PORSCHE SE

Halbjahresfinanzbericht

1.1. – 30.6.

2018

Beteiligungen der Porsche SE

PORSCHE SE

Kerninvestment

Anteil an Stammaktien: 52,2 %
(Entspricht Anteil am gezeichneten Kapital: 30,8 %)

VOLKSWAGEN
AKTIENGESELLSCHAFT

Volkswagen | Audi | SEAT | ŠKODA

BENTLEY | BUGATTI | LAMBORGHINI | PORSCHE

DUCATI | Nutzfahrzeuge | SCANIA | MAN

VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES
AKTIENGESELLSCHAFT

Weitere Beteiligungen

PTV GROUP

Minderheitsbeteiligungen

INRIX | Markforged | SEURAT TECHNOLOGIES

Stand 30. Juni 2018

Inhalt

Konzern-Zwischenlagebericht

1.1.–30.6. 2018

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 30. Juni 2018 beschäftigte der Porsche SE Konzern 844 Mitarbeiter (31. Dezember 2017: 823 Mitarbeiter).

Die Porsche SE ist eine Holdinggesellschaft. Sie hält insbesondere die Mehrheit der Stammaktien an der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg („Volkswagen AG“ oder „Volkswagen“), einem der weltweit führenden Automobilhersteller. Der Volkswagen Konzern besteht aus zwölf Marken aus sieben europäischen Staaten: Volkswagen Pkw, Audi, SEAT, ŠKODA, Bentley, Bugatti, Lamborghini, Porsche, Ducati, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Scania und MAN. Darüber hinaus hat ein Unternehmen des Porsche SE Konzerns im vergangenen Geschäftsjahr die PTV Planung Transport Verkehr AG („PTV AG“), Karlsruhe, erworben. Ein Unternehmen des Porsche SE Konzerns hält des Weiteren Anteile an dem US-amerikanischen Technologieunternehmen INRIX Inc., Kirkland, Washington/USA („INRIX“).

Vorrangige Investitionskriterien der Porsche SE für Beteiligungen sind der Bezug zur automobilen Wertschöpfungskette, zur Zukunft der Mobilität und zur industriellen Fertigung sowie ein überdurchschnittliches Wachstumspotenzial basierend auf makroökonomischen sowie daraus abgeleiteten branchenspezifischen Trends. Die automobile Wertschöpfungskette umfasst die gesamte Bandbreite von Basistechnologien über die Unterstützung des Entwicklungs- und Produktionsprozesses bis hin zu fahrzeug- und mobilitätsbezogenen Dienstleistungen.

Aktuell fokussiert die Porsche SE ihre Suche insbesondere auf Technologien rund um die Themen Autonomes Fahren, Elektromobilität, Verkehrsinfrastruktur und innovative Produktions- bzw. Fertigungsmethoden sowie auf neuartige Mobilitätsangebote.

Neben etablierten mittelständischen Unternehmen hat die Porsche SE ihren Investitionsfokus zuletzt auch auf junge Unternehmen ab der Gründungsphase erweitert. In diesem Zusammenhang hat ein Unternehmen des Porsche SE Konzerns seit Herbst 2017 insgesamt drei Venture-Beteiligungen im jeweils einstelligen Prozentbereich erworben. Das Investitionsvolumen für diese Beteiligungen lag im einstelligen Millionen-Euro-Bereich.

Alle Zahlen im Halbjahresfinanzbericht sind jeweils für sich gerundet; dies kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen. Die Vergleichswerte des Vorjahres werden neben den Werten des aktuellen Berichtzeitraums in Klammern dargestellt.

Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern

Im Folgenden werden die wesentlichen Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern dargestellt. Die Erläuterungen beziehen sich auf Ereignisse und Entwicklungen im zweiten Quartal des Geschäftsjahres 2018, soweit innerhalb dieses Abschnitts nicht Bezug zu einem hiervon abweichenden Zeitraum genommen wird.

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 Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NO_x)-Emissionen festgestellt wurden. Infolgedessen nahmen Behörden weltweit in ihren jeweiligen Rechtsordnungen ihre eigenen Untersuchungen auf (sogenannte „Dieselthematik“).

Im Zeitraum Januar bis Juni 2018 ergaben sich im operativen Ergebnis des Volkswagen Konzerns negative Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieselthematik in Höhe von minus 1,6 Mrd. € im Bereich Pkw. Sie resultierten im Wesentlichen aus dem im Juni erlassenen Bußgeldbescheid der Staatsanwaltschaft Braunschweig (1,0 Mrd. €), durch den das laufende Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen die Volkswagen AG beendet wurde, sowie aus höheren Rechtsverteidigungskosten.

Die Porsche SE ist als Mehrheitsaktionär weiterhin von dieser Thematik 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 Vorzugsaktien beeinflusst. Zum 30. Juni 2018 ergibt sich auf Grundlage der Ertragserwartungen kein Wertberichtigungsbedarf für den at Equity-Buchwert der Beteiligung an der Volkswagen AG. Jedoch sind insbesondere bei einem weiteren Anstieg der Kosten zur Bewältigung der Dieselthematik unverändert Auswirkungen auf die Werthaltigkeit der Beteiligung möglich. Schließlich können sich weiterhin Folgewirkungen auf die Dividendenpolitik der Volkswagen AG und somit auf die Mittelzuflüsse auf Ebene der Porsche SE ergeben. Aus dieser Thematik resultierende Rechtsrisiken aus gegen die Porsche SE geltend gemachten Ansprüchen können sich ebenfalls auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns auswirken. Zu Einzelheiten diesbezüglich verweisen wir auf die Ausführungen zu den wesentlichen Ereignissen und Entwicklungen im Volkswagen Konzern, auf die Erläuterungen zur Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage, auf den Chancen- und Risikobericht des Volkswagen Konzerns und auf das Kapitel „Prognosebericht und Ausblick“ innerhalb des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2017. Der Vorstand der Porsche SE bekennt sich unverändert zur Rolle der Gesellschaft als langfristig orientierter Ankeraktionär der Volkswagen AG und ist auch weiterhin vom Wertsteigerungspotenzial des Volkswagen Konzerns überzeugt.

Hauptversammlung

Am 15. Mai 2018 fand die Hauptversammlung der Porsche SE statt. Zur Abstimmung stand u.a. die Erweiterung des Aufsichtsrats von sechs auf zehn Mitglieder. Die für die Erweiterung des Kontrollgremiums notwendige und von der Hauptversammlung beschlossene Satzungsänderung wurde am 4. Juli 2018 in das Handelsregister eingetragen und ist somit wirksam.

Durch die Hauptversammlung wurde die gerichtliche Bestellung von Herrn Dr. Günther Horvath bestätigt und es wurden Frau Mag. Marianne Heiß sowie die Herren Mag. Josef Michael Ahorner, Dr. Stefan Piëch und Peter Daniell Porsche in den Aufsichtsrat gewählt.

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

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

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

Beim Oberlandesgericht Celle ist ein Musterverfahren nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG) gegen die Porsche SE rechtshängig. Das Verfahren betrifft angebliche Schadensersatzansprüche wegen angeblicher Marktmanipulation und angeblicher unzutreffender Kapitalmarktinformation im Rahmen des Erwerbs der Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG. Zum Teil werden die Ansprüche auch auf angebliche kartellrechtliche Anspruchsgrundlagen gestützt. Das Musterverfahren wurde durch einen Vorlagebeschluss des Landgerichts Hannover vom 13. April 2016 eingeleitet, nachdem die Kläger in vier von sechs rechtshängigen Verfahren vor dem Landgericht Hannover einen KapMuG-Antrag gestellt hatten. Mit dem Vorlagebeschluss hat das Landgericht Hannover dem Oberlandesgericht Celle bestimmte Feststellungsziele zur Entscheidung vorgelegt. Am 11. Mai 2016 hat das Landgericht Hannover alle sechs bei ihm gegen die Porsche SE rechtshängigen Verfahren bis zu einer rechtskräftigen Entscheidung über die Feststellungsziele im Musterverfahren vor dem Oberlandesgericht Celle ausgesetzt. Bei den sechs ausgesetzten Verfahren handelt es sich um Klageverfahren von insgesamt 40 Klägern, die insgesamt angebliche Schadensersatzansprüche in Höhe von rund 5,4 Mrd. € zzgl. Zinsen geltend machen. Mit Beschluss vom 12. Januar 2017 hat das Oberlandesgericht Celle dem KapMuG-Vorlagebeschluss weitere Feststellungsziele hinzugefügt. Der erste Termin zur mündlichen Verhandlung fand am 12. Oktober 2017 statt. In diesem Termin hat das Oberlandesgericht Celle angekündigt, weitere Feststellungsziele zu ergänzen und seine vorläufige Auffassung zum Sach- und Streitstand erläutert. Aufgrund mehrerer, zwischenzeitlich abgewiesener Befangenheitsanträge hatte

das Oberlandesgericht Celle die für 2017 vorgesehenen Verhandlungstermine aufgehoben. Das Oberlandesgericht Celle hat Termine zur Fortsetzung der mündlichen Verhandlung ab dem 30. Oktober 2018 bestimmt. Es sind weitere Befangenheitsanträge gestellt worden, über die noch nicht entschieden wurde. Die Porsche SE ist der Auffassung, dass die Klagen in den ausgesetzten Ausgangsverfahren unbegründet und die im Musterverfahren mit den Feststellungszielen begehrten Feststellungen nicht zu treffen sind. Die Porsche SE sieht sich durch den bisherigen Verlauf der mündlichen Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Celle in dieser Auffassung bestätigt.

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

Wegen der gleichen angeblichen Ansprüche, die bereits Gegenstand einer gegen die Porsche SE beim Landgericht Hannover rechtshängigen, derzeit ausgesetzten Schadensersatzklage in Höhe von rund 1,81 Mrd. € (zzgl. Zinsen) sind, haben die gleichen Kläger im September 2013 Klage gegen zwei Mitglieder (hiervon eines nicht mehr amtierend) des Aufsichtsrats der Porsche SE beim Landgericht Frankfurt am Main eingereicht. Die Porsche SE ist diesem Rechtsstreit auf Seiten der Aufsichtsratsmitglieder als Streithelferin beigetreten. Ein Termin zur mündlichen Verhandlung fand am 30. April 2015 statt. Durch Zwischenurteil vom 21. Mai 2015 hat das Gericht sechs von sieben Klägern aufgegeben, eine Prozesskostensicherheit zu stellen. Die Porsche SE hält die geltend gemachten Ansprüche für unbegründet.

Am 7. Juni 2012 hat die Porsche SE beim Landgericht Stuttgart Klage gegen zwei Gesellschaften eines Investmentfonds auf Feststellung des Nichtbestehens angeblicher Ansprüche in Höhe von rund 195 Mio. USD eingereicht. Der Investmentfonds hatte außergerichtlich behauptet, die Porsche SE habe im Rahmen des Erwerbs ihrer Beteiligung an der Volkswagen AG während des Jahres 2008 falsche und irreführende Angaben gemacht. Der Investmentfonds hat deshalb Klage vor einem englischen Gericht angedroht. Am 18. Juni 2012 hat der Investmentfonds Klage gegen die Porsche SE beim Commercial Court in England eingereicht. Das englische Verfahren wurde am 6. März 2013 auf beiderseitigen Parteiantrag ausgesetzt, bis in dem beim Landgericht Stuttgart begonnenen Verfahren rechtskräftig über die Frage entschieden wurde, welches Gericht das zuerst angerufene Gericht ist. Das Landgericht Stuttgart hat mit Beschluss vom 24. Juli 2013 festgestellt, dass das Landgericht Stuttgart das zuerst angerufene Gericht ist. Gegen diese Entscheidung des Landgerichts Stuttgart hat eine der Beklagten das Rechtsmittel der sofortigen Beschwerde eingelegt. Mit Beschluss vom 28. November 2013 hat das Landgericht Stuttgart der Beschwerde nicht abgeholfen und die Beschwerde dem Oberlandesgericht Stuttgart zur Entscheidung vorgelegt. Mit Beschluss vom 30. Januar 2015 hat das Oberlandesgericht Stuttgart die sofortige Beschwerde zurückgewiesen. Die Beklagte hat Rechtsbeschwerde zum Bundesgerichtshof eingelegt. Mit Beschluss vom 13. September 2016 hat der Bundesgerichtshof den Beschluss des Oberlandesgerichts Stuttgart vom 30. Januar 2015 aufgehoben und die Sache zur

erneuten Entscheidung an das Oberlandesgericht Stuttgart zurückverwiesen. Die Porsche SE hält die in England erhobene Klage für unzulässig und die geltend gemachten Ansprüche für unbegründet.

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

Klageverfahren und rechtliche Risiken im Zusammenhang mit der Dieselthematik

Im Zusammenhang mit der Dieselthematik (siehe die Darstellung innerhalb des zusammengefassten Lageberichts für das Geschäftsjahr 2017 im Abschnitt „Die Dieselthematik“ im Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern“) sind gegen die Porsche SE folgende Ansprüche in Bezug auf Vorzugsaktien der Porsche SE sowie in einem Verfahren zusätzlich in Bezug auf Aktien der Volkswagen AG geltend gemacht worden:

Seit April 2016 sind gegen die Porsche SE 190 Klageverfahren vor dem Landgericht Stuttgart anhängig gemacht oder zum Landgericht Stuttgart verwiesen worden. Eine Klage wurde im November 2017 zurückgenommen. Zudem haben einige Kläger eines Klageverfahrens ihre Klagen über insgesamt rund 70 Mio. € zurückgenommen. Die anhängigen Klagen sind auf Zahlung von Schadensersatz, soweit beziffert, in Höhe von insgesamt rund 865 Mio. € (zzgl. Zinsen) und teils auf Feststellung einer Schadensersatzverpflichtung gerichtet. 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. Eine Klage über rund 11.500 € ist sowohl gegen die Porsche SE als auch die Robert Bosch GmbH gerichtet. Die Volkswagen AG hat in einem Teil der Verfahren Befangenheitsanträge gestellt. Das Landgericht Stuttgart hat die Befangenheitsanträge der Volkswagen AG bisher teilweise zurückgewiesen und im Übrigen noch nicht über sie entschieden. Die Volkswagen AG hat gegen die Zurückweisungen Beschwerde eingelegt. Befangenheitsanträge eines Teils der Kläger wurden zurückgewiesen. Ein Teil der Kläger hat Musterverfahrensanträge nach dem KapMuG gestellt. Die Porsche SE hat hilfsweise für den Fall, dass das Landgericht Stuttgart Klagen nicht ohne weiteres abweist, in insgesamt zehn dieser Verfahren den Erlass eines KapMuG-Vorlagebeschlusses mit sechs näher bezeichneten Feststellungszielen beantragt. Das Landgericht Stuttgart hat mit Blick auf die vorgenannten

KapMuG-Anträge am 28. Februar 2017 einen Vorlagebeschluss erlassen, mit dem es insgesamt neun der von den Klägern geltend gemachten Feststellungsziele sowie die vorgenannten sechs hilfsweise von der Porsche SE geltend gemachten Feststellungsziele dem Oberlandesgericht Stuttgart zur Entscheidung vorlegt. Das Oberlandesgericht Stuttgart hat mit einem Hinweisbeschluss vom 5. Juli 2018 Zweifel an der Zulässigkeit der Einleitung des Musterverfahrens durch den Vorlagebeschluss vom 28. Februar 2017 geäußert. Das Landgericht Stuttgart hat zudem am 6. Dezember 2017 in einem Verfahren gegen die Volkswagen AG einen KapMuG-Vorlagebeschluss bezüglich Fragen der örtlichen Zuständigkeit in Bezug auf Anlegerklagen im Zusammenhang mit der Dieselthematik erlassen. Die Kläger haben zum Teil Verfahrensaussetzungen im Hinblick auf diesen Vorlagebeschluss beantragt. Zum Teil haben die Kläger Verfahrensaussetzungen nach dem KapMuG im Hinblick auf einen KapMuG-Vorlagebeschluss des Landgerichts Braunschweig in Schadensersatzverfahren, die gegen die Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieselthematik geführt werden, beantragt. Es ist derzeit offen, in welchem Umfang die beim Landgericht Stuttgart anhängigen Verfahren etwa im Hinblick auf den Vorlagebeschluss des Landgerichts Braunschweig oder im Hinblick auf die Vorlagebeschlüsse des Landgerichts Stuttgart ausgesetzt werden.
106 Verfahren hat das Landgericht Stuttgart seit Anfang Mai 2017 im Hinblick auf seinen Vorlagebeschluss vom 28. Februar 2017 ganz oder teilweise ausgesetzt und, soweit das Landgericht Stuttgart die Verfahren nicht ausgesetzt hat, zum Teil eine Klagerücknahme angeregt. In 28 Verfahren hat das Landgericht Stuttgart per Beschluss entschieden, dass das jeweilige Verfahren nicht im Hinblick auf seinen Vorlagebeschluss vom 28. Februar 2017 ausgesetzt wird. Zur Klärung des Umfangs der Aussetzung plant das Landgericht Stuttgart gegenwärtig in drei Verfahren eine mündliche Verhandlung ab September 2018. Die Porsche SE hält die Klagen für unbegründet.

Vor dem Landgericht Braunschweig sind seit September 2016 sieben Klagen gegen die Porsche SE erhoben worden. Von diesen sind derzeit noch vier Klagen beim Landgericht Braunschweig anhängig. Die Porsche SE ist dabei jeweils gemeinsam mit der Volkswagen AG verklagt. Die Klagen stützen sich auf angebliche Schadensersatzansprüche wegen angeblich pflichtwidrig unterlassener bzw. fehlerhafter Kapitalmarktinformationen. Sie zielen auf die Leistung von Schadensersatz durch die Porsche SE in Höhe von derzeit insgesamt rund 17.000 € ab. Mit Beschlüssen vom 21. Februar und 8. März 2018 hat das Landgericht Braunschweig drei der bei ihm anhängigen Verfahren hinsichtlich der Porsche SE und der Volkswagen AG im Hinblick auf den KapMuG-Vorlagebeschluss des Landgerichts Braunschweig sowie den Vorlagebeschluss des Landgerichts Stuttgart vom 6. Dezember 2017 bezüglich Fragen der örtlichen Zuständigkeit ausgesetzt. Die Porsche SE ist damit neben der Volkswagen AG weitere Musterbeklagte des Musterverfahrens vor dem Oberlandesgericht Braunschweig sowie des mit Vorlagebeschluss

vom 6. Dezember 2017 eingeleiteten Musterverfahrens vor dem Oberlandesgericht Stuttgart bezüglich Fragen der örtlichen Zuständigkeit. Das Oberlandesgericht Braunschweig hat Termine zur mündlichen Verhandlung ab dem 10. September 2018 bestimmt. Eine Entscheidung über die Aussetzung des übrigen noch beim Landgericht Braunschweig anhängigen Verfahrens steht noch aus. Die Porsche SE hält die Klagen für unzulässig und unbegründet.

Gegen die Porsche SE wurden 10 Mahnbescheide in Höhe von insgesamt rund 3,7 Mio. € (zzgl. Zinsen) erwirkt. Die Mahnbescheide betreffen angebliche Schadensersatzansprüche im Zusammenhang mit der Dieselthematik. Die Porsche SE hält die Ansprüche für unbegründet und hat gegen die Mahnbescheide jeweils Widerspruch eingelegt. Vier Anspruchsteller haben ihre behaupteten Schadensersatzansprüche gegen die Porsche SE in Höhe von insgesamt rund 3,6 Mio. € (zzgl. Zinsen) mittlerweile klageweise geltend gemacht.

Seit Oktober 2015 haben 51 Personen, die noch keine Klage erhoben haben, außergerichtlich bzw. mittels Güteantrag angebliche Schadensersatzansprüche im Zusammenhang mit der Dieselthematik gegen die Porsche SE geltend gemacht. Die angeblichen Ansprüche sind zum Teil nicht beziffert. Soweit die angeblichen Ansprüche von den Anspruchstellern beziffert werden, belaufen sie sich auf insgesamt rund 37 Mio. € (ohne Zinsen). Die Anspruchsteller begehren Schadensersatz aufgrund angeblich nicht ausreichender oder unterlassener Veröffentlichung von Kapitalmarktinformationen durch die Porsche SE. Die Porsche SE hält die Ansprüche für unbegründet und hat sie zurückgewiesen.

Ermittlungsverfahren

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

Aktienrechtliche Streitigkeiten

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

eingelegt. Die Porsche SE hält die Klagen teilweise für unzulässig und jedenfalls für unbegründet.

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

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

Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern

Im zweiten Quartal des Geschäftsjahres 2018 ergaben sich im Volkswagen Konzern folgende wesentliche Ereignisse und Entwicklungen:

Dieselthematik

Im Juni 2018 hat die Staatsanwaltschaft Braunschweig einen Bußgeldbescheid gegen die Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieselthematik erlassen. Der Bußgeldbescheid knüpft an fahrlässige Aufsichtspflichtverletzungen von Mitarbeitern der Volkswagen AG in der Abteilung Aggregate-Entwicklung an und bezieht sich im Zeitraum von Mitte 2007 bis 2015 auf insgesamt 10,7 Mio. Fahrzeuge mit Dieselmotoren der Typen EA 189 weltweit sowie EA 288 (Generation 3) in den USA und Kanada. Der Bußgeldbescheid sieht eine Geldbuße in Höhe von insgesamt 1,0 Mrd. € vor, die sich aus dem gesetzlichen Höchstmaß einer Ahndung in Höhe von 5 Mio. € sowie einer Abschöpfung wirtschaftlicher Vorteile in Höhe von 995 Mio. € zusammensetzt. Die Volkswagen AG hat die Geldbuße nach eingehender Prüfung akzeptiert und diese vollständig bezahlt, womit der Bußgeldbescheid rechtskräftig geworden ist. Durch den Bußgeldbescheid wird das gegen die Volkswagen AG laufende Ordnungswidrigkeitenverfahren beendet.

Kooperationen

Mitte April 2018 haben die Volkswagen Truck & Bus AG, vormals Volkswagen Truck & Bus GmbH, und die Hino Motors Ltd., Japan, ein Rahmenabkommen für eine strategische Partnerschaft unterzeichnet. Beide Unternehmen werden auf Grundlage ihrer gemeinsamen Vorstellungen Kooperationsmöglichkeiten in den Bereichen Logistik und Verkehrsforschung bei bestehenden und neuen Technologien sowie im Einkauf ausloten. Dabei konzentriert sich eine mögliche Zusammenarbeit im Technologiebereich auf konventionelle Antriebsstränge, Hybrid- und Elektroantriebe sowie auf die Felder Konnektivität und Autonomes Fahren. Durch die strategische Partnerschaft wollen Volkswagen Truck & Bus und Hino Motors ihre globale Präsenz weiter ausbauen und die Herausforderungen der Branche meistern. Hino ist ein führender Nutzfahrzeughersteller mit starker Präsenz auf dem japanischen Heimatmarkt und in Asien.

Im Juni 2018 haben der Volkswagen Konzern und die Ford Motor Company eine Absichtserklärung unterzeichnet. Das Ziel ist, die Wettbewerbsfähigkeit beider Unternehmen zu stärken und weltweit besser auf die Bedürfnisse der Kunden einzugehen. Volkswagen und Ford untersuchen mögliche Projekte in einer Reihe von Geschäftsfeldern, darunter die Entwicklung von Nutzfahrzeugmodellen.

Der Volkswagen Konzern startete ebenfalls im Juni 2018 ein neues Gemeinschaftsunternehmen mit QuantumScape. Ziel ist, eine Großserienproduktion von Feststoffbatterien zu ermöglichen und bis zum Jahr 2025 eine Produktionsanlage zu errichten. Zudem investiert Volkswagen 100 Mio. USD in QuantumScape und wird damit zum größten

automobilen Anteilseigner des innovativen Unternehmens. Der Abschluss dieser Transaktion unterliegt noch der Zustimmung durch die Behörden.

Abfindung an die Minderheitsaktionäre der MAN SE

Am 26. Juni 2018 hat das Oberlandesgericht München im Spruchverfahren zur Angemessenheit der Barabfindung und des Ausgleichsanspruchs der Minderheitsaktionäre der MAN SE rechtskräftig entschieden, dass der jährliche Ausgleichsanspruch je Aktie anzuheben ist. Die in erster Instanz vom Landgericht München I erhöhte Abfindung in Höhe von 90,29 € je Aktie wurde bestätigt. Im Rahmen eines Berichtigungsprozesses hat das Oberlandesgericht München am 30. Juli 2018 den jährlichen Ausgleichsanspruch auf 5,47 € brutto (abzüglich etwaiger Körperschaftsteuer und etwaigem Solidaritätszuschlag nach dem jeweils für diese Steuern für das betreffende Geschäftsjahr geltenden Steuersatz) festgesetzt.

Geschäftsverlauf

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

Gesamtwirtschaftliche Entwicklungen

In den ersten sechs Monaten des Jahres 2018 setzte die Weltwirtschaft ihr robustes Wachstum fort. Dabei übertraf die durchschnittliche Expansionsrate des Bruttoinlandsprodukts (BIP) sowohl in den fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch in den Schwellenländern den jeweiligen Wert der Vorjahresperiode. Die Preise für Energie und Rohstoffe erhöhten sich mehrheitlich gegenüber dem Vorjahreszeitraum bei einem nach wie vor vergleichsweise niedrigen Zinsniveau. Zunehmende handelspolitische Verwerfungen auf internationaler Ebene führten zu erheblich gestiegener Unsicherheit.

Entwicklung der Pkw-Märkte

Von Januar bis Juni 2018 ist die weltweite Pkw-Nachfrage gestiegen (plus 3,5 %). Sie lag damit im neunten Jahr in Folge über dem vergleichbaren Vorjahreswert. Während in Westeuropa und Nordamerika die Nachfrage nur leicht zunahm, verzeichneten die Regionen Asien-Pazifik, Südamerika sowie Zentral- und Osteuropa teilweise deutliche Zuwächse.

Entwicklung der Märkte für Nutzfahrzeuge

Von Januar bis Juni 2018 lag die weltweite Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen unter dem Vorjahresniveau. Die weltweite Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t lag in diesem Zeitraum auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten über dem Wert der Vergleichsperiode. Die Nachfrage nach Bussen lag im 1. Halbjahr 2018 auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten moderat über dem Niveau des Vorjahres. Hierzu trugen vor allem die Märkte in Brasilien sowie Zentral- und Osteuropa bei.

Mitarbeiter im Volkswagen Konzern
Am Ende des ersten Halbjahres 2018 erhöhte sich die weltweite Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns im Vergleich zum 31. Dezember 2017 um 1,2 % auf 649.692 Mitarbeiter. Dazu trugen im Wesentlichen der volumenbedingte Aufbau, die Einstellung von Fachkräften im In- und Ausland sowie der Personalanstieg in den neuen Werken in China bei. Im Inland waren 288.544 Arbeitnehmer beschäftigt, ein Anstieg von 0,4 % gegenüber dem Stand vom Jahresende 2017. Die Inlandsquote verringerte sich auf 44,4 % (44,8 %).

Absatz und Produktion im Volkswagen Konzern
Im 1. Halbjahr 2018 stieg der Absatz des Volkswagen Konzerns an die Handelsorganisation[1] um 5,8 % auf 5.575.490 Fahrzeuge (einschließlich der chinesischen Joint Ventures). Grund dafür war insbesondere die höhere Nachfrage in Europa, China und Brasilien. Von Januar bis Juni 2018 stieg die Produktion des Volkswagen Konzerns gegenüber dem Vorjahr um 6,5 % auf insgesamt 5.785.559 Fahrzeuge. Im Inland lag die Fertigung bei 1.326.997 Einheiten, ein Rückgang von 1,8 %. Die Inlandsquote sank auf 22,9 % (24,9 %).

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

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

Auslieferungen von Pkw und Nutzfahrzeugen vom 1. Januar bis 30. Juni[1]

	2018	2017	Veränderung %
Regionen			
Europa/Übrige Märkte	2.609.600	2.459.549	6,1
Nordamerika	465.001	461.414	0,8
Südamerika	280.945	248.350	13,1
Asien-Pazifik	2.163.440	1.986.136	8,9
Weltweit	**5.518.986**	**5.155.449**	**7,1**
nach Marken			
Volkswagen Pkw	3.118.696	2.935.132	6,3
Audi	949.282	908.683	4,5
ŠKODA	652.735	585.013	11,6
SEAT	289.948	246.493	17,6
Bentley	4.430	5.238	–15,4
Lamborghini	2.327	2.091	11,3
Porsche	130.600	126.497	3,2
Bugatti	34	20	70,0
Volkswagen Nutzfahrzeuge	258.800	249.951	3,5
Scania	46.778	43.608	7,3
MAN	65.356	52.723	24,0

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

Erläuterungen zur Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

In den nachfolgenden Erläuterungen werden den wesentlichen Ergebnis- und Bestandsgrößen für die ersten sechs Monate des Geschäftsjahres 2018 bzw. zum 30. Juni 2018 die entsprechenden Vergleichswerte für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. Juni 2017 (Ertrags- und Finanzlage) bzw. zum 31. Dezember 2017 (Vermögenslage) gegenübergestellt. Im September 2017 wurde die PTV Group (PTV AG und ihre Tochterunternehmen) erworben, somit ist der Vergleichszeitraum nur eingeschränkt vergleichbar. Seit diesem Erwerb unterscheidet der Porsche SE Konzern zwei Segmente. Das erste Segment „PSE“ repräsentiert im Wesentlichen den Porsche SE Holdingbetrieb inkl. der at Equity-Beteiligungen. Das zweite Segment „Intelligent Transport Systems“ („ITS“) umfasst die Entwicklung intelligenter Softwarelösungen für die Transportlogistik, die Verkehrsplanung und das Verkehrsmanagement. Die Ertragslage des Porsche SE Konzerns setzt sich im Wesentlichen additiv aus den beiden Segmenten zusammen, da die Überleitungseffekte von untergeordneter Bedeutung sind.

Ertragslage des Porsche SE Konzerns

Das Ergebnis nach Steuern des Porsche SE Konzerns belief sich im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2018 auf 1.904 Mio. € (1.866[1] Mio. €). Davon entfielen 1.916 Mio. € (1.866[1] Mio. €) auf das Segment PSE. Für das Segment ITS ergibt sich ein Ergebnis nach Steuern in Höhe von minus 11 Mio. € unter Berücksichtigung von Effekten aus der Kaufpreisallokation in Höhe von minus 5 Mio. €.

Das Ergebnis des Segments PSE war maßgeblich durch das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen in Höhe von 1.939 Mio. € (1.912[1] Mio. €) beeinflusst. Der Anstieg des at Equity-Ergebnisses in Höhe von 27 Mio. € ist auf die Beteiligung an der Volkswagen AG zurückzuführen. Das at Equity-Ergebnis aus INRIX hat sich gegenüber dem Vorjahr verbessert, ist allerdings immer noch leicht negativ.

Das at Equity-Ergebnis enthielt Ergebnisbeiträge aus der laufenden at Equity-Bewertung in Höhe von 1.982 Mio. € (1.958[1] Mio. €) sowie Fortführungseffekte aus Kaufpreisallokationen in Höhe von minus 43 Mio. € (minus 46 Mio. €).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sanken im Segment PSE gegenüber dem Vorjahr um 9 Mio. €. Der höhere Vorjahreswert war insbesondere auf gestiegene Rechts- und Beratungskosten zurückzuführen. Der Personalaufwand hat sich gegenüber dem Vorjahr um 4 Mio. € erhöht. Dies resultiert auch aus Leistungen an das ehemalige Vorstandsmitglied Herr Matthias Müller.

Das Finanzergebnis des PSE Segments belief sich im Berichtszeitraum auf minus 1 Mio. € (minus 9 Mio. €). Die Verbesserung resultierte insbesondere aus geringeren Zinsaufwendungen infolge der Rückzahlung eines Darlehens gegenüber dem Volkswagen Konzern Mitte Juni 2017 in Höhe von 300 Mio. €.

Das Segment PSE erzielte ein Ergebnis vor Steuern in Höhe von 1.920 Mio. € (1.880[1] Mio. €).

[1] Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der Erstanwendung von IFRS 9 angepasst (vgl. dazu den Abschnitt „Neue Rechnungslegungsvorschriften“ im verkürzten Konzern-Zwischenabschluss).

Der latente Ertragsteueraufwand hat sich gegenüber dem Vorjahr um 9 Mio. € verringert und ist im Wesentlichen auf die Veränderung des at Equity Buchwertes der Beteiligung an der Volkswagen AG zurückzuführen.

Das Segment ITS erzielte im Berichtszeitraum Umsatzerlöse in Höhe von 47 Mio. €, die im Wesentlichen aus Lizenzverkäufen, erbrachten Wartungsleistungen und dem Projektgeschäft resultieren. Bei einem Personalaufwand von 31 Mio. €, einem Materialaufwand von 8 Mio. €, sonstigen betrieblichen Aufwendungen in Höhe von 13 Mio. € und Abschreibungen in Höhe von 8 Mio. € erzielte das ITS Segment ein Ergebnis vor Steuern in Höhe von minus 12 Mio. €.

Finanzlage des Porsche SE Konzerns

Der Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit stieg im ersten Halbjahr 2018 auf 577 Mio. € (271 Mio. €). Die Erhöhung ist überwiegend auf höhere vereinnahmte Dividenden aus der Beteiligung an der Volkswagen AG in Höhe von 601 Mio. € (308 Mio. €) zurückzuführen.

Aus der Investitionstätigkeit ergab sich im ersten Halbjahr 2018 ein Mittelabfluss in Höhe von 102 Mio. € (Mittelzufluss in Höhe von 457 Mio. €). Dieser resultierte im Wesentlichen aus der Erhöhung des Wertpapierbestandes sowie der Termingelder in Höhe von insgesamt 99 Mio. €.

Aus der Finanzierungstätigkeit ergab sich im ersten Halbjahr 2018 ein Mittelabfluss in Höhe von 538 Mio. € (608 Mio. €). Dieser ist vollständig auf die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Porsche SE zurückzuführen. Im Vorjahr war zusätzlich die vollständige Tilgung eines Darlehens gegenüber dem Volkswagen Konzern in Höhe von 300 Mio. € enthalten.

Der Finanzmittelbestand verringerte sich gegenüber dem 31. Dezember 2017 somit um insgesamt 64 Mio. € auf 600 Mio. € (664 Mio. €).

Die Nettoliquidität des Porsche SE Konzerns umfasst flüssige Mittel, Termingeldanlagen und Wertpapiere abzüglich Finanzschulden. Diese hat sich gegenüber dem Jahresbeginn auf 972 Mio. € (937 Mio. €) erhöht.

Vermögenslage des Porsche SE Konzerns

Die Bilanzsumme des Porsche SE Konzerns hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2017 von 31.576[1] Mio. € um 827 Mio. € auf 32.403 Mio. € zum Ende des 1. Halbjahres 2018 erhöht.

Die langfristigen Vermögenswerte des Porsche SE Konzerns in Höhe von 31.380 Mio. € (30.586[1] Mio. €) betreffen im Wesentlichen die at Equity bewerteten Anteile. Hierin enthalten ist insbesondere der at Equity-Buchwert für die Beteiligung an der Volkswagen AG, welcher sich um 799 Mio. € auf 31.018 Mio. € erhöht hat. Diese

[1] Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der Erstanwendung von IFRS 9 und IFRS 15 angepasst (vgl. dazu den Abschnitt „Neue Rechnungslegungsvorschriften“ im verkürzten Konzern-Zwischenabschluss).

Erhöhung resultiert insbesondere aus dem at Equity-Ergebnis in Höhe von 1.940 Mio. €. Gegenläufig wirken sich direkt im Eigenkapital erfasste Aufwendungen und Erträge (minus 540 Mio. €) sowie erhaltene Dividendenzahlungen (minus 601 Mio. €) aus. In den at Equity bewerteten Anteilen ist zudem der Buchwert für die Beteiligung an INRIX in Höhe von 17 Mio. € (15 Mio. €) enthalten.

Die Immateriellen Vermögenswerte des Porsche SE Konzerns in Höhe von 326 Mio. € (333 Mio. €) enthalten im Wesentlichen den aus der Konsolidierung der PTV Group resultierenden Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 213 Mio. € sowie die aus der Kaufpreisallokation resultierenden fortgeführten Werte für die Kundenstämme, die Software und die Marke.

Die kurzfristigen Vermögenswerte in Höhe von 1.023 Mio. € (991 Mio. €) beinhalten insbesondere flüssige Mittel, Termingeldanlagen und Wertpapiere.

Das Eigenkapital des Porsche SE Konzerns erhöhte sich zum 30. Juni 2018 insbesondere aufgrund des positiven Konzernergebnisses nach Steuern auf insgesamt 32.120 Mio. € (31.292[1] Mio. €). Die Eigenkapitalquote bleibt im Vergleich zum Ende des Geschäftsjahres 2017 mit 99,1 % konstant.

Nahestehende Unternehmen und Personen

Bezüglich der wesentlichen Geschäfte mit nahestehenden Unternehmen und Personen wird auf Anhangangabe [10] des verkürzten Konzern-Zwischenabschlusses verwiesen.

Ertragslage des Volkswagen Konzerns

Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich auf originäre Ergebnisgrößen des Volkswagen Konzerns im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2018. Das heißt, dass Effekte aus der Einbeziehung in den Konzernabschluss der Porsche SE insbesondere aus der Fortführung der im Rahmen der Kaufpreisallokationen aufgedeckten stillen Reserven und Lasten unberücksichtigt bleiben. Ferner ist zu beachten, dass sich das Ergebnis des Volkswagen Konzerns nur mit dem Kapitalanteil der Porsche SE in ihrem Konzernergebnis niederschlägt. Infolge der Pflicht zur Anwendung von IFRS 9 und IFRS 15 ergaben sich teilweise Anpassungen der Vorjahreswerte.

Im ersten Halbjahr 2018 erzielte der Volkswagen Konzern Umsatzerlöse in Höhe von 119,4 Mrd. €. Der Anstieg um 3,5 % war im Wesentlichen auf den gestiegenen Fahrzeugabsatz sowie die gute Geschäftsentwicklung im Konzernbereich Finanzdienstleistungen zurückzuführen, denen eine negative Wechselkursentwicklung entgegenwirkte. Die Effekte aus der Anwendung der neuen internationalen Rechnungslegungsstandards glichen sich

[1] Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der Erstanwendung von IFRS 9 und IFRS 15 angepasst (vgl. dazu den Abschnitt „Neue Rechnungslegungsvorschriften“ im verkürzten Konzern-Zwischenabschluss).

weitgehend aus. Der Volkswagen Konzern erwirtschaftete 79,8 % (80,0 %) seiner Umsatzerlöse im Ausland.

Das Bruttoergebnis fiel mit 24,8 Mrd. € um 1,1 Mrd. € höher aus als im Vorjahreszeitraum. Die Bruttomarge belief sich auf 20,8 % (20,6 %).

Das operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns vor Sondereinflüssen verbesserte sich in den ersten sechs Monaten 2018 um 0,9 Mrd. € auf 9,8 Mrd. €, die operative Rendite vor Sondereinflüssen erhöhte sich auf 8,2 % (7,7 %). Hierzu trugen im Wesentlichen Volumenverbesserungen bei, während die seit Jahresbeginn hier zu erfassende Fair-Value-Bewertung von bestimmten Derivaten und eine geringere Aktivierungsquote von Entwicklungskosten einen negativen Einfluss hatten. Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieselthematik in Höhe von minus 1,6 Mrd. € belasteten das operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns. Infolgedessen nahm das operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns gegenüber dem Vorjahr um 0,8 Mrd. € auf 8,2 Mrd. € ab. Die operative Umsatzrendite ging auf 6,8 % (7,7 %) zurück.

Das Finanzergebnis erhöhte sich um 0,9 Mrd. € auf 0,8 Mrd. €. Geringere Aufwendungen aus der stichtagsbezogenen Bewertung derivativer Finanzinstrumente zur Absicherung des Finanzierungsgeschäfts, positive währungsbezogene Bewertungseffekte und niedrigere Zinsaufwendungen hatten einen positiven, die Neubewertung der Andienungs- und Ausgleichsrechte im Zusammenhang mit dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der MAN SE einen negativen Einfluss. Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen lag auf dem Niveau des Vorjahres, das durch die Neubewertung der Anteile an HERE infolge der Beteiligung weiterer Investoren positiv beeinflusst war. Das Ergebnis der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen übertraf den Vorjahreswert.

Das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns stieg im Berichtszeitraum um 2,0 % auf 9,0 Mrd. €. Das Ergebnis nach Steuern nahm im Vergleich zum Vorjahr um 0,1 Mrd. € auf 6,6 Mrd. € zu.

Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung

Chancen und Risiken der Porsche SE

Der Chancen- und Risikobericht der Porsche SE im zusammengefassten Lagebericht der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2017 ist zum 30. Juni 2018 hinsichtlich der Ausführungen zum aktuellen Stand der Rechtsstreitigkeiten zu aktualisieren. Wir verweisen auf das Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“ in diesem Konzern-Zwischenlagebericht. Hinsichtlich der Darstellung der Chancen und Risiken aus Beteiligungen haben sich die Risiken im Hinblick auf den Ergebnisbeitrag aus der PTV Group erhöht. Hintergrund ist eine unterplanmäßige Entwicklung der PTV Group im ersten Halbjahr 2018, die erwartungsgemäß im zweiten Halbjahr nicht vollständig ausgeglichen werden kann. Darüber hinaus ergaben sich gegenüber der Darstellung der Chancen und Risiken der Porsche SE im zusammengefassten Lagebericht für das Geschäftsjahr 2017 keine wesentlichen Änderungen.

Chancen und Risiken des Volkswagen Konzerns

Im zweiten Quartal 2018 ergaben sich Sondereinflüsse aus der Dieselthematik, die das operative Ergebnis belasten. Die Prognose des Volkswagen Konzerns für das operative Ergebnis vor Sondereinflüssen für den Konzern und den Bereich Pkw bleibt bestehen, die Prognose für das operative Ergebnis inklusive Sondereinflüssen hat Volkswagen abgesenkt. In der Folge wird die Kapitalrendite (RoI) leicht unter dem Niveau des Vorjahres liegen.

Bei bestimmten als Pkw zugelassenen T6-Modellen (Klasse M1) mit Euro-6-Dieselmotoren wurde im Rahmen der Prüfung der Übereinstimmung der laufenden Neuproduktion mit dem genehmigten Typ (Conformity of Production) festgestellt, dass bestimmte technische Werte nicht vollumfänglich bestätigt werden konnten. Zur Sicherstellung dieser Übereinstimmung der Neuproduktion entwickelte die Volkswagen AG eine Softwaremaßnahme, die Ende Februar 2018 durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) genehmigt und in der Neuproduktion sowie auf bis dahin noch nicht ausgelieferte (insgesamt circa 30.000) Neufahrzeuge angewandt wurde. Die Volkswagen AG führte außerdem In-Use-Tests durch, um zu prüfen, ob die circa 200.000 bereits im Markt befindlichen T6-Gebrauchtfahrzeuge die technischen Werte einhalten. Die auf Vorschlag der Volkswagen AG durchgeführten Prüfungen fanden in enger Abstimmung mit dem KBA statt, das dieses Verfahren in einem Bescheid vom 1. März 2018 aufgenommen hat. Die Ergebnisse dieser Tests zeigen, dass die technischen Werte bei den T6-Gebrauchtfahrzeugen eingehalten werden.

Am 2. März 2018 wies das Bundesgericht in der im US-Bundesstaat Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ die erste geänderte Sammelklage (First Class Action Complaint) wegen des angeblichen Handels von Anleihen zu künstlich überhöhten Preisen und wegen des Wertverlusts

dieser Anleihen nach der Bekanntgabe der „Notices of Violation“ durch die U.S. Environmental Protection Agency (EPA) in vollem Umfang ab, gestattete jedoch die Einreichung einer zweiten geänderten Klage. Am 2. April 2018 reichten die Kläger eine zweite geänderte Sammelklage ein, bezüglich der die Volkswagen AG eine Abweisung beantragt hat.

Am 5. März 2018 gab ein Gericht im US-Bundesstaat Tennessee einem Antrag auf Abweisung der vom Attorney General von Tennessee gegen die Volkswagen AG und bestimmte Tochterunternehmen erhobenen bundesstaatlichen Umweltschutzklagen zum Teil statt beziehungsweise wies diesen zum Teil ab. Den Anträgen von Volkswagen und Tennessee auf Einlegung von Rechtsmitteln wurde stattgegeben.

Am 12. März 2018 gab ein Staatsgericht in Minnesota einem Antrag auf Abweisung der vom Attorney General von Minnesota gegen die Volkswagen AG und bestimmte Tochterunternehmen erhobenen bundesstaatlichen Umweltschutzklagen zum Teil statt beziehungsweise wies diesen zum Teil ab. Volkswagen hat bezüglich der Entscheidung Beschwerde eingelegt.

Am 15. März 2018 reichten die Hauptrechtsbeistände der Kläger in Bezug auf kartellrechtliche Verfahren gegen deutsche Automobilhersteller im Northern District von Kalifornien im Auftrag einer mutmaßlichen indirekten Käuferklasse und einer mutmaßlichen direkten Käuferklasse konsolidierte, geänderte Sammelklagen gegen die Volkswagen AG und bestimmte Tochterunternehmen sowie andere Hersteller ein. In den konsolidierten, geänderten Klagen wird behauptet, dass die Beklagten sich seit den 1990ern zwecks unrechtmäßiger Erhöhung der Preise deutscher Luxusfahrzeuge abstimmten, indem sie einen Austausch sensibler Geschäftsinformationen vereinbart hätten und unrechtmäßige Vereinbarungen bezüglich Technik, Kosten und Lieferanten eingegangen seien. Des Weiteren behaupten die Kläger, dass die Beklagten eine Beschränkung der Größe der AdBlue-Tanks vereinbart hätten, um sicherzustellen, dass die US-Emissions-Regulierungsbehörden keine eingehende Überprüfung des Emissionskontrollsystems in Fahrzeugen der Beklagten vornehmen würden und dass diese Vereinbarung für Volkswagen den Anstoß zur Erstellung des „Defeat Device“ gegeben hätte. In den Klagen wird überdies behauptet, dass die Beklagten sich bei der Festlegung des Preises des für ihre Automobile verwendeten Stahls abgestimmt hätten, indem sie mit deutschen Stahlherstellern eine Absprache zur Anwendung einer Zwei-Komponenten-Preisformel für Stahlkäufe getroffen hätten und eng zusammenarbeiteten, um der Förderung von Dieselfahrzeugen dienende, wissenschaftliche Studien zu erstellen. Am 17. Mai 2018 reichten alle Beklagten einen gemeinsamen Antrag auf Abweisung der zwei konsolidierten Sammelklagen ein. Am 24. Mai 2018 reichten die Beklagten auf Seiten von Volkswagen auch einen Einzelantrag auf Klageabweisung unter Geltendmachung von speziell auf sie zutreffenden Gründen ein. Die schriftlichen Stellungnahmen zu den Anträgen liegen mittlerweile vollständig vor, eine Anhörung ist derzeit für den 17. September 2018 anberaumt.

Am 22. März 2018 teilten die Volkswagen AG, bestimmte Tochterunternehmen und der Attorney General von Arizona einem Staatsgericht in Arizona mit, dass bezüglich der verbraucherschutzrechtlichen und wettbewerbsrechtlichen Klagen in Arizona eine Vereinbarung erzielt worden sei. Am 24. Mai 2018 wies das zuständige Gericht auf Antrag beider Parteien die Klage in Arizona endgültig ab.

In Südkorea wurde die Freigabe für die letzten Fahrzeugcluster des Motortyps EA 189 am 28. März 2018 erteilt.

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

Am 11. April 2018 gab ein Staatsgericht in Texas einem Antrag auf Einleitung eines Eilverfahrens (summary judgment) bezüglich der vom Attorney General von Texas gegen die Volkswagen AG und bestimmte Tochterunternehmen erhobenen bundesstaatlichen Umweltschutzklagen zum Teil statt beziehungsweise wies diesen zum Teil ab. Das Gericht in Texas wies den Antrag von Volkswagen auf eine erneute Prüfung beziehungsweise die Einlegung von Rechtsmitteln ab.

Am 16. April 2018 wies das Bundesgericht in der im US-Bundesstaat Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ die von der Environmental Protection Commission of Hillsborough County, Florida und Salt Lake County, Utah auf bundesstaatlicher und kommunaler Ebene erhobenen Umweltschutzklagen gegen bestimmte Tochterunternehmen der Volkswagen AG endgültig ab. Als Begründung führte das Gericht vorstehend benannte, derzeit in Tennessee, Minnesota, Texas sowie bei weiteren Staatsgerichten anhängige Verfahren an, in denen dieselbe Frage des Verhältnisses von US-Bundesrecht zum Recht von einzelnen US-Bundesstaaten verhandelt wird. Die Bezirke haben bezüglich der Entscheidung Einspruch eingelegt.

Die Staatsanwaltschaft Stuttgart hat bezüglich der Dieselthematik strafrechtliche Ermittlungen gegen ein Vorstandsmitglied, einen Mitarbeiter und einen ehemaligen Mitarbeiter der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG wegen des Verdachts auf Betrug und unzulässige Werbung eingeleitet. Die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG hat zwei renommierte Großkanzleien mit der Aufklärung des Sachverhalts beauftragt, der den staatsanwaltschaftlichen Vorwürfen zugrunde liegt. Die Untersuchungen befinden sich in einem frühen Stadium. Vorstand und Aufsichtsrat der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG lassen sich regelmäßig über den aktuellen Stand berichten. Sollten sich Erkenntnisse ergeben, die ein vorwerfbares Verhalten oder ein Organisationsverschulden begründen, wird der Vorstand beziehungsweise der Aufsichtsrat der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG entsprechende Maßnahmen ergreifen.

Am 18. April 2018 stimmten die EPA und die Umweltbehörde des US-Bundesstaates Kalifornien das California Air Resources Board (CARB) der zweiten Phase der emissionsbezogenen Anpassung betroffener 2,0 l TDI-Fahrzeuge mit Motoren der dritten Generation zu. Damit konnten die Freigabeprozesse für die technischen Maßnahmen für die betroffenen Fahrzeuge des Motortyps EA 189 – mit Ausnahme von Chile – in allen Ländern abgeschlossen werden.

Am 19. April 2018 genehmigte das US-Bundesgericht in der in Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ die Vereinbarung der Parteien über die Verschiebung der zuvor für den 11. Mai 2018 angesetzten Anhörung zu dem Antrag der Beklagten auf Abweisung der konsolidierten Sammelklage, die auf den Vorwurf abstellt, die Beklagte habe die Existenz von Abschalteinrichtungen in mit Automatikgetriebe ausgestatteten Fahrzeugen der Marke Audi verschleiert. Diese Anhörung wurde erneut verschoben.

Am 25. April 2018 gaben die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen sowie die Umweltbehörde des US-Bundesstaats Maryland (Department of the Environment) eine Vereinbarung bekannt, wonach umweltrechtliche Ansprüche des Bundesstaats Maryland und verbleibende Verbraucheransprüche wegen Rückgabe beziehungsweise Unterlassung beigelegt werden. Bestandteil dieser Vereinbarung ist ein vom Staatsgericht Maryland am 3. Mai 2018 genehmigtes Consent Decree.

Die Gerichte von Ontario und Quebec erteilten jeweils am 19. beziehungsweise 25. April 2018 die Genehmigung für einen Vergleich mit Verbrauchern, der seitens der Volkswagen AG und anderen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in Bezug auf 3,0 l TDI-Fahrzeuge geschlossen wurde.

Am 1. Mai 2018 gaben die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen sowie der Attorney General des US-Bundesstaats West Virginia eine Vereinbarung bekannt, wonach Verbraucheransprüche des US-Bundesstaats West Virginia beigelegt werden. Bestandteil dieser Vereinbarung ist ein vom Staatsgericht West Virginia am 1. Mai 2018 genehmigtes Consent Decree.

Am 29. August 2017 reichten Kläger beim US District Court für den Eastern District von New York im Auftrag einer mutmaßlichen Käuferklasse von American Depository Receipts der Volkswagen AG eine Klage gegen die Volkswagen AG und drei frühere sowie ein amtierendes Vorstandsmitglied der Volkswagen AG ein. Die Kläger machen im Rahmen des US Securities Exchange Act von 1934 Ansprüche geltend, wonach die Beklagten bezüglich der Compliance-Maßnahmen der Volkswagen AG – insbesondere in wettbewerbs- und kartellrechtlicher Hinsicht – wesentliche Falschaussagen getätigt und Tatsachen ausgelassen haben sollen. Die Kläger reichten am 13. Juli 2018 eine geänderte Klage ein. Die Beklagten beabsichtigen zu beantragen, diese Klage abzuweisen.

Am 18. Mai 2018 stimmten die EPA und die CARB einer emissionsbezogenen Anpassung von Fahrzeugen der Generation 1.1 mit V6 3,0 l TDI-Motoren zu. Am 13. Juli 2018 haben die EPA und die CARB die Anpassungsmaßnahme für Fahrzeuge mit V6 3,0 l TDI-Motor der Generation 1.2 genehmigt.

Am 22. Mai 2018 reichten Kläger eine konsolidierte Sammelklage im Auftrag einer mutmaßlichen Klasse von bei Franchise-Handelsbetrieben tätigen Volkswagen Vertriebsmitarbeitern ein. Am 7. Juni 2018 bestellte das Bundesgericht in der im US-Bundesstaat Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ den Rechtsbeistand der Kläger als Interims-Hauptrechtsbeistand für die mutmaßliche Klasse.

Am 28. Mai 2018 wurde eine beim Bezirksgericht (Provincial Court) von Quebec eingereichte Sammelklage im Hinblick auf Ansprüche bezüglich Aktien der Volkswagen AG und American Depositary Receipts zugelassen.

Am 1. Juni 2018 wurde beim Bundesgericht in der im US-Bundesstaat Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ eine Änderungsanzeige des mit dem US-Justizministerium (DoJ) und der EPA abgeschlossenen dritten Partial Consent Decrees eingereicht, wonach bestimmte Fälligkeitstermine in Bezug auf die jährliche Berichterstattung geändert wurden.

Am 5. Juni 2018 gab ein Staatsgericht in Illinois einem Antrag auf Abweisung der vom Attorney General von Illinois gegen die Volkswagen AG und bestimmte Tochterunternehmen erhobenen bundesstaatlichen Umweltschutzklagen statt. Der Bundesstaat hat bezüglich der Entscheidung Einspruch eingelegt.

Am 6. Juni 2018 gaben die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen sowie der Attorney General des US-Bundesstaats Oklahoma eine Vereinbarung bekannt, wonach Verbraucheransprüche des Bundesstaats Oklahoma beigelegt werden. Bestandteil dieser Vereinbarung ist ein vom Staatsgericht Oklahoma am 6. Juni 2018 genehmigtes Consent Decree.

Im Rahmen der Durchsuchungsmaßnahmen vom 11. Juni 2018 wurde bekannt, dass die Staatsanwaltschaft München II das dort anhängige Ermittlungsverfahren ausgeweitet hat. Dem zugrundeliegenden Durchsuchungsbeschluss lässt sich entnehmen, dass nunmehr auch gegen den Vorstandsvorsitzenden der AUDI AG (zugleich Vorstandsmitglied der Volkswagen AG) und ein weiteres aktives Vorstandsmitglied der AUDI AG ermittelt wird. Vorgeworfen wird beiden Beschuldigten unter anderem Betrug im Zusammenhang mit dem Verkauf von Dieselfahrzeugen auf dem europäischen Markt im Zeitraum nach Herbst 2015. Der Vorstandsvorsitzende der AUDI AG wurde am 18. Juni 2018 festgenommen und befindet sich seitdem in Untersuchungshaft. Die Staatsanwaltschaft München II ermittelt in diesem Zusammenhang derzeit gegen 20 Personen. Die AUDI AG hat zwei renommierte Großkanzleien mit der Aufklärung des Sachverhalts

beauftragt, der den staatsanwaltschaftlichen Vorwürfen zugrunde liegt. Die Untersuchungen befinden sich in einem frühen Stadium. Vorstand und Aufsichtsrat der AUDI AG lassen sich regelmäßig über den aktuellen Stand berichten. Sollten sich Erkenntnisse ergeben, die ein vorwerfbares Verhalten oder ein Organisationsverschulden begründen, wird der Vorstand beziehungsweise der Aufsichtsrat der AUDI AG entsprechende Maßnahmen ergreifen.

Am 13. Juni 2018 gaben die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen sowie der Attorney General des Bundesstaats Vermont eine Vereinbarung bekannt, wonach Verbraucheransprüche des Bundesstaats Vermont beigelegt werden. Am 16. Juli 2018 wurde eine gemeinsame Vereinbarung zur Abweisung der Klage bei dem Gericht in Vermont eingereicht.

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

Am 25. Juni 2018 erteilte ein Staatsgericht in Pennsylvania seine Zustimmung zu einem Prozessvergleich, in dessen Rahmen eine frühere Vergleichsvereinbarung zur Beilegung der bundesstaatlichen Umweltschutzklagen gegen die Volkswagen AG und bestimmte Tochterunternehmen vom Bundesstaat Pennsylvania und neun anderen Bundesstaaten umgesetzt wurde. Diese Staaten hatten sich gegen die Übernahme der bundesstaatlichen Emissionsnormen entschieden.

Am 26. Juni 2018 gab ein Staatsgericht in Missouri einem Antrag auf Abweisung der vom Attorney General von Missouri gegen die Volkswagen AG und bestimmte Tochterunternehmen erhobenen bundesstaatlichen Umweltschutzklagen statt.

Am 26. Juni 2018 hat das Oberlandesgericht München im Spruchverfahren zur Angemessenheit der Barabfindung und des Ausgleichsanspruchs der Minderheitsaktionäre der MAN SE rechtskräftig entschieden, dass der jährliche Ausgleichsanspruch je Aktie anzuheben ist. Die in erster Instanz vom Landgericht München I erhöhte Abfindung in Höhe von 90,29 € je Aktie wurde bestätigt. Im Rahmen eines Berichtigungsprozesses hat das Oberlandesgericht München am 30. Juli 2018 den jährlichen Ausgleichsanspruch auf 5,47 € brutto (abzüglich etwaiger Körperschaftsteuer und etwaigem Solidaritätszuschlag nach dem jeweils für diese Steuern für das betreffende Geschäftsjahr geltenden Steuersatz) festgesetzt. Die Beschlüsse des Oberlandesgerichts München sind rechtskräftig und im Bundesanzeiger zu veröffentlichen. Danach kann die Barabfindung von 90,29 € pro Aktie gem. § 305 AktG noch binnen zwei Monaten angenommen werden.

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

In Österreich wurde im Berichtszeitraum die erstinstanzliche Zurückweisung der letzten dort noch anhängigen Anlegerklage im Zusammenhang mit der Dieselthematik rechtskräftig.

Seit vielen Monaten untersucht die AUDI AG mit Hochdruck alle Dieselkonzepte auf etwaige Unregelmäßigkeiten und Nachrüstungspotenzial. Von Juli 2017 bis Juni 2018 sind die von der AUDI AG vorgeschlagenen Maßnahmen in verschiedenen Bescheiden des KBA zu Fahrzeugmodellen mit V6 und V8 TDI-Motoren aufgegriffen und angeordnet worden. Die im Mai 2018 angestoßenen Untersuchungen zu den aktuellen Fahrzeugkonzepten der Motorengenerationen Generation 2 evo und Generation 3 sind abgeschlossen. Die wesentlichen Ergebnisse werden derzeit dem KBA vorgestellt.

In Deutschland sind im Zusammenhang mit der Dieselthematik kundenseitig rund 17.300 produktbezogene Einzelklagen gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns anhängig.

Von der financialright GmbH wurde nach Einreichung einer Klage aus an sie abgetretenen Rechten von circa 2.000 schweizer Kunden nun eine weitere entsprechende Klage von rund 6.000 slowenischen Kunden gegen die Volkswagen AG

erhoben. Die Klagen haben einen Streitwert von zusammen rund 50 Mio. €.

Die private spanische Verbraucherschutzorganisation Organización de Consumidores y Usuarios (OCU) hat am 9. Mai 2018 eine Sammelklage gegen die Volkswagen Group España Distribución S.A. erhoben. Die OCU vertritt rund 7.500 spanische Kunden und fordert für diese Schadensersatz in Höhe von knapp 23 Mio. €.

Darüber hinaus ergaben sich nach den von der Volkswagen AG erteilten Informationen im Berichtszeitraum gegenüber den Ausführungen zur voraussichtlichen Entwicklung des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2018 in den Kapiteln „Prognosebericht und Ausblick“ und „Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung“ – einschließlich der Abschnitte „Risiken aus der Dieselthematik“ und „Auswirkungen der Dieselthematik auf Rechtsrisiken“ sowie der zugrunde liegenden Sachverhaltsdarstellung im Abschnitt „Die Dieselthematik“ im Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern“ – des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2017 auch aus den bis zum Aufstellungszeitpunkt erfolgten Veröffentlichungen sowie aus den fortgeführten Untersuchungen und Befragungen zur Dieselthematik und bei weiteren wesentlichen Rechtsstreitigkeiten keine wesentlichen Änderungen.

Prognosebericht und Ausblick

Voraussichtliche Entwicklung des Volkswagen Konzerns

Der Volkswagen Konzern ist auf die künftigen Herausforderungen im Mobilitätsgeschäft und die heterogene Entwicklung der regionalen Automobilmärkte gut vorbereitet. Sein einzigartiges Markenportfolio, die Präsenz auf allen wichtigen Märkten der Welt, die breite und gezielt ergänzte Produktpalette sowie wegweisende Technologien und Dienstleistungen verschaffen ihm weltweit eine gute Position im Wettbewerb. Im Zuge der Transformation seines Kerngeschäfts wird Volkswagen die Konzernmarken trennschärfer positionieren und sein Fahrzeug- und Antriebsportfolio mit Blick auf die attraktivsten und wachstumsstärksten Marktsegmente optimieren. Zusätzlich arbeitet der Volkswagen Konzern mit der fortlaufenden Entwicklung neuer Technologien und seiner Baukästen daran, die Vorteile des Mehrmarkenkonzerns noch gezielter zu nutzen.

Der Volkswagen Konzern geht davon aus, dass die Auslieferungen an Kunden im Jahr 2018 unter weiterhin herausfordernden Marktbedingungen den Vorjahreswert moderat übertreffen werden.

Herausforderungen ergeben sich insbesondere aus dem konjunkturellen Umfeld, der steigenden Wettbewerbsintensität, volatilen Wechselkursverläufen sowie der Dieselthematik. Zudem gilt in der EU ein neues, zeitlich aufwendigeres Testverfahren zur Bestimmung von Schadstoff- und CO_2-Emissionen sowie des Kraftstoffverbrauchs bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen, das sogenannte WLTP (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure).

Volkswagen erwartet, dass die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns und seiner Bereiche um bis zu 5 % über dem Vorjahreswert liegen werden. Für das operative Ergebnis vor Sondereinflüssen des Konzerns und des Bereichs Pkw rechnet der Volkswagen Konzern im Jahr 2018 mit einer operativen Umsatzrendite zwischen 6,5 und 7,5 %. Für den Bereich Nutzfahrzeuge wird von einer operativen Umsatzrendite zwischen 5,0 und 6,0 % ausgegangen. Im Bereich Power Engineering erwartet Volkswagen einen gegenüber Vorjahr geringeren operativen Verlust. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen wird von einem operativen Ergebnis auf dem Niveau des Vorjahres ausgegangen.

Nach Sondereinflüssen erwartet Volkswagen für den Volkswagen Konzern und den Bereich Pkw eine operative Umsatzrendite, die moderat unterhalb des jeweils erwarteten Korridors liegt.

Voraussichtliche Entwicklung des Porsche SE Konzerns

Das Ergebnis des Porsche SE Konzerns wird maßgeblich von der Ergebnissituation und damit von dem der Porsche SE vom Volkswagen Konzern zuzurechnenden at Equity-Ergebnis beeinflusst. Die Prognose basiert daher weitgehend auf den

Erwartungen des Volkswagen Konzerns zu der künftigen Entwicklung seines operativen Ergebnisses, insbesondere ergänzt um Erwartungen des Vorstands der Porsche SE zu Entwicklungen des Finanzergebnisses einschließlich der Ergebnisbeiträge aus Beteiligungen auf Ebene des Volkswagen Konzerns.

Da für Zwecke der Prognose der Porsche SE nicht ausschließlich das vom Volkswagen Konzern prognostizierte operative Ergebnis zugrunde gelegt werden kann, können ergebnisbeeinflussende Effekte in unterschiedlichem Ausmaß Einfluss auf die jeweils prognostizierten Kennzahlen der beiden Konzerne haben. So wirken sich beispielsweise Effekte im Finanzergebnis des Volkswagen Konzerns nicht auf das prognostizierte operative Ergebnis im Volkswagen Konzern aus, während sich diese Effekte jedoch auf die Höhe des prognostizierten Ergebnisses nach Steuern des Porsche SE Konzerns auswirken.

Die nachfolgende Ergebnisprognose basiert auf der derzeitigen Struktur des Porsche SE Konzerns. Effekte aus etwaigen zukünftigen Investitionen des Porsche SE Konzerns werden nicht berücksichtigt.

Insbesondere aufgrund der Erwartungen des Volkswagen Konzerns zu seiner künftigen Entwicklung und der weiterhin bestehenden Unsicherheiten in Bezug auf mögliche Sondereffekte in Zusammenhang mit der Dieselthematik geht die Porsche SE auf der Grundlage ihrer derzeitigen Konzernstruktur für das Geschäftsjahr 2018 weiterhin von einem positiven Konzernergebnis nach Steuern zwischen 3,4 Mrd. € und 4,4 Mrd. € aus.

Zum 30. Juni 2018 verfügte der Porsche SE Konzern über eine Nettoliquidität in Höhe von 972 Mio. €. Sowohl für die Porsche SE als auch für den Porsche SE Konzern wird unverändert eine positive Nettoliquidität angestrebt, die sich zum 31. Dezember 2018 ohne Berücksichtigung künftiger Investitionen voraussichtlich zwischen 0,7 Mrd. € und 1,2 Mrd. € bewegen wird.

Stuttgart, den 9. August 2018
Porsche Automobil Holding SE

Der Vorstand

Hans Dieter Pötsch Dr. Manfred Döss Philipp von Hagen

Verkürzter Konzern-Zwischenabschluss

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung der Porsche Automobil Holding SE vom 1. Januar bis 30. Juni 2018

Mio. €	Anhang	**1. Halbjahr 2018**	1. Halbjahr 2017
Umsatzerlöse	[1]	47	0
Bestandsveränderungen		0	0
Sonstige betriebliche Erträge		2	0
Materialaufwand		-8	0
Personalaufwand		–40	-5
Abschreibungen		-8	0
Sonstige betriebliche Aufwendungen		–22	–18
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	[2]	1.939	1.912[1]
Ergebnis vor Finanzergebnis		1.910	1.889
Finanzierungsaufwendungen		-1	–11
Übriges Finanzergebnis		0	2
Finanzergebnis		**-1**	**-9**
Ergebnis vor Steuern		**1.908**	**1.880**
Ertragsteuern		-4	–14
Ergebnis nach Steuern		**1.904**	**1.866**
davon entfallen auf			
Aktionäre der Porsche Automobil Holding SE	[3]	1.904	1.866
nicht beherrschende Anteilseigner		0	0
Ergebnis je Stammaktie (unverwässert und verwässert)	[3]	6,22	6,09[1]
Ergebnis je Vorzugsaktie (unverwässert und verwässert)	[3]	6,22	6,10[1]

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

Konzern-Gesamtergebnisrechnung der Porsche Automobil Holding SE vom 1. Januar bis 30. Juni 2018

Mio. €	**1. Halbjahr 2018**	1. Halbjahr 2017
Ergebnis nach Steuern	**1.904**	**1.866**[1]
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionen (vor Steuern)	0	0
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionen	0	0
Nicht reklassifizierbare direkt im Eigenkapital erfasste Aufwendungen und Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen (nach Steuern)	–34	425
Gesamtsumme nicht reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge	–34	425
Währungsumrechnung	0	0
Reklassifizierbare direkt im Eigenkapital erfasste Aufwendungen und Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen (nach Steuern)	–499	242[1]
Gesamtsumme reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge	–499	242
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	**–534**	**667**
Gesamtergebnis	**1.371**	**2.533**
davon entfallen auf		
die Aktionäre der Porsche Automobil Holding SE	1.371	2.533
nicht beherrschende Anteilseigner	0	0

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

Konzernbilanz der Porsche Automobil Holding SE zum 30. Juni 2018

Mio. €	Anhang	**30.6.2018**	31.12.2017
Aktiva			
Immaterielle Vermögenswerte		326	333
Sachanlagen		7	7
At Equity bewertete Anteile		31.035	30.235[1]
Sonstige finanzielle Vermögenswerte		9	7
Übrige Vermögenswerte		2	2
Aktive latente Steuern		1	1
Langfristige Vermögenswerte		**31.380**	**30.586**
Vorräte		4	3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		19	18
Sonstige finanzielle Vermögenswerte		4	4
Übrige Vermögenswerte		10	12
Ertragsteuerforderungen		1	2
Wertpapiere		190	185
Termingeldanlagen		194	101
Flüssige Mittel		600	664
Kurzfristige Vermögenswerte		**1.023**	**991**
		32.403	**31.576**
Passiva			
Gezeichnetes Kapital		306	306
Kapitalrücklage		4.884	4.884
Gewinnrücklagen		26.929	26.100[1]
Eigenkapital der Anteilseigner der Porsche SE		32.119	31.291
Anteile nicht beherrschender Anteilseigner		1	1
Eigenkapital	**[4]**	**32.120**	**31.292**
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen		37	36
Sonstige Rückstellungen	[5]	16	19
Finanzschulden		12	12
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten		5	5
Übrige Verbindlichkeiten		0	0
Passive latente Steuern		86	83[1]
Langfristige Schulden		**156**	**154**
Sonstige Rückstellungen	[5]	68	80
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		3	5
Finanzschulden		0	1
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten		16	19
Übrige Verbindlichkeiten		38	24
Ertragsteuerverbindlichkeiten		1	1
Kurzfristige Schulden		**127**	**130**
		32.403	**31.576**

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

Konzern-Eigenkapitalspiegel
der Porsche Automobil Holding SE vom 1. Januar bis 30. Juni 2018

Mio. €	Auf die Anteilseigner der Porsche SE entfallendes Eigenkapital							
	Gezeichnetes Kapital	Kapital-rücklage	Gewinnrücklagen			Summe	Nicht beherrschende Anteilseigner	Konzern-eigenkapital
			Sonstige[3]	Währungs-umrechnung	At Equity bewertete Anteile			
Stand am 1.1.2017	306	4.884	24.737		–2.033	27.894	0	27.894
Anpassung aufgrund von IFRS 9			18[4]		–18[4]	0		0
Stand nach Anpassung	306	4.884	24.755		–2.051	27.894	0	27.894
Ergebnis nach Steuern			1.866[4]			1.866		1.866
Sonstiges Ergebnis nach Steuern			0		667[4]	667		667
Gesamtergebnis der Periode			1.866		667	2.533		2.533
Dividendenzahlung			–308[1]			–308		–308
Sonstige Eigenkapitalverände-rungen auf Ebene at Equity bewerteter Anteile			–5			–5		–5
Stand am 30.6.2017	**306**	**4.884**	**26.308**		**–1.384**	**30.114**	**0**	**30.114**
Stand am 1.1.2018	306	4.884	27.739	0	–1.520	31.410	1	31.410
Anpassung aufgrund von IFRS 9 und IFRS 15			–86[4]		–33[4]	–119		–119
Stand nach Anpassung	306	4.884	27.653	0	–1.553	31.291	1	31.292
Ergebnis nach Steuern			1.904			1.904	0	1.904
Sonstiges Ergebnis nach Steuern			0	0	–534	–534	0	–534
Gesamtergebnis der Periode			1.904	0	–534	1.371	0	1.371
Dividendenzahlung			–538[2]			–538	0	–538
Sonstige Eigenkapitalverände-rungen auf Ebene at Equity bewerteter Anteile			–4			–4		–4
Stand am 30.6.2018	**306**	**4.884**	**29.015**	**0**	**–2.087**	**32.119**	**1**	**32.120**

1 Ausschüttung einer Dividende von 1,004 € je Stammaktie; insgesamt 153.737.500 €
Ausschüttung einer Dividende von 1,010 € je Vorzugsaktie; insgesamt 154.656.250 €

2 Ausschüttung einer Dividende von 1,754 € je Stammaktie; insgesamt 268.581.250 €
Ausschüttung einer Dividende von 1,760 € je Vorzugsaktie; insgesamt 269.500.000 €

3 Die sonstigen Gewinnrücklagen enthalten insbesondere angesammelte Gewinne. Daneben enthält dieser Posten auch direkt im Eigenkapital erfasste Aufwendungen und Erträge. Die versicherungsmathematischen Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen nach Steuern betragen zum 30. Juni 2018 10 Mio. € (10 Mio. €).

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

Das Eigenkapital wird in Anhangangabe [4] erläutert.

Konzern-Kapitalflussrechnung der Porsche Automobil Holding SE vom 1. Januar bis 30. Juni 2018

Mio. €	**1. Halbjahr 2018**	1. Halbjahr 2017
1. Laufende Geschäftstätigkeit		
Ergebnis nach Steuern	1.904	1.866[1]
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	–1.939	–1.912[1]
Abschreibungen	8	0
Gewinn/Verlust aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen	0	
Zinsaufwand	1	11
Zinsertrag	0	0
Ertragsteueraufwand/-ertrag	4	14
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	1	0
Veränderungen sonstiger Aktiva	2	-2
Veränderung der Pensionsrückstellungen	1	1
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	–14	-6
Veränderungen sonstiger Passiva	7	2
Erhaltene Dividenden	601	308
Gezahlte Zinsen	-1	–13
Erhaltene Zinsen	1	1
Gezahlte Ertragsteuern	-1	0
Erhaltene Ertragsteuern	0	1
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	**577**	**271**
2. Investitionsbereich		
Auszahlungen für den Erwerb sonstiger Anteile an Unternehmen	-2	0
Auszahlungen für Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	-1	0
Einzahlungen aus Abgängen von Immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und Vermieteten Vermögenswerten	0	0
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapiere	-5	28
Veränderung der Geldanlagen in Termingelder	–94	429
Mittelabfluss/-zufluss aus Investitionstätigkeit	**–102**	**457**
3. Finanzierungsbereich		
Auszahlungen an Aktionäre der Porsche SE	–538	–308
Auszahlungen an außenstehende Gesellschafter	0	0
Einzahlungen aus der Aufnahme von Krediten	0	0
Auszahlungen für die Tilgung von Finanzschulden	0	–300
Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit	**–538**	**–608**
4. Finanzmittelbestand		
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes (Zwischensumme 1. bis 3.)	–64	120
Wechselkursbedingte Änderungen	0	0
Finanzmittelbestand am 1.1.	**664**	**648**
Finanzmittelbestand am 30.6.	**600**	**768**

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

Ausgewählte erläuternde Anhangangaben

Grundlagen und Methoden

Die Porsche Automobil Holding SE („Porsche SE“ oder „Gesellschaft“) 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.

Der verkürzte Konzern-Zwischenabschluss der Porsche SE zum 30. Juni 2018 ist gemäß § 115 Wertpapierhandelsgesetzbuch (WpHG) sowie in Übereinstimmung mit dem International Accounting Standard (IAS) 34 „Zwischenberichterstattung“ aufgestellt. Ferner steht der Konzern-Zwischenabschluss im Einklang mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind.

Die Halbjahresfinanzberichterstattung erstreckt sich über den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. Juni 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. €.

Der verkürzte Konzern-Zwischenabschluss und der Konzern-Zwischenlagebericht wurden am 9. August 2018 vom Vorstand zur Veröffentlichung freigegeben. Sie wurden vor ihrer Veröffentlichung mit dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats erörtert.

Zudem wurde der Halbjahresfinanzbericht vom Konzernabschlussprüfer der Porsche SE, der Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart, einer prüferischen Durchsicht im Sinne von § 115 WpHG unterzogen.

Konsolidierungskreis

In den verkürzten Konzern-Zwischenabschluss der Porsche SE für das erste Halbjahr 2018 sind alle Unternehmen im Wege der Vollkonsolidierung einbezogen, welche die Porsche SE beherrscht, d. h. bei denen die Porsche SE aufgrund ihres Engagements variablen Rückflüssen ausgesetzt ist oder Rechte daran hat und die Möglichkeit besitzt, diese variablen Rückflüsse durch Ausübung ihrer Bestimmungsmacht zu beeinflussen. Sie endet, wenn die Möglichkeit der 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.

Der Konsolidierungskreis hat sich in der Berichtsperiode nicht verändert. Weiterführende Informationen sind im Konzernabschluss der Porsche SE zum 31. Dezember 2017 im Abschnitt „Konzernanteilsbesitzliste zum 31. Dezember 2017“ enthalten.

Neue Rechnungslegungsvorschriften

IFRS 9 „Finanzinstrumente“

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

Die Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten werden anhand des vorhandenen Geschäftsmodells sowie der Struktur der Zahlungsströme bestimmt. Ein finanzieller Vermögenswert wird dabei zum erstmaligen Ansatz entweder als „zu fortgeführten Anschaffungskosten“, als „zum beizulegenden Zeitwert mit erfolgsneutraler Erfassung der Wertänderungen im Sonstigen Ergebnis“ oder als „zum beizulegenden Zeitwert mit Erfassung der Wertänderungen in der Gewinn- und Verlustrechnung“ klassifiziert. Die Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Verbindlichkeiten erfolgen unter IFRS 9 weitgehend unverändert zu den bisherigen Bilanzierungsvorschriften nach IAS 39.

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

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

Aufgrund der retrospektiven Anwendung der Vorschriften zur Designation von Optionsgeschäften im Rahmen von Sicherungsbeziehungen auf Ebene der assoziierten Unternehmen wurden die Vorjahreswerte angepasst. Dadurch ergab sich im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2017 ein negativer Effekt auf das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen in Höhe von 37 Mio. €; gegenläufig erhöhte sich entsprechend das sonstige Ergebnis. Auf Ebene der Porsche SE und ihrer Tochterunternehmen ergaben sich hieraus keine wesentlichen Auswirkungen auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns.

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

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

Mio. €	Vor Anpassung	Anpassung IFRS 9 und IFRS 15	Nach Anpassung
1.1.2018			
Konzernbilanz			
At Equity bewertete Anteile	30.354	–119	30.235
Sonstige Gewinnrücklagen	27.739	–86	27.653
Rücklage für at Equity bewertete Anteile	–1.520	–33	–1.553
Passive latente Steuern	84	-1	83

Die Überleitung der Bewertungskategorien und Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte und Schulden von IAS 39 auf IFRS 9 stellt sich wie folgt dar:

Mio. €	Bewertungs-kategorie nach IAS 39	Bewertungs-kategorie nach IFRS 9	31.12.2017 Buchwert nach IAS 39	1.1.2018 Buchwert nach IFRS 9
Vermögenswerte				
Langfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte	AfS	erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	7	7
Langfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte	LaR	fortgeführte AK	0	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	fortgeführte AK	18	18
Kurzfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte	LaR	fortgeführte AK	4	4
Kurzfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte	FVtPL	erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	1	1
Wertpapiere	FVtPL	erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	185	185
Wertpapiere	LaR	fortgeführte AK	0	0
Termingeldanlagen	LaR	fortgeführte AK	101	101
Flüssige Mittel	LaR	fortgeführte AK	664	664
Verbindlichkeiten				
Langfristige Finanzschulden	FLAC	fortgeführte AK	12	12
Langfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	FLAC	fortgeführte AK	2	2
Langfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	FVtPL*	erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	3	3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	FLAC	fortgeführte AK	5	5
Kurzfristige Finanzschulden	FLAC	fortgeführte AK	1	1
Kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	FLAC	fortgeführte AK	18	18
Kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	FVtPL	erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	1	1

AfS: Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (Available for Sale)
LaR: Kredite und Forderungen (Loans and Receivables)
FVtPL: erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente (Fair Value through Profit or Loss)
FVtPL*: erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete bedingte Gegenleistung (Fair Value through Profit or Loss)
FLAC: Finanzielle Schuld zu fortgeführten Anschaffungskosten (Financial Liabilities at Cost)

IFRS 15 „Erlöse aus Verträgen mit Kunden“

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

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

Sonstige Bilanzierungs-und Bewertungsmethoden

Im Übrigen werden bei der Aufstellung des Konzern-Zwischenabschlusses grundsätzlich dieselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sowie Konsolidierungsgrundsätze wie im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2017 angewandt. Eine detaillierte Beschreibung dieser Methoden ist im Anhang des Konzernabschlusses unter der Angabe „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ veröffentlicht. Darüber hinaus sind die Auswirkungen neuer Standards unter der Angabe „Neue Rechnungslegungsvorschriften“ näher beschrieben.

Wesentliche Schätzungsunsicherheiten und Ermessensspielräume

Es gelten die im Abschnitt „Schätzungen und Beurteilungen des Managements“ im Konzernabschluss 2017 dargestellten Ausführungen unverändert fort. Bei folgenden Sachverhalten ergaben sich im 1. Halbjahr 2018 folgende neue Entwicklungen bzw. Erkenntnisse:

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. Danach erfolgten weitere Meldungen zum Umfang der Dieselthematik. Detaillierte Erläuterungen finden sich im Konzernabschluss 2017 der Porsche SE im Abschnitt „Schätzungen und Beurteilungen des Managements“.

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2018 waren in diesem Zusammenhang auf Ebene des Volkswagen Konzerns zusätzliche Aufwendungen für Rechtsrisiken von 1,6 Mrd. € zu erfassen. Wesentlicher Hintergrund für die Aufwendungen ist die von der Staatsanwaltschaft Braunschweig im Zusammenhang mit der Dieselthematik erlassene Geldbuße in Höhe von insgesamt 1,0 Mrd. € sowie höhere Rechtsverteidigungskosten. Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum auch aus den bis zum Aufstellungszeitpunkt erfolgten Veröffentlichungen sowie aus den fortgeführten Untersuchungen und Befragungen zur Dieselthematik und bei weiteren wesentlichen Rechtsstreitigkeiten auf Ebene des Volkswagen Konzerns keine materiellen Auswirkungen auf den verkürzten Konzern-Zwischenabschluss. In Bezug auf die aus der Dieselthematik resultierenden Rechtsstreitigkeiten auf Ebene des Volkswagen Konzerns wird auf die Ausführungen im Abschnitt „Chancen und Risiken im Volkswagen Konzern“ im Konzern-Zwischenlagebericht verwiesen.

Rechtsstreitigkeiten
Auf die im Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“ im Konzern-Zwischenlagebericht dargestellten neuen Entwicklungen bezüglich der Rechtsstreitigkeiten wird verwiesen. Die gebildeten Rückstellungen für Prozesskosten entsprechen in ihrer Höhe weiterhin den hierfür erwarteten Anwalts- und Verfahrenskosten.

Neue Erkenntnisse und Entwicklungen zur Dieselthematik und den Rechtsstreitigkeiten könnten sich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Porsche SE Konzerns auswirken.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

[1] Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse entfallen im Wesentlichen auf das Segment ITS (vgl. Anhangangabe [7]) und gliedern sich nach den Hauptkategorien wie folgt:

Mio. €	**1. Halbjahr 2018**	1. Halbjahr 2017
Lizenzen	14	
Wartung	13	
Projekte	12	
Hosting	7	
Sonstige	0	0
	47	**0**

[2] Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen

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

Mio. €	**1. Halbjahr 2018**	1. Halbjahr 2017
Ergebnis aus der laufenden at Equity-Bewertung vor Kaufpreisallokation	1.982	1.958[1]
Effekte aus der Kaufpreisallokation	–43	–46
	1.939	**1.912**

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

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

[3] Ergebnis je Aktie

		1. Halbjahr 2018	1. Halbjahr 2017
Ergebnis nach Steuern	Mio. €	1.904	1.866[1]
Ergebnisanteil nicht beherrschender Anteilseigner	Mio. €	0	0
Ergebnisanteil Aktionäre der Porsche Automobil Holding SE	Mio. €	1.904	1.866[1]
Ergebnisanteil Stammaktien (unverwässert und verwässert)	Mio. €	951,7	932,6
Ergebnisanteil Vorzugsaktien (unverwässert und verwässert)	Mio. €	952,7	933,5
Durchschnittliche Anzahl der ausgegebenen Stammaktien	Stück	153.125.000	153.125.000
Durchschnittliche Anzahl der ausgegebenen Vorzugsaktien	Stück	153.125.000	153.125.000
Ergebnis je Stammaktie (unverwässert und verwässert)	€	6,22	6,09[1]
Ergebnis je Vorzugsaktie (unverwässert und verwässert)	€	6,22	6,10[1]

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

Das Ergebnis je Aktie wird aus der Division des Ergebnisanteils der Aktionäre der Porsche SE durch die im 1. Halbjahr durchschnittlich gewichtete Anzahl der ausgegebenen Aktien ermittelt. Die den Vorzugsaktionären zustehende Mehrdividende von 0,6 Cent je Aktie wurde bei der Ermittlung des Ergebnisses je Stammaktie mindernd berücksichtigt.

Maßnahmen, die zu Verwässerungseffekten führen, ergaben sich nicht.

[4] Eigenkapital

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

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

Am 15. Mai 2018 hat die Hauptversammlung der Porsche SE beschlossen, für das Geschäftsjahr 2017 eine Dividende in Höhe von 1,754 € (1,004 €) je Stammaktie und 1,760 € (1,010 €) je Vorzugsaktie auszuschütten. Es wurden daher insgesamt 538.081.250,00 € (308.393.750,00 €) ausgeschüttet.

[5] Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich zum Stichtag wie folgt zusammen:

	30.6.2018			31.12.2017		
Mio. €	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Rückstellungen für Boni und Kosten der Belegschaft	3	0	3	5	0	5
Rückstellungen für Prozesskosten	9	14	23	10	17	27
Übrige sonstige Rückstellungen	57	2	58	65	2	67
	68	**16**	**85**	**80**	**19**	**98**

Sonstige Erläuterungen

[6] Angaben zu Finanzinstrumenten

Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumente umfassen zum beizulegenden Zeitwert bewertete langfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte, Wertpapiere, bedingte Gegenleistungen sowie Derivate, für die kein Hedge Accounting angewendet wird.

Die Zuordnung der beizulegenden Zeitwerte auf die Hierarchiestufen 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. Die ausgewiesenen beizulegenden Zeitwerte der finanziellen Verbindlichkeiten werden unter Verwendung der Parameter mittels Discounted Cashflow-Berechnungen oder Black Scholes Modellen ermittelt. Beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten der Stufe 3 werden anhand von nicht direkt auf einem aktiven Markt beobachtbaren Faktoren errechnet.

Umgliederungen zwischen den Stufen werden zu den jeweiligen Bilanzstichtagen berücksichtigt.

Die nachfolgende Übersicht enthält die Aufteilung der erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten Finanzinstrumente nach Stufen:

Mio. €	**30.6.2018**	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente				
Langfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte	9			9
Kurzfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte	1	0	0	
Wertpapiere	190	56	134	
Langfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	3			3
Kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1	0	0	

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

Die Buchwerte der kurzfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten wurden teilweise der Stufe 1, teilweise der Stufe 2 zugeordnet. Aufgrund von Rundungen ist dies aus der Tabelle nicht ersichtlich.

In den Wertpapieren wurden im Geschäftsjahr 2018 aufgrund einer geänderten Auswahl von Kursquellen Umgliederungen von Stufe 1 nach Stufe 2 in Höhe von 13 Mio. € und von Stufe 2 nach Stufe 1 in Höhe von 8 Mio. € vorgenommen.

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 (vgl. die Ausführungen im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2017 im Abschnitt „Konzernanteilsbesitzliste zum 31. Dezember 2017“).

Für alle Finanzinstrumente entspricht der beizulegende Zeitwert dem Buchwert.

[7] Segmentberichterstattung

Der Porsche SE Konzern unterscheidet seit dem Erwerb der PTV Group im zweiten Halbjahr 2017 zwei Segmente. Das erste Segment „PSE“ umfasst den Porsche SE Holdingbetrieb und beinhaltet zudem neben den at Equity Beteiligungen an VW und INRIX den vollkonsolidierten Spezialfonds und weitere Beteiligungen. Das zweite Segment „Intelligent Transport Systems“ (kurz: „ITS“) umfasst die Entwicklung intelligenter Softwarelösungen für die Transportlogistik, die Verkehrsplanung und das Verkehrsmanagement. Der Gesamtvorstand des Porsche SE Konzerns überwacht das Ergebnis nach Steuern der Segmente und entscheidet auf dieser Basis über die Allokation von Ressourcen und beurteilt deren Ertragskraft.

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

Mio. €	PSE	ITS	Summe Segmente	Überleitung	**Konzern 30.6.2018**
Umsatzerlöse mit externen Dritten	0	47	47	0	47
Planmäßige Abschreibungen	0	-8	-8		-8
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	1.939		1.939		1.939
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	1.922	–12	1.910		1.910
Finanzierungsaufwendungen	-1	0	-1		-1
Übriges Finanzergebnis	0	0	0		0
Ergebnis vor Steuern	1.920	–12	1.908		1.908
Ertragsteuern	-5	1	-4		-4
Ergebnis nach Steuern	1.916	–11	1.904		1.904
Zahlungsunwirksame Aufwendungen (–) und Erträge (+)	1.939	-1	1.939		1.939
Segmentvermögen	32.320	395	32.715	–312	32.403
davon at Equity bewertete Anteile	31.035		31.035		31.035
davon Zugänge zu den langfristigen Vermögenswerten[1]	0	1	1		1
Segmentschulden	188	95	283		283

[1] Mit Ausnahme von langfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerten, aktiven latenten Steuern, Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses und Rechten aus Versicherungsverträgen.

Nach Regionen:

Mio. €	Deutschland	Rest von Europa	Nordamerika	Asien	Übrige Märkte	**Gesamt 30.6.2018**
Umsatzerlöse mit externen Dritten	19	20	3	5	1	47
Langfristige Vermögenswerte[1]	31.366	4	0	0	0	31.370

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

[8] Deutscher Corporate Governance Kodex

Die Erklärung des Vorstands und Aufsichtsrats der Porsche SE nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex wurde im Mai 2018 aktualisiert und ist auf der Internetseite www.porsche-se.com zugänglich.

[9] Rechtsstreitigkeiten

Auf die im Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“ im Konzern-Zwischenlagebericht dargestellten neuen Entwicklungen bezüglich der Rechtsstreitigkeiten wird verwiesen.

[10] Nahestehende Unternehmen und Personen

Berichtspflichtige Geschäftsvorfälle mit nahestehenden Unternehmen und Personen ergaben sich im Berichtszeitraum ausschließlich gegenüber assoziierten Unternehmen. In den Erträgen ist die von der Volkswagen AG erhaltene Dividende in Höhe von 601 Mio. € (308 Mio. €) enthalten. In den Forderungen sind flüssige Mittel und Termingeldanlagen bei der Volkswagen Bank zu marktüblichen Konditionen in Höhe von insgesamt 114 Mio. € (0 Mio. €) enthalten.

Nahestehende Unternehmen und Personen

	Erträge		Aufwendungen	
Mio. €	**1. Halbjahr 2018**	1. Halbjahr 2017	**1. Halbjahr 2018**	1. Halbjahr 2017
Assoziierte Unternehmen	601	308	2	11
	601	**308**	**2**	**11**

	Forderungen		Verbindlichkeiten	
Mio. €	**30.6.2018**	31.12.2017	**30.6.2018**	31.12.2017
Assoziierte Unternehmen	115	0	9	14
	115	**0**	**9**	**14**

[11] Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Mit Ausnahme der im Konzern-Zwischenlagebericht im Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“ dargestellten Entwicklungen im Juli 2018 ergaben sich keine weiteren berichtspflichtigen Ereignisse nach dem 30. Juni 2018.

Stuttgart, den 9. August 2018

Porsche Automobil Holding SE

Der Vorstand

Hans Dieter Pötsch Dr. Manfred Döss Philipp von Hagen

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen für die Zwischenberichterstattung der verkürzte Konzern-Zwischenabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzern-Zwischenlagebericht 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 im verbleibenden Geschäftsjahr beschrieben sind.

Stuttgart, den 9. August 2018

Porsche Automobil Holding SE

Der Vorstand

Hans Dieter Pötsch | Dr. Manfred Döss | Philipp von Hagen

Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

An die Porsche Automobil Holding SE

Wir haben den verkürzten Konzern-Zwischenabschluss – bestehend aus verkürzter Bilanz, verkürzter Gewinn- und Verlustrechnung, verkürzter Gesamtergebnisrechnung, verkürzter Kapitalflussrechnung, verkürzter Eigenkapitalveränderungsrechnung sowie ausgewählten erläuternden Anhangangaben – und den Konzern-Zwischenlagebericht der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, (im Folgenden „Porsche SE") für den Zeitraum vom 1. Januar 2018 bis 30. Juni 2018, die Bestandteile des Halbjahresfinanzberichts nach § 115 WpHG sind, einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Die Aufstellung des verkürzten Konzern-Zwischenabschlusses nach den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und des Konzern-Zwischenlageberichts nach den für Konzern-Zwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, eine Bescheinigung zu dem verkürzten Konzern-Zwischenabschluss und dem Konzern-Zwischenlagebericht auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht abzugeben.

Wir haben die prüferische Durchsicht des verkürzten Konzern-Zwischenabschlusses und des Konzern-Zwischenlageberichts unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze für die prüferische Durchsicht von Abschlüssen vorgenommen. Danach ist die prüferische Durchsicht so zu planen und durchzuführen, dass wir bei kritischer Würdigung mit einer gewissen Sicherheit ausschließen können, dass der verkürzte Konzern-Zwischenabschluss in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der Konzern-Zwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für Konzern-Zwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG aufgestellt worden sind. Eine prüferische Durchsicht beschränkt sich in erster Linie auf Befragungen von Mitarbeitern der Gesellschaft und auf analytische Beurteilungen und bietet deshalb nicht die durch eine Abschlussprüfung erreichbare Sicherheit. Da wir auftragsgemäß keine Abschlussprüfung vorgenommen haben, können wir einen Bestätigungsvermerk nicht erteilen.

Auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Annahme veranlassen, dass der verkürzte Konzern-Zwischenabschluss in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, oder dass der Konzern-Zwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für Konzern-Zwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG aufgestellt worden ist.

Ohne diese Schlussfolgerung einzuschränken, verweisen wir auf die Ausführungen der gesetzlichen Vertreter, unter anderem in den Abschnitten „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern" und „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern" sowie im Kapitel „Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung" des Konzern-Zwischenlageberichts, in denen erläutert ist, 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 war.

Bezüglich der Beteiligung an der VW AG sehen die gesetzlichen Vertreter der Porsche SE das erhöhte Risiko, dass das der Gesellschaft im Rahmen der at Equity-Bewertung zugerechnete Ergebnis infolge der Dieselthematik weiteren Belastungen unterliegt. Diese können insbesondere aus neuen Erkenntnissen hinsichtlich der Höhe der im Konzern-Zwischenabschluss der VW AG gebildeten Risikovorsorgen oder der Auswirkungen aus der Dieselthematik auf das operative Geschäft und/oder die Finanzierungskosten des Volkswagen Konzerns, die über das in der Planung unterstellte Ausmaß hinausgehen können, 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 zum 30. Juni 2018 im Konzern-Zwischenabschluss der VW AG gebildeten Rückstellungen für rechtliche Risiken im Zusammenhang mit der Dieselthematik basieren auf dem dargestellten Kenntnisstand der gesetzlichen Vertreter der VW AG einschließlich den Ausführungen zu den kürzlich bekannt gewordenen Vorwürfen bei zwei Tochtergesellschaften der VW AG hinsichtlich des Verdachts auf Betrug und unzulässige Werbung bzw. hinsichtlich des Verdachts auf Betrug im Zusammenhang mit dem Verkauf von Dieselfahrzeugen auf dem europäischen Markt im Zeitraum nach Herbst 2015. Aufgrund des noch nicht abgeschlossenen Stadiums der unabhängigen und umfangreichen Untersuchungen sowie der Vielschichtigkeit der einzelnen Einflussfaktoren und den noch andauernden Abstimmungen mit den Behörden unterliegen nach Einschätzung der gesetzlichen Vertreter der VW AG die gebildeten Rückstellungen sowie die angegebenen Eventualverbindlichkeiten und die weiteren latenten Rechtsrisiken zum Teil erheblichen Unsicherheiten.

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

Stuttgart, 9. August 2018

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Meyer
Wirtschaftsprüfer

Koch
Wirtschaftsprüfer

Finanzkalender

20. November 2018
Konzernquartalsmitteilung 3. Quartal 2018

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