Wesentlichen basierend auf Erkenntnissen aus der steuerlichen Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2009 bis 2013 aktiviert. Die vertraglichen Vermögenswerte beinhalten nach dem Leistungsfortschritt ermittelte bedingte Forderungen aus kundenspezifischer Fertigung. Auf diese wurden zum Stichtag Wertberichtigungen von untergeordneter Bedeutung erfasst.

[12] 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 einen Teil des im Rahmen der at Equity-Bewertung anteilig anzusetzenden Eigenkapitals.

Übrige Rücklagen (OCI)

Die übrigen Rücklagen untergliedern sich in künftig über die Gewinn- und Verlustrechnung aufzulösende Posten (reklassifizierbare Posten) und in künftig nicht über die Gewinn- und Verlustrechnung aufzulösende Posten (nicht reklassifizierbare Posten). Wesentlicher Bestandteil beider Posten sind die kumulierten reklassifizierbaren und nicht reklassifizierbaren sonstigen Ergebnisse der at Equity bewerteten Anteile seit deren Erwerb. Die nicht reklassifizierbaren Posten enthalten zudem die versicherungsmathematischen Verluste des Porsche SE Konzerns aus Pensionen in Höhe von 20 Mio. € (11 Mio. €) sowie die hierauf entfallenden aktiven latenten Steuern in Höhe von 6 Mio. € (3 Mio. €). Im Vorjahr wurden diese innerhalb der Gewinnrücklagen ausgewiesen. Die Währungsumrechnungsrücklage als Bestandteil der reklassifizierbaren Posten war zum 31. Dezember 2019 analog zum Vorjahr von untergeordneter Bedeutung. Darüber hinaus enthalten die reklassifizierbaren und nicht reklassifizierbaren Posten latente Steuern im Zusammenhang mit Anteilen an assoziierten Unternehmen.

Gewinnverwendungsvorschlag

Der handelsrechtliche Jahresabschluss der Porsche SE weist zum 31. Dezember 2019 bei einem Jahresüberschuss in Höhe von 788 Mio. € (480 Mio. €) und Entnahmen aus den Gewinnrücklagen in Höhe von 163 Mio. € (196 Mio. €) einen Bilanzgewinn von 952 Mio. € (676 Mio. €) aus. Der Vorstand schlägt vor, die Auszahlung einer Dividende je Stammaktie von 3,104 € und je Vorzugsaktie

von 3,110€, das heißt in Höhe von insgesamt 952 Mio. €, für das Geschäftsjahr 2019 zu beschließen. Die im Geschäftsjahr 2019 abgeflossene Dividende betrug 2,204 € (1,754 €) je Stammaktie und 2,210 € (1,760 €) je Vorzugsaktie, das heißt insgesamt 676 Mio. € (538 Mio. €).

Kapitalmanagement

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

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

Mio. €	31.12.2019	31.12.2018
Eigenkapital	35.284	33.416 ¹
Anteil am Gesamtkapital	100%	100%
Langfristige Finanzschulden	35	12
Kurzfristige Finanzschulden	5	1
Summe Finanzschulden	40	12
Anteil am Gesamtkapital	0%	0%
Gesamtkapital	35.323	33.428

¹ Der Vorjahreswert wurde aufgrund der Änderung einer Kaufpreisallokation angepasst (vgl. dazu Anhangangabe [5]).

[13] Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

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

Bei den beitragsorientierten Zusagen (Defined Contribution Plans) zahlt das Unternehmen aufgrund gesetzlicher oder vertraglicher Bestimmungen bzw. auf freiwilliger Basis Beiträge an staatliche oder private Rentenversicherungsträger. Mit Zahlung der Beiträge bestehen für das Unternehmen keine weiteren Leistungsverpflichtungen. Die laufenden Beitragszahlungen sind als Personalaufwand des jeweiligen Jahres ausgewiesen und betragen 4 Mio. € (4 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 1,2 % (2,0 %) sowie eine gegenüber dem Vorjahr unveränderte Lohn- und Gehaltssteigerung von 3,0 %, 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. €	2019	2018
Anwartschaftsbarwert (fondsfinanziert)	6	5
Anwartschaftsbarwert (nicht fondsfinanziert)	41	32
Summe Anwartschaftsbarwert	47	37
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	- 1	- 1
Pensionsrückstellungen am 31.12.	45	35

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

Entwicklung des Barwerts der Pensionsverpflichtungen:

Mio. €	2019	2018
Stand am 1.1.	37	37
Dienstzeitaufwand	2	2
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	7	-2
Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+) aus erfahrungsbedingten Anpassungen	2	-2
Zwischensumme im sonstigen Ergebnis erfasster Anteil des Pensionsaufwandes	8	-3
Geleistete Pensionszahlungen	-1	0
Übertragungen von anderen Unternehmen	-1	0
Beiträge des Arbeitgebers		0
Beiträge des Arbeitnehmers	0	0
Stand am 31.12.	47	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 in der Berichtsperiode in einer Bandbreite von minus 4 Mio. € bis 5 Mio. € (minus 3 Mio. € bis 4 Mio. €).

Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit bei den Pensionsverpflichtungen beträgt 20 Jahre (20 Jahre). Der Zahlungsabfluss der Pensionsrückstellungen wird in Höhe von 1 Mio. € (1 Mio. €) innerhalb des nächsten Jahres, in Höhe von 4 Mio. € (3 Mio. €) in einem Zeitraum zwischen ein und fünf Jahren und in Höhe von 42 Mio. € (33 Mio. €) in einem Zeitraum von mehr als fünf Jahren erwartet.

[14] Sonstige Rückstellungen

Mio. €	31.12.2019			31.12.2018		
	kurzfristig	langfristig	Gesamt	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Rückstellungen für Boni und Kosten der Belegschaft	6	1	7	5	0	6
Rückstellungen für Prozesskosten	16	24	40	15	18	33
Übrige sonstige Rückstellungen	16	2	18	58	2	60
	38	27	64	78	20	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, die stetig fortentwickelt und bei Bedarf angepasst werden.

Die übrigen sonstigen Rückstellungen enthalten im Wesentlichen Rückstellungen für Übernahmeverpflichtungen im Zusammenhang mit der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG im Geschäftsjahr 2012 (auf die Erläuterungen in Anhangangabe [22] wird verwiesen). Der Rückgang der übrigen sonstigen Rückstellungen resultiert im Wesentlichen aus der Auflösung von 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 1.1.2019	Umgliederung in Verbindlichkeiten	Zuführung	Verbrauch	Auflösung	Stand 31.12.2019
Rückstellungen für Boni und Kosten der Belegschaft	6		7	-5	-1	7
Rückstellungen für Prozesskosten	33	-1	20	-12	-1	40
Übrige sonstige Rückstellungen	60		5	-1	-46	18
	98	-1	32	-18	-47	64

Die Effekte aus der Aufzinsung von Rückstellungen waren im Geschäftsjahr 2019 wie schon im Vorjahr von untergeordneter Bedeutung.

[15] Finanzschulden

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

Mio. €	31.12.2019			31.12.2018		
	kurzfristig	langfristig	Gesamt	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Leasingverbindlichkeiten	4	24	28			
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1	11	12	1	12	12
	5	35	40	1	12	12

Die Leasingverbindlichkeiten wurden im Vorjahr unter den sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Es kann zu künftigen Zahlungsmittelabflüssen aus bestehenden Verlängerungs- und Kündigungsoptionen in Höhe von 31 Mio. € und zu variablen Leasingzahlungen in Höhe von 2 Mio. € kommen, die bei der Bewertung der Leasingverbindlichkeiten unberücksichtigt geblieben sind.

[16] Übrige Verbindlichkeiten

Die übrigen Verbindlichkeiten setzen sich zum Bilanzstichtag wie folgt zusammen:

Mio. €	31.12.2019			31.12.2018		
	kurzfristig	langfristig	Gesamt	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	4		4	4		4
Vertragliche Verbindlichkeiten	20		20	17		17
Übrige sonstige Verbindlichkeiten	17	0	17	17	0	17
	40	0	40	38	0	38

Sonstige Angaben

[17] Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

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

Der Mittelzu- bzw. -abfluss aus laufender Geschäftstätigkeit wird ausgehend vom Ergebnis nach Steuern indirekt abgeleitet. Dazu wird das Ergebnis nach Steuern um nicht zahlungswirksame Aufwendungen und Erträge, insbesondere dem Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen, korrigiert und um die Veränderung der betrieblichen Aktiva und Passiva ergänzt. Zahlungsmittelzuflüsse aus Dividenden sind ebenfalls Bestandteil des Zahlungsmittelzuflusses aus laufender Geschäftstätigkeit. Der Anstieg der zahlungsunwirksamen Erträge im Vergleich zum Vorjahr ist im Wesentlichen auf die Auflösung von Rückstellungen für sonstige Steuern zurückzuführen.

Im Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit der Berichts- und der Vorjahresperiode sind insbesondere Abflüsse für den Erwerb von Stammaktien der Volkswagen AG enthalten.

Der Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit betrifft analog zum Vorjahr insbesondere Mittelabflüsse aus Dividendenzahlungen.

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

Mio. €	Stand am 1.1.2019	Zahlungs- wirksame Veränderungen	Zahlungs- unwirksame Veränderungen	Stand am 31.12.2019
Finanzschulden	38 ¹	-5	6	40

Mio. €	Stand am 1.1.2018	Zahlungs- wirksame Veränderungen	Zahlungs- unwirksame Veränderungen	Stand am 31.12.2018
Finanzschulden	13	-1		12

¹ Die Erhöhung der Finanzschulden vom 31.12.2018 zum 1.1.2019 ist auf die Erstanwendung von IFRS 16 zurückzuführen.

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.

In der Kapitalflussrechnung sind insgesamt 6 Mio. € (7 Mio. €) für die gesamten Zahlungsmittelabflüsse aus Leasingverhältnissen enthalten.

[18] Segmentberichterstattung

Der Porsche SE Konzern unterscheidet zwei Segmente. Das erste Segment „PSE“ beinhaltet den Porsche SE Holdingbetrieb inklusive der 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 Vorstand der Porsche SE überwacht das Ergebnis nach Steuern der Segmente und entscheidet auf dieser Basis über die Allokation von Ressourcen und beurteilt deren Ertragskraft.

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

Berichtssegmente 2019:

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

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

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	3.641 ^{3,4}		3.641		3.641
Segmentergebnis (operatives Ergebnis)	3.597 ⁴	-79	3.517		3.517
Finanzierungsaufwendungen	-3	0	-3		-3
Übriges Finanzergebnis	0	0	0		0
Ergebnis vor Steuern	3.594	-80	3.514		3.514
Ertragsteuern	-25 ⁴	2	-24		-24
Ergebnis nach Steuern	3.568	-78	3.491		3.491
Zahlungsunwirksame Aufwendungen (-) und Erträge (+)	3.648 ⁴	-67	3.581		3.581
Segmentvermögen	33.695 ⁴	325	34.020	-312	33.708
davon at Equity bewertete Anteile	32.518 ⁴		32.518		32.518
davon Zugänge zu den langfristigen Vermögenswerten ¹	0	4	4		4
Segmentschulden	201 ⁴	92	293	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. €.

⁴ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der Änderung einer Kaufpreisallokation angepasst (vgl. dazu Anhangangabe [5]).

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

Nach Regionen 2019:

Mio. €	Deutschland	Rest von Europa	Nordamerika	Asien	Übrige Märkte	Gesamt 31.12.2019
Umsatzerlöse mit externen Dritten	42	45	9	17	2	116
Langfristige Vermögenswerte ¹	34.871	5	1	1	0	34.878

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

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	32.779 ²	2	0	0	0	32.781

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

² Der Vorjahreswert wurden aufgrund der Änderung einer Kaufpreisallokation angepasst (vgl. dazu Anhangangabe [5]).

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

[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 Technologie-Start-Ups, der Geldanlagen sowie der Entwicklungen an den Kapitalmärkten regeln. Hierbei werden auch Risikokonzentrationen im Porsche SE Konzern überwacht. Die Risiken werden durch geeignete Informationssysteme identifiziert, bewertet, gesteuert, überwacht und dokumentiert. Die Leitlinien sowie die Systeme werden regelmäßig überprüft und an aktuelle Marktentwicklungen angepasst.

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

2 Kredit- und Ausfallrisiko

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

Die Anlage von flüssigen Mitteln, Termingeldern und Wertpapieren 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.

Darüber hinaus ergibt sich ein Kreditrisiko im operativen Bereich, das im Wesentlichen aus der möglichen Zahlungsunfähigkeit der Kunden und dem damit verbundenen Forderungsausfall bei der PTV Group resultiert. Vor Vertragsabschluss mit potenziellen Kunden prüft die PTV Group die Bonität der Vertragspartner und vereinbart risikoadjustierte individuelle Zahlungskonditionen. Darüber hinaus verfügt die PTV Group über ein Forderungsmanagement mit 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 478 Mio. € (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. €	2019	2018
Stand am 1.1.	3	1
Zuführung	1	2
Inanspruchnahme	-1	0
Auflösung	-1	0
Währungsdifferenzen	0	0
Stand am 31.12.	2	3

3 Liquiditätsrisiko

Der Porsche SE Konzern benötigt ausreichend liquide Mittel zur Erfüllung seiner Zahlungsverpflichtungen.

Die Zahlungsfähigkeit und Liquiditätsversorgung des Porsche SE Konzerns wird durch eine Liquiditätsplanung laufend überwacht. Darüber hinaus stellen eine Liquiditätsreserve in Form von Barmitteln und bestätigte Kreditlinien die Zahlungsfähigkeit und die Liquiditätsversorgung sicher. Die Kreditlinien belaufen sich zum Bilanzstichtag auf 1.026 Mio. € (1.026 Mio. €). Davon waren zum Stichtag 12 Mio. € (12 Mio. €) als Finanzschulden und 3 Mio. € (3 Mio. €) als Avale in Anspruch genommen.

Die folgende Übersicht zeigt die undiskontierten, vertraglich vereinbarten Zahlungsmittelabflüsse aus finanziellen Verbindlichkeiten:

Mio. €	Verbleibende vertragliche Fälligkeiten			
	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt
31.12.2019				
Langfristige Finanzschulden (ohne Leasingverbindlichkeiten)	0	11	0	11
Langfristige Finanzschulden (nur Leasingverbindlichkeiten)		12	16	28
Langfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten		0		0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4			4
Kurzfristige Finanzschulden (ohne Leasingverbindlichkeiten)	1			1
Kurzfristige Finanzschulden (nur Leasingverbindlichkeiten)	5			5
Kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten (ohne Derivate)	13			13
Kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten (nur Derivate)	11			11
	33	23	16	72
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

Darüber hinaus ergeben sich aus Derivaten, die in den kurzfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerten ausgewiesen werden, weitere Mittelabflüsse in Höhe von 4 Mio. € (27 Mio. €) innerhalb des nächsten Jahres.

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

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. € (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

Der Porsche SE Konzern ist auf Ebene der PTV Group 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:

	31.12.2019				
	Zum beizulegenden Zeitwert bewertet	Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet		Keiner Bewertungs- kategorie zugeordnet	Bilanz- posten
	Mio. €	Buchwert	Buchwert	Beizulegender Zeitwert	Buchwert
Langfristige Vermögenswerte					
At Equity bewertete Anteile	n/a	n/a	n/a	34.597	34.597
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	27	0	0	n/a	28
Kurzfristige Vermögenswerte					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	n/a	24	24	n/a	24
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	0	4	4	n/a	5
Wertpapiere	147	n/a	n/a	n/a	147
Termingelder	n/a	93	93	n/a	93
Flüssige Mittel	n/a	353	353	n/a	353
Langfristige Schulden					
Finanzschulden	n/a	11	11	24	35
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	n/a	0	0	n/a	0
Kurzfristige Schulden					
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	n/a	4	4	n/a	4
Finanzschulden	n/a	1	1	4	5
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	0	13	13	n/a	13

31.12.2018					
	Zum beizulegenden Zeitwert bewertet	Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet		Keiner Bewertungs- kategorie zugeordnet	Bilanz- posten
Mio. €	Buchwert	Buchwert	Beizulegender Zeitwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte					
At Equity bewertete Anteile	n/a	n/a	n/a	32.518 ¹	32.518 ¹
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

¹ Der Vorjahreswert wurde aufgrund der Änderung einer Kaufpreisallokation angepasst (vgl. dazu Anhangangabe [5]).

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 nicht derivativen, zum beizulegenden Zeitwert bewerteten kurzfristigen 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. €	31.12.2019	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente				
Langfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte	27			27
Kurzfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte	0	0	0	
Wertpapiere	147	62	85	
Kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	0	0	0	0

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	

In den Wertpapieren wurde im Geschäftsjahr 2019 aufgrund des Übergangs der Bewertungslogik von beobachtbaren Marktdaten auf Marktpreise eine Umgliederung von Stufe 2 in Stufe 1 in Höhe von 2 Mio. € (16 Mio. €) vorgenommen; dem standen Umgliederungen von Stufe 1 in Stufe 2 in Höhe von 9 Mio. € (7 Mio. €) gegenüber.

Die langfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerte enthalten Beteiligungen an Technologie-Start-Ups. Der beizulegende Zeitwert dieser Vermögenswerte basiert auf abgeleiteten Informationen aus kürzlich durchgeführten Finanzierungsmaßnahmen.

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.

Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Überleitung des beizulegenden Zeitwerts der langfristigen finanziellen Vermögenswerte, die der Stufe 3 zugeordnet wurden, vom 1. Januar 2019 zum 31. Dezember 2019:

Mio. €	2019
Beizulegender Zeitwert zum 1.1.2019	9
Erfolgswirksam erfasste Gewinne	8
Käufe	10
Rückzahlungen	0
Beizulegender Zeitwert zum 31.12.2019	27

Die erfolgswirksam erfassten Gewinne aus der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert in Höhe von 8 Mio. € (0 Mio. €) wurden im übrigen Finanzergebnis erfasst.

Das Nettoergebnis der jeweiligen Bewertungskategorie stellt sich wie folgt dar:

Mio. €	2019
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Vermögenswerte (FVtPL)	12
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Verbindlichkeiten (FVtPL)	0
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte (FAAC)	0
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten (FLAC)	-1
	10

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

Die Nettoergebnisse aus erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerten resultieren im Wesentlichen aus der Neubewertung bereits gehaltener Anteile an Technologie-Start-Ups. Darüber hinaus enthalten die zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Vermögenswerte bzw. Verbindlichkeiten die Ergebnisse aus der Fair-Value-Bewertung von Wertpapieren und Derivaten.

Die Nettoergebnisse aus der Kategorie „zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte“ beinhalten Wertberichtigungen in Höhe von 1 Mio. € (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	
	31.12.2019	31.12.2018
Zinsderivate mit positivem Buchwert	19	105
Sonstige Derivate mit positivem Buchwert	12	7
Zinsderivate mit negativem Buchwert	7	56
Sonstige Derivate mit negativem Buchwert	11	7
	49	174

[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 2019 anhängigen Klageverfahren wiedergegeben. Für sämtliche Verfahren wurden bisher ausschließlich Rückstellungen für die erwarteten Anwalts- und Verfahrenskosten, nicht aber für die zugrundeliegenden Streitgegenstände erfasst, da die Erfolgswahrscheinlichkeit der Kläger mit unter 50 % eingeschätzt wird. Aufgrund der Komplexität der zugrundeliegenden Sachverhalte und Rechtsfragen wird im Folgenden das finanzielle Ausmaß in Höhe des geltend gemachten Streitwertes angeführt.

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

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

unter anderem seine vorläufige Auffassung zum Sach- und Streitstand erläutert hat. Die nächsten Termine für mündliche Verhandlungen sind ab April 2020 terminiert. Die Porsche SE ist der Auffassung, dass die Klagen in den ausgesetzten Ausgangsverfahren unbegründet und die im Musterverfahren mit den Feststellungszielen begehrten Feststellungen nicht zu treffen sind. Die Porsche SE sieht sich durch den bisherigen Verlauf der mündlichen Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Celle in dieser Auffassung bestätigt.

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

Die Porsche SE und zwei Gesellschaften eines Investmentfonds streiten seit dem Jahr 2012 über das Bestehen angeblicher Ansprüche in Höhe von rund 195 Mio. US\$ und haben wechselseitig Klagen in Deutschland und England eingereicht. Das englische Verfahren wurde am 6. März 2013 auf beiderseitigen Parteiantrag ausgesetzt, bis in dem beim Landgericht Stuttgart begonnenen Verfahren rechtskräftig über die Frage entschieden wurde, welches Gericht das zuerst angerufene Gericht ist. Eine rechtskräftige Entscheidung zu dieser Frage steht noch aus. Derzeit ist das Verfahren beim Oberlandesgericht Stuttgart anhängig. Das Oberlandesgericht Stuttgart hat im April und Oktober 2019 jeweils einen Befangenheitsantrag der beklagten Gesellschaften des Investmentfonds für unbegründet erklärt. Ein weiteres Befangenheitsgesuch gegen den Sachverständigen wurde am 24. Januar 2020 gestellt, über das noch nicht entschieden wurde. Die Porsche SE hält die in England erhobene Klage für unzulässig und die geltend gemachten Ansprüche für unbegründet.

Klageverfahren und rechtliche Risiken im Zusammenhang mit der Dieseldematik

Im Zusammenhang mit der Dieseldematik (siehe dazu die Darstellung innerhalb des zusammengefassten Lageberichts der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2019 im Abschnitt „Die Dieseldematik“ im Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern“) sind gegen die Porsche SE Klageverfahren am Landgericht Stuttgart, am Oberlandesgericht Stuttgart sowie am Landgericht Braunschweig mit einem Gesamtvolumen von rund 1,1 Mrd. € (zzgl. Zinsen) anhängig. Die Kläger werfen der Porsche SE angeblich pflichtwidrig unterlassene bzw. fehlerhafte Kapitalmarktinformationen im Zusammenhang mit der Dieseldematik vor. Ein Teil der Klagen richtet sich sowohl gegen die Porsche SE als auch gegen die Volkswagen AG. In einem Verfahren ist neben der Porsche SE auch die Robert Bosch GmbH verklagt. Die Porsche SE hält die Klagen teilweise für unzulässig, jedenfalls aber für unbegründet.

Im Berichtszeitraum haben sich folgende wesentliche Entwicklungen ergeben:

Vor dem Landgericht Stuttgart sind derzeit in erster Instanz 200 Klagen rechtshängig. Nachdem ein Kläger seine Klage im Februar 2020 in Höhe von rund 11 Mio. € zurückgenommen hat, sind die Klagen, soweit beziffert, auf Schadensersatz in Höhe von insgesamt rund 916,6 Mio. € (zzgl. Zinsen) und teils auf Feststellung einer Schadensersatzverpflichtung gerichtet. In einem Großteil der beim Landgericht Stuttgart anhängigen Verfahren sind Befangenheitsanträge der Klägerseite anhängig. Soweit über diese Ablehnungsgesuche bislang entschieden wurde, sind sie zurückgewiesen worden. Vor dem Landgericht Braunschweig sind 30 Schadensersatzklagen mit einem Klagevolumen (nach derzeitiger Einschätzung der zum Teil unklaren Klageanträge) von rund 9 Mio. € (zzgl. Zinsen) gegen die Porsche SE anhängig. Eine Vielzahl der Verfahren vor dem Landgericht Stuttgart und dem Landgericht Braunschweig sind derzeit im Hinblick auf beim Oberlandesgericht Stuttgart und beim Oberlandesgericht Braunschweig anhängige KapMuG-Verfahren ausgesetzt. Die Porsche SE hält die vor dem Landgericht Stuttgart gegen sie erhobenen Klagen für unbegründet. Die vor dem Landgericht Braunschweig gegen die Porsche SE erhobenen Klagen hält die Porsche SE für unzulässig und unbegründet.

Vor dem Oberlandesgericht Stuttgart sind zudem zwei weitere Verfahren, in denen insgesamt weitere rund 164 Mio. € (zzgl. Zinsen) Schadensersatz geltend gemacht wurden, in der Berufungsinstanz anhängig. Das Landgericht Stuttgart hatte am 24. Oktober 2018 den Klagen in Höhe von rund 47 Mio. € (zzgl. Zinsen) stattgegeben und die Klagen im Übrigen abgewiesen. Die Porsche SE und die jeweilige Klägerseite haben Berufung eingelegt. Am 12. September 2019 fand eine mündliche Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Stuttgart statt. Mit Beschlüssen vom 29. Oktober 2019 hat das Oberlandesgericht Stuttgart die Berufungsverfahren im Hinblick auf die KapMuG-Verfahren beim Oberlandesgericht Stuttgart und beim Oberlandesgericht Braunschweig ausgesetzt. Gegen die Aussetzungsbeschlüsse des Oberlandesgerichts Stuttgart hat die jeweilige Klägerseite Rechtsbeschwerde eingelegt. Die Porsche SE hält auch diese, vor dem Landgericht Stuttgart gegen sie erhobenen Klagen für unbegründet.

Beim Oberlandesgericht Stuttgart ist ein durch Vorlagebeschluss des Landgerichts Stuttgart vom 28. Februar 2017 eingeleitetes KapMuG-Verfahren anhängig. Das Oberlandesgericht Stuttgart hat nach mündlicher Verhandlung am 6. Februar 2019 mit Beschluss vom 27. März 2019 festgestellt, dass das Musterverfahren unzulässig ist. Die Rechtsbeschwerde zum Bundesgerichtshof wurde zugelassen und von einzelnen Klägern der ausgesetzten Ausgangsverfahren eingelegt.

Nach entsprechenden Aussetzungsbeschlüssen des Landgerichts Braunschweig und der Stuttgarter Gerichte ist die Porsche SE weitere Musterbeklagte des Musterverfahrens vor dem Oberlandesgericht Braunschweig. Es haben mehrere Termine zur mündlichen Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Braunschweig stattgefunden. Der nächste Termin ist für den 20. April 2020 bestimmt. Mit Beschluss vom 23. Oktober 2018 hat das Oberlandesgericht Braunschweig Anträge von Beigeladenen auf Erweiterung des Musterverfahrens vor dem Oberlandesgericht Braunschweig um Feststellungsziele, die sich ausschließlich auf angebliche Ansprüche gegen die Porsche SE beziehen, zurückgewiesen. Die Rechtsbeschwerde zum Bundesgerichtshof wurde zugelassen und durch Beigeladene eingelegt. Mit Beschluss vom 1. Oktober 2019 hat der Bundesgerichtshof die Rechtsbeschwerde der Beigeladenen verworfen. Am 12. August 2019 hat

das Oberlandesgericht Braunschweig einen Teilmusterentscheid zu Zuständigkeitsfragen erlassen. Gegen den Teilmusterentscheid wurde durch Beigeladene Rechtsbeschwerde zum Bundesgerichtshof eingelegt.

Eine Person, die ursprünglich mittels Güteantrag vermeintliche Schadensersatzansprüche im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik gegen die Porsche SE geltend gemacht hat, hat im Berichtszeitraum Klage gegen die Porsche SE erhoben. Im Übrigen haben sich im Hinblick auf die außergerichtlich und noch nicht klageweise geltend gemachten Ansprüche gegen die Porsche SE in Gesamthöhe von rund 63 Mio. € sowie in teilweise unbezifferter Höhe im Berichtszeitraum keine wesentlichen neuen Entwicklungen ergeben.

Auch im Hinblick auf den seitens der Porsche SE gegenüber den Vereinigten Staaten von Amerika im Dezember 2018 abgegebenen Verjährungseinredevorbehalt für vermeintliche Schadensersatzforderungen in Bezug auf den behaupteten Erwerb von insgesamt 40.992 Porsche SE-Vorzugsaktien gab es im Berichtszeitraum keine neuen Entwicklungen.

In dem 2016 eingeleiteten Ermittlungsverfahren wegen des Verdachts der Marktmanipulation im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik gegen Prof. Dr. Martin Winterkorn, Hans Dieter Pötsch und Matthias Müller ergaben sich im Berichtszeitraum ebenfalls keine wesentlichen neuen Entwicklungen. Das Ermittlungsverfahren richtet sich nicht gegen die Porsche SE. Die Porsche SE hält den erhobenen Vorwurf für unbegründet.

Aktienrechtliche Rechtsstreitigkeiten

In den aktienrechtlichen Verfahren hatte das Landgericht Stuttgart mit Urteil vom 19. Dezember 2017 der Anfechtungs- und Nichtigkeitsklage eines Aktionärs gegen die Beschlüsse der ordentlichen Hauptversammlung vom 29. Juni 2016 über die Entlastung des Vorstands und des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2015 stattgegeben. Die von der Porsche SE eingelegte Berufung hat das Oberlandesgericht Stuttgart am 18. November 2019 zurückgewiesen und die Revision nicht zugelassen. Gegen die Nichtzulassung der Revision hat die Porsche SE am 20. Dezember 2019 Nichtzulassungsbeschwerde eingelegt. Die Porsche SE hält die Klage weiterhin für unbegründet.

Darüber hinaus hatte das Landgericht Stuttgart den Antrag desselben Aktionärs auf Auskunftserteilung betreffend Fragen, die angeblich in der ordentlichen Hauptversammlung vom 29. Juni 2016 gestellt und angeblich unzureichend beantwortet worden sind, mit Beschluss vom 5. Dezember 2017 im Hinblick auf fünf Fragen stattgegeben und hinsichtlich der übrigen 49 Fragen abgelehnt. Die hiergegen von der Porsche SE eingelegte Beschwerde hat das Oberlandesgericht Stuttgart am 18. November 2019 verworfen. Die Entscheidung ist rechtskräftig. Die Porsche SE hat dem Aktionär zu den verfahrensgegenständlichen fünf Fragen ergänzende Auskünfte erteilt.

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. Mit Beschluss vom

27. Januar 2020 hat das Landgericht Stuttgart im Wege von Zwischenentscheidungen Verfahrensanträge der Porsche SE zurückgewiesen. Gegen diese Entscheidungen hat die Porsche SE Beschwerde eingelegt. Eine Entscheidung in der Sache ist noch nicht ergangen. Die Porsche SE ist der Auffassung, dass ihr Aufsichtsrat ordnungsgemäß zusammengesetzt und der Antrag unbegründet ist.

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum keine wesentlichen Änderungen. Insbesondere liegen der Porsche SE nach wie vor keine belastbaren Erkenntnisse oder Einschätzungen vor, die zu einer anderen Bewertung der rechtlichen Risiken führen würden.

[21] Eventualforderungen

In den Veranlagungszeiträumen 2006 bis 2009 war die Porsche SE zunächst Rechtsnachfolgerin der Porsche AG und später Organträgerin und damit Steuerschuldnerin. Im Rahmen der Betriebseinbringung im Geschäftsjahr 2012 wurden die steuerlichen Verpflichtungen der Porsche SE und ihrer Tochtergesellschaften für den Zeitraum bis zum 31. Juli 2009 nicht auf die Volkswagen AG übertragen. Etwaige entgegenstehende spätere Steuerentlastungen auf Ebene der Porsche Holding Stuttgart GmbH, der Porsche AG oder der betroffenen Tochterunternehmen des Porsche AG Konzerns sind im Konzernabschluss der Porsche SE nicht berücksichtigungsfähig, da diese Gesellschaften nicht mehr dem Kreis der vollkonsolidierten Tochterunternehmen des Porsche SE Konzerns nach den Regelungen der IFRS zuzurechnen sind. Diese fallen auf Ebene des Volkswagen Konzerns an. Im Rahmen der Betriebseinbringung hat sich die Volkswagen AG grundsätzlich verpflichtet, steuerliche Vorteile – z. B. in Form einer Erstattung, Minderung oder Ersparnis von Steuern, einer Auflösung von Steuerverbindlichkeiten oder Rückstellungen oder einer Erhöhung steuerlicher Verluste – der Porsche Holding Stuttgart GmbH, der Porsche AG sowie deren Rechtsvorgängern und Tochterunternehmen, die Veranlagungszeiträume bis zum 31. Juli 2009 betreffen, an die Porsche SE zu erstatten. Umgekehrt stellt die Porsche SE die Porsche Holding Stuttgart GmbH, die Porsche AG sowie deren Rechtsvorgänger unter bestimmten Voraussetzungen von steuerlichen Nachteilen frei, die über die auf Ebene dieser Gesellschaften passivierten Verpflichtungen aus Zeiträumen bis einschließlich 31. Juli 2009 hinausgehen. Falls die Summe der steuerlichen Vorteile die Summe der steuerlichen Nachteile übersteigt, hat die Porsche SE einen Anspruch gegen die Volkswagen AG auf eine Zahlung in Höhe des die steuerlichen Nachteile übersteigenden Betrags. Die Höhe der hierbei zu berücksichtigenden steuerlichen Vor- und Nachteile ergibt sich aus den Regelungen des Einbringungsvertrags. Die sich auf Ebene der Porsche SE ergebenden Risiken, für die in Vorjahren Rückstellungen passiviert waren und Zahlungen geleistet wurden, werden im Volkswagen Konzern zum Teil zu steuerlichen Vorteilen führen, die voraussichtlich durch die bestehenden Regelungen die steuerlichen Risiken der Porsche SE teilweise kompensieren. Die Regelungen des Einbringungsvertrags decken jedoch nicht alle Sachverhalte und damit nicht sämtliche steuerlichen Risiken der Porsche SE aus den steuerlichen Außenprüfungen für die Veranlagungszeiträume 2006 bis 2009 ab. Ein möglicher Erstattungsanspruch ist erst nach Abschluss der steuerlichen Außenprüfung für den Veranlagungszeitraum 2009 mit hinreichender Sicherheit ermittelbar und wurde daher nicht als Vermögenswert im Konzernabschluss erfasst. Basierend auf dem Ergebnis aus der abgeschlossenen steuerlichen Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2006 bis 2008 und

dem zum Zeitpunkt der Aufstellung dieses Konzernabschlusses gegebenen Kenntnisstand für den Veranlagungszeitraum 2009 würde sich für die Porsche SE ein Ausgleichsanspruch gegenüber der Volkswagen AG 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.

[22] Nahestehende Unternehmen und Personen

Nach IAS 24 müssen Geschäftsvorfälle und Beziehungen zu Personen oder Unternehmen, die den Porsche SE Konzern beherrschen oder von diesem beherrscht werden, angegeben werden. Im Rahmen eines Konsortialvertrags üben die Familien Porsche und Piëch direkt bzw. indirekt eine Beherrschung auf das Mutterunternehmen Porsche SE aus.

Die Angabepflicht nach IAS 24 erstreckt sich des Weiteren auf Personen, die einen maßgeblichen Einfluss auf das Unternehmen ausüben können, das heißt an der Finanz- und Geschäftspolitik des Unternehmens mitwirken, dieses jedoch nicht beherrschen. Dies betrifft im Geschäftsjahr 2019 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.

Die nachfolgende Übersicht enthält die zum Stichtag in der Bilanz enthaltenen Forderungen und Schulden sowie die erbrachten bzw. empfangenen Lieferungen und Leistungen und sonstigen Erträge und Aufwendungen des Geschäftsjahres, die sich aus den Geschäftsvorfällen zwischen dem Porsche SE Konzern und seinen nahestehenden Unternehmen und Personen ergeben:

Mio. €	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge		Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen	
	2019	2018	2019	2018
Familien Porsche und Piëch		0		
Assoziierte Unternehmen	758	608	7	4
	758	608	7	4

Mio. €	Forderungen		Schulden	
	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2018
Familien Porsche und Piëch		0		
Assoziierte Unternehmen	0	1	12	13
	0	1	12	13

Im Berichtsjahr wie im Vorjahr bestanden Leistungsbeziehungen im Wesentlichen zum Volkswagen Konzern. In den erbrachten Lieferungen und Leistungen und sonstigen Erträgen sind neben den von der Volkswagen AG erhaltenen Dividenden in Höhe von 753 Mio. € (601 Mio. €) im Wesentlichen Erträge aus der Veräußerung von Anteilen an der PTV Truckparking B.V. an die Volkswagen Financial Services GmbH und Erträge aus dem Software- und Beratungsbereich enthalten. Die empfangenen Lieferungen und Leistungen und sonstigen Aufwendungen der Berichtsperiode setzen sich insbesondere aus Leistungen im Dienstleistungsbereich und aus der Bereitstellung von Fahrzeugen zusammen. Die Schulden enthalten im Wesentlichen Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG im Geschäftsjahr 2012 (im Folgenden auch „Einbringung“ oder „Betriebseinbringung“).

Im Rahmen der Einbringung sowie zeitlich vorgelagert im Zuge der Grundlagenvereinbarung und der hiermit im Zusammenhang stehenden Durchführungsverträge wurden folgende Vereinbarungen zwischen der Porsche SE, der Volkswagen AG und Gesellschaften des Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzerns geschlossen, die unverändert gültig waren:

Die Volkswagen AG hat die Porsche SE von Ansprüchen des Einlagensicherungsfonds im Innenverhältnis freigestellt, nachdem die Porsche SE im August 2009 eine vom Bundesverband Deutscher Banken geforderte Freistellungserklärung gegenüber dem Einlagensicherungsfonds abgegeben hatte. Die Volkswagen AG hat sich zudem verpflichtet, den Einlagensicherungsfonds

von etwaigen Verlusten freizustellen, die durch dessen Maßnahmen zugunsten eines im Mehrheitsbesitz stehenden Kreditinstituts anfallen.

Die Porsche SE hat die Porsche Holding Stuttgart GmbH, die Porsche AG sowie deren Rechtsvorgänger im Rahmen der Einbringung unter bestimmten Voraussetzungen von steuerlichen Nachteilen freigestellt, die über die auf Ebene dieser Gesellschaften passivierten Verpflichtungen aus Zeiträumen bis einschließlich 31. Juli 2009 hinausgehen. Umgekehrt hat sich die Volkswagen AG grundsätzlich verpflichtet, etwaige steuerliche Vorteile der Porsche Holding Stuttgart GmbH, der Porsche AG sowie deren Rechtsvorgängern und Tochterunternehmen, die Veranlagungszeiträume bis zum 31. Juli 2009 betreffen, an die Porsche SE zu erstatten (auf den Abschnitt „Eventualforderungen“ wird verwiesen).

Bezüglich der bei der Porsche SE bis zur Einbringung ihres operativen Holding-Geschäftsbetriebs in die Volkswagen AG verbliebenen 50,1 % der Anteile an der Porsche Holding Stuttgart GmbH hatten sich die Porsche SE und die Volkswagen AG im Rahmen der Grundlagenvereinbarung wechselseitig Put- und Call-Optionen eingeräumt. Sowohl die Volkswagen AG (im Falle der Ausübung ihrer Call-Option) als auch die Porsche SE (im Falle der Ausübung ihrer Put-Option) hatten sich verpflichtet, aus der Ausübung der Optionen und eventuellen nachgelagerten Handlungen sich in Bezug auf die Beteiligung an der Porsche Holding Stuttgart GmbH ergebende steuerliche Belastungen (z. B. aus der Nachversteuerung der Ausgliederung 2007 und/oder 2009) zu tragen. Hätten sich bei der Volkswagen AG, der Porsche Holding Stuttgart GmbH, der Porsche AG oder deren jeweiligen Tochtergesellschaften aus der Nachversteuerung der Ausgliederung 2007 und/oder 2009 steuerliche Vorteile ergeben, hätte sich im Falle der Ausübung der Put-Option durch die Porsche SE der für die Übertragung des verbleibenden 50,1%igen Anteils an der Porsche Holding Stuttgart GmbH von der Volkswagen AG zu entrichtende Kaufpreis um den Barwert der Steuervorteile erhöht. Diese Regelung wurde im Rahmen des Einbringungsvertrags dahingehend übernommen, dass die Porsche SE in Höhe des Barwerts der realisierbaren Steuervorteile aus einer infolge der Einbringung entstehenden Nachversteuerung der Ausgliederung 2007 einen Anspruch auf Zahlung gegen die Volkswagen AG hat. Im Rahmen der Einbringung wurde zudem vereinbart, dass die Porsche SE die Volkswagen AG, die Porsche Holding Stuttgart GmbH sowie deren Tochterunternehmen von Steuern freistellt, sofern es durch von der Porsche SE vorgenommene oder unterlassene Maßnahmen bei oder nach Umsetzung der Einbringung zu einer Nachversteuerung 2012 bei diesen Gesellschaften kommen sollte. Auch in diesem Fall hat die Porsche SE einen Anspruch auf Zahlung gegen die Volkswagen AG in Höhe des Barwerts der realisierbaren Steuervorteile, die sich bei einem derartigen Vorgang auf Ebene der Volkswagen AG oder einem ihrer Tochterunternehmen ergeben.

Im Zusammenhang mit der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG wurden weitere Verträge geschlossen und Erklärungen abgegeben, dazu zählen im Wesentlichen:

- Die Porsche SE stellt ihre im Rahmen der Betriebseinbringung eingebrachten Tochterunternehmen sowie die Porsche Holding Stuttgart GmbH und die Porsche AG und deren Tochterunternehmen von bestimmten Verpflichtungen gegenüber der Porsche SE frei, die den Zeitraum bis einschließlich 31. Dezember 2011 betreffen und über die auf Ebene dieser Gesellschaften für diesen Zeitraum hierfür passivierte Verpflichtungen hinausgehen.

- Zudem stellt die Porsche SE die Volkswagen AG, die Porsche Holding Stuttgart GmbH, die Porsche AG und deren Tochterunternehmen hälftig von Steuern (außer Ertragsteuern) frei, die auf deren Ebene im Zusammenhang mit der Einbringung entstehen und die bei Ausübung der Call-Optionen auf die bei der Porsche SE bis zur Einbringung verbliebenen Anteile an der Porsche Holding Stuttgart GmbH nicht angefallen wären. Entsprechend stellt die Volkswagen AG die Porsche SE hälftig von derartigen, bei der Gesellschaft anfallenden Steuern frei. Darüber hinaus wird die Porsche Holding Stuttgart GmbH hälftig von infolge der Verschmelzung ausgelösten Grunderwerbsteuern und sonstigen Kosten freigestellt.
- Es wurde darüber hinaus die verursachungsgerechte Allokation etwaiger nachträglicher Umsatzsteuerforderungen bzw. -verbindlichkeiten aus Vorgängen bis zum 31. Dezember 2009 zwischen der Porsche SE und der Porsche AG vereinbart.
- Im Einbringungsvertrag wurden zwischen der Porsche SE und dem Volkswagen Konzern verschiedene Informations-, Verhaltens- und Mitwirkungspflichten vereinbart.

Für die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Porsche SE wurden für ihre Organtätigkeit die nachfolgend dargestellten Leistungen und Vergütungen erfasst:

Mio. €	2019	2018
Kurzfristig fällige Leistungen	4	6
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	1	1
Andere langfristig fällige Leistungen	0	0
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	n/a	1
	5	8

Die Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses enthalten Zuführungen zu Pensionsrückstellungen. Andere langfristig fällige Leistungen betreffen die Zuführung zu Rückstellungen für den langfristigen Teil der variablen Vergütung der Vorstandsmitglieder der Porsche SE. In den Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses ist im Vorjahr eine Zahlung an Herrn Müller im Zusammenhang mit seinem damaligen 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 9 Mio. € (7 Mio. €).

[23] Bezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats¹

Die Gesamtbezüge der aktiven Mitglieder des Vorstands der Porsche SE belaufen sich im Geschäftsjahr 2019 auf 3 Mio. € (5 Mio. €).

Die Bezüge eines ehemaligen Vorstandsmitglieds beliefen sich auf 0 Mio. € (1 Mio. €). Die für dieses ehemalige Mitglied gebildete Rückstellung für Versorgungsleistungen belief sich zum Bilanzstichtag auf 1 Mio. € (1 Mio. €).

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2019 belaufen sich auf 1 Mio. € (1 Mio. €).

Individualisierte Angaben zur Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Porsche SE sowie die Aufteilung in einzelne Komponenten sind im Vergütungsbericht enthalten, der Bestandteil des mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefassten Konzernlageberichts der Porsche SE ist.

[24] 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€	2019	2018
Abschlussprüfungsleistungen	846	591
Andere Bestätigungsleistungen	8	72
Steuerberatungsleistungen	231	409
Sonstige Leistungen	125	108
	1.210	1.180

Die anderen Bestätigungsleistungen betreffen eine Werthaltigkeitsbescheinigung auf Ebene eines Tochterunternehmens. Die Steuerberatungsleistungen beinhalten im Wesentlichen Beratungsleistungen im Zusammenhang mit steuerlichen Außenprüfungen. Die sonstigen Leistungen enthalten Honorare für Übersetzungsleistungen sowie Leistungen im Zusammenhang mit Tax Compliance Management Systemen.

¹ Angaben nach §§ 314 Abs. 1 Nr. 6a Satz 1 bis 4, 6b i.V.m. 315e HGB

[25] Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche SE haben im Mai 2019 die jährliche Entsprechenserklärung nach § 161 AktG abgegeben und diese den Aktionären auf der Internetseite der Gesellschaft www.porsche-se.com/unternehmen/corporate-governance/ dauerhaft zugänglich gemacht. Ferner haben Vorstand und Aufsichtsrat im Dezember 2019 entsprechend den Ratschlägen der Kodexkommission den Erklärungsturnus geändert und eine weitere jährliche Entsprechenserklärung nach § 161 AktG abgegeben. Diese ist ebenfalls auf der Internetseite der Gesellschaft abrufbar.

[26] Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Am 30. Januar 2020 unterbreitete die TRATON SE, ein Tochterunternehmen der Volkswagen AG, ein Angebot für den vollständigen Erwerb sämtlicher in Umlauf befindlicher Stammaktien der Navistar International Corporation, die sich noch nicht im Eigentum der TRATON SE befinden, zu einem Preis von 35,00 USD pro Aktie in bar. Das entspricht einem Angebotspreis von etwa 2,6 Mrd. €. Die TRATON SE hält zum 31. Dezember 2019 16,8 % der ausstehenden Stammaktien von Navistar.

Auf Ebene des Volkswagen Konzerns könnten andauernde Einschränkungen aufgrund des Coronavirus negative Auswirkungen auf dessen Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage in 2020 haben.

Die Volkswagen AG und der vzbv haben am 28. Februar 2020 einen außergerichtlichen Vergleich über die Beendigung der Musterfeststellungsklage geschlossen. Danach wird die Volkswagen AG Verbrauchern, die sich zur Musterfeststellungsklage angemeldet haben und die Vergleichskriterien erfüllen, Einzelvergleiche anbieten. Das Vergleichsvolumen beträgt insgesamt 830 Mio. €. Der vzbv wird die Musterfeststellungsklage zurücknehmen.

Eine Schätzung der möglichen Effekte auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage kann nicht vorgenommen werden. Sämtliche Effekte auf die Ertrags- und Vermögenslage auf Ebene des Volkswagen Konzerns wirken sich in Höhe des Kapitalanteils der Porsche SE an der Volkswagen AG auf den Porsche SE Konzern aus.

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

Stuttgart, den 11. März 2020

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 Konzern-Gesamtergebnisrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019, der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2019, dem Konzern-Eigenkapitalpiegel und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 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, (im Folgenden „zusammengefasster Konzernlagebericht“) für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 geprüft. Die auf der im zusammengefassten Konzernlagebericht angegebenen Internetseite veröffentlichte Erklärung zur Unternehmensführung, die Bestandteil des zusammengefassten Konzernlageberichts ist, haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2019 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 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. Unser Prüfungsurteil zum zusammengefassten Konzernlagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

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 „Verantwortung 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 Nichtprüfungseleistungen 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 - Dieselthematik

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 sowie im Abschnitt „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ des Anhangs dargestellten Informationen, in denen erläutert wird, dass die Porsche SE als Mehrheitsaktionär der Volkswagen AG, Wolfsburg, (im Folgenden „VW AG“) weiterhin aus der Dieselthematik insbesondere im Rahmen ihres Ergebnisses aus at Equity bewerteten Anteilen sowie durch die Entwicklung der anteiligen Börsenkapitalisierung der Vorzugs- und Stammaktien beeinflusst ist.

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 Dieselthematik zukünftig 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 Dieselthematik auf das operative Geschäft und/oder die Finanzierungskosten des Volkswagen Konzerns 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 Dieselthematik eine Wertminderung der Beteiligung an der VW AG ergeben.

Die im Konzernabschluss der VW AG zum 31. Dezember 2019 gebildeten Rückstellungen für Risiken im Zusammenhang mit der Dieselthematik 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 Dieseldiagnostik 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 2019 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 Dieseldiagnostik)

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 Dieseldiagnostik 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 Dieselmotorthematik 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 Dieselmotorthematik 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 „[9] 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 Dieseldiagnostik Rechtsrisiken in Form von unmittelbar an die Porsche SE gerichteten Klagen ausgesetzt, die bei der Gesellschaft im Falle eines negativen Prozessausgangs zu signifikanten Aufwendungen und Zahlungsmittelabflüssen führen können.

Die Einschätzung hinsichtlich der Eintrittswahrscheinlichkeit dieser rechtlichen Risiken auf Ebene der Porsche SE ist in hohem Maße mit Schätz- und Ermessensunsicherheiten behaftet.

Vor diesem Hintergrund war die Beurteilung dieser Rechtsrisiken 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 verantwortlich. Im Übrigen sind die gesetzlichen Vertreter für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die oben genannte Erklärung zur Unternehmensführung, ferner folgende weitere, für den Geschäftsbericht vorgesehene Bestandteile, von denen wir bis auf den, spätestens ab dem 30. April 2020 auf der Internetseite der Gesellschaft zu veröffentlichen, nichtfinanziellen Konzernbericht eine Fassung bis zur Erteilung dieses Bestätigungsvermerks erlangt haben, insbesondere:

- den „Bilanzzeit“ 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 Abschnitt „Porsche SE Aktie“,
- den nichtfinanziellen Konzernbericht.

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 27. Juni 2019 als Abschlussprüfer gewählt und gelten, da kein anderer Prüfer bestellt wurde, gemäß § 318 Abs. 2 HGB damit als Konzernabschlussprüfer. Wir wurden am 28. Juni 2019 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, 12. März 2020

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Meyer	Koch
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

Versicherung der gesetzlichen Vertreter (Bilanzzeit)

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht, der mit dem Lagebericht der Porsche SE zusammengefasst ist, der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

Stuttgart, den 11. März 2020

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
Gustav Lindh, Dan Boman/Scania AB,
Södertälje, Schweden
MAN Truck & Bus AG, München

Gestalterische Konzeption

Simone Leonhardt, Frankfurt am Main

Gesamtherstellung

IThaus Münster GmbH & Co. KG, Kornwestheim

Inhouse produziert mit FIRE.sys

Finanzkalender

12. Mai 2020

Konzernquartalsmitteilung 1. Quartal 2020

19. Mai 2020

Ordentliche Hauptversammlung in Stuttgart

10. August 2020

Halbjahresfinanzbericht 2020

10. November 2020

Konzernquartalsmitteilung 3. Quartal 2020

Porsche Automobil Holding SE
Investor Relations
Postfach
70432 Stuttgart
Deutschland
Telefon +49(0) 711 911-244 20
Fax +49(0) 711 911-118 19
InvestorRelations@porsche-se.com
www.porsche-se.com