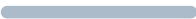


Geschäftsbericht

2024



**Angepasstes Konzernergebnis nach Steuern
im GJ 2024**

3.151 Mio. €

(2023: 5.074 Mio. €)

**Konzern-Nettoverschuldung
zum 31. Dezember 2024**

5.160 Mio. €

(2023: 5.717 Mio. €)

**Konzernergebnis nach Steuern
im GJ 2024**

-20.017 Mio. €

(2023: 5.074 Mio. €)

**Erhaltene Dividenden
im GJ 2024**

1.703 Mio. €

(2023: 1.529 Mio. €)

**Gezahlte Dividenden
im GJ 2024**

783 Mio. €

(2023: 783 Mio. €)

**Dividende je Vorzugsaktie
für das GJ 2024 (Vorschlag)**

1,910 €

(2023: 2,560 €)

**Net Asset Value
zum 31. Dezember 2024**

17.019 Mio. €

(2023: 23.240 Mio. €)

**Holding Discount
zum 31. Dezember 2024**

35 %

(2023: 39 %)

**Loan-to-Value
zum 31. Dezember 2024**

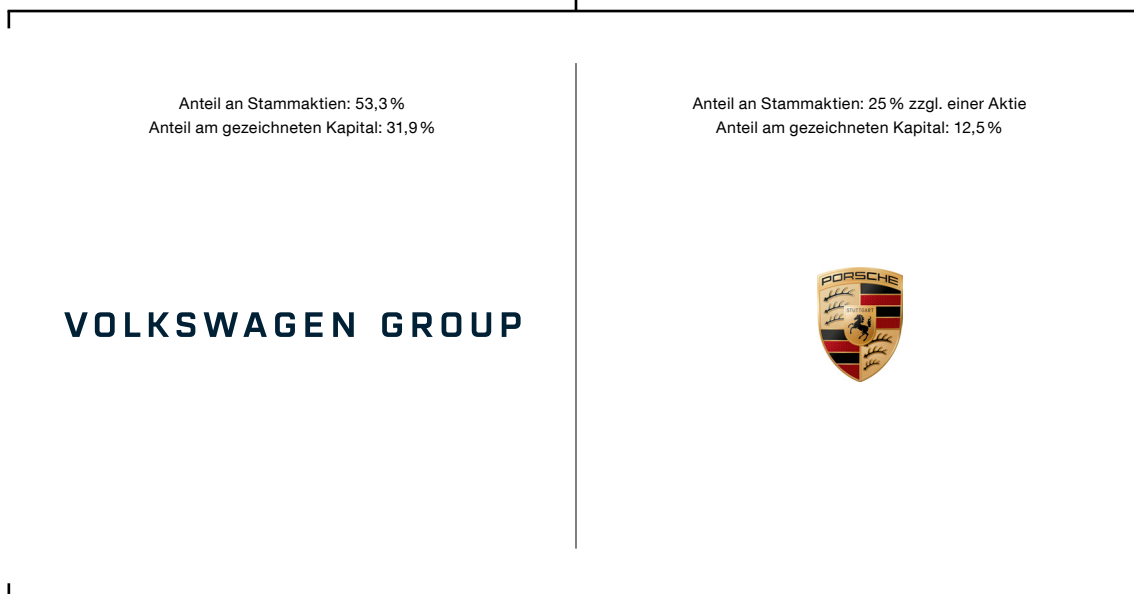
23,3 %

(2023: 19,7 %)

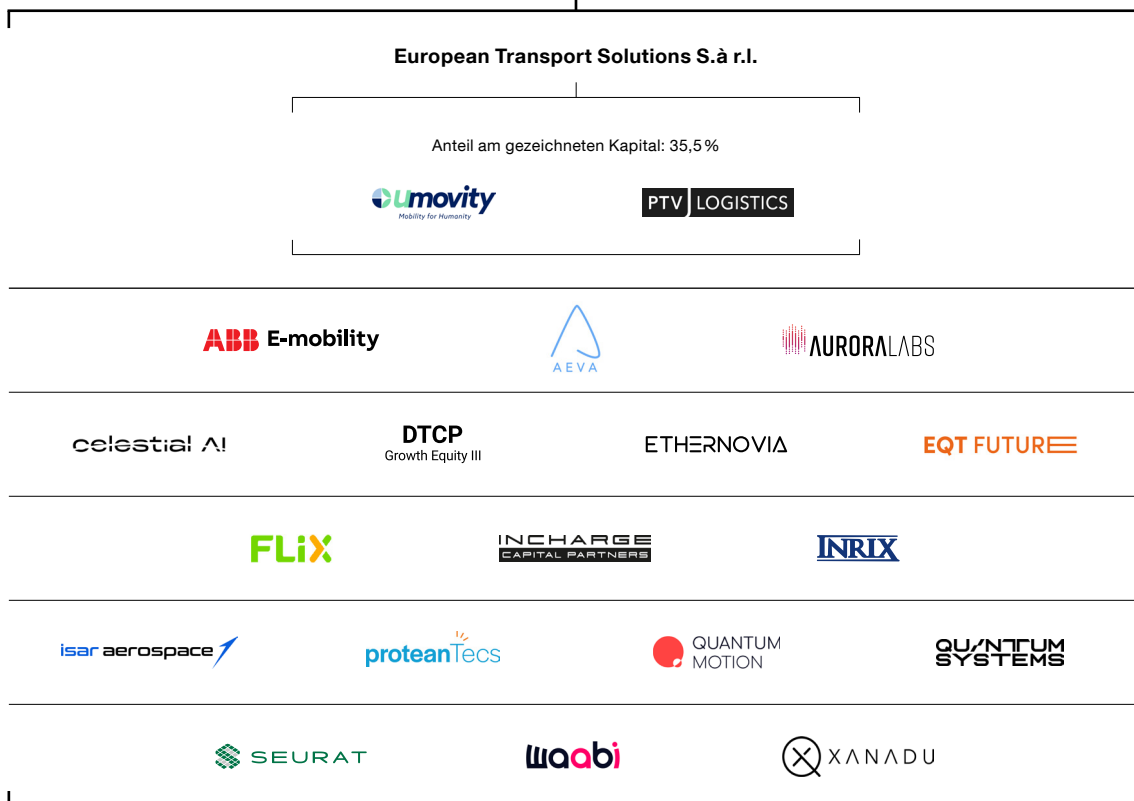
Das angepasste Konzernergebnis nach Steuern, die Konzern-Nettoverschuldung, der Net Asset Value, der Holding Discount und der Loan-to-Value werden im Glossar definiert.

PORSCHE AUTOMOBIL HOLDING SE

Kernbeteiligungen

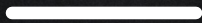


Portfoliobeteiligungen





INHALT



PORSCHE

1

An unsere Investoren **7**

2

Corporate Governance **22**

3

Konzernlagebericht **93**

4

Konzernabschluss **193**

5

Weitere Informationen **305**

Aus Gründen der Sprachvereinfachung wird im Geschäftsbericht der Porsche SE keine geschlechterspezifische Formulierung verwendet. Die gewählte Form steht stellvertretend für alle Geschlechter.

1

An unsere Investoren



1

An unsere Investoren

Brief an unsere Aktionäre	8
Der Vorstand	10
Porsche SE am Kapitalmarkt	11

Brief an unsere Aktionäre



Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

die europäische Automobilindustrie war im Geschäftsjahr 2024 mit großen Herausforderungen konfrontiert. Die Kernbeteiligungen der Porsche SE, die Volkswagen AG und die Porsche AG, mussten sich mit zunehmend schwierigen wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen auseinandersetzen wie insbesondere der sich verschärfenden Wettbewerbssituation im Automobilsektor, der Marktentwicklung in China, dem langsameren Hochlauf der Elektromobilität sowie weiter zunehmenden geopolitischen Spannungen und protektionistischen Tendenzen.

Dies wirkte sich auch auf die Porsche SE aus. So belief sich das Ergebnis nach Steuern des Porsche SE Konzerns im Geschäftsjahr 2024 auf minus 20,0 Milliarden Euro (Vorjahr: 5,1 Milliarden Euro). Es war maßgeblich geprägt von den nicht zahlungswirksamen Wertberichtigungen der Beteiligungsbuchwerte an der Volkswagen AG in Höhe von minus 19,9 Milliarden Euro sowie der Porsche AG in Höhe von minus 3,4 Milliarden Euro. Die bilanziellen Wertberichtigungen haben auf die Liquidität und auf die Nettoverschuldung der Porsche SE keinen Einfluss. Bereinigt um die Wertberichtigungseffekte auf die beiden Kernbeteiligungen erwirtschaftete die Porsche SE einen Gewinn. Das zeigt sich am angepassten Konzernergebnis nach Steuern, das 3,2 Milliarden Euro betrug – nach 5,1 Milliarden Euro im Vorjahr. Das angepasste Konzernergebnis nach Steuern war maßgeblich durch das Ergebnis aus der laufenden At-Equity-Bewertung von Anteilen an Volkswagen in Höhe von 3,0 Milliarden Euro (Vorjahr: 4,8 Milliarden Euro) sowie durch das Ergebnis aus der laufenden At-Equity-Bewertung von Anteilen an der Porsche AG in Höhe von 0,5 Milliarden Euro (Vorjahr: 0,4 Milliarden Euro) beeinflusst.

Aus Sicht der Porsche SE ist bei unseren Kernbeteiligungen eine Fokussierung auf Wettbewerbsfähigkeit, Rentabilität und eine nachhaltige Umsetzung der strategischen Zukunftsprogramme notwendig. Vor diesem Hintergrund begrüßen wir die Ende 2024 zwischen der Volkswagen AG und deren Arbeitnehmervertretung getroffene Vereinbarung „Zukunft Volkswagen“. Auch die Porsche AG hat umfangreiche Maßnahmen zur Stärkung der kurz- und mittelfristigen Ertragskraft des Unternehmens vorgesehen. Die ausgehandelten Maßnahmen sind erforderlich und richtig. Sie müssen jetzt konsequent umgesetzt werden.

Gleichzeitig setzt die Porsche SE ihren Weg zu einer diversifizierten Investitionsplattform entschlossen fort. Sowohl bei den Portfoliobeteiligungen als auch im Bereich potenzieller neuer Kernbeteiligungen prüfen wir kontinuierlich vielversprechende Investitionsoportunitäten. Im Geschäftsjahr 2024 haben wir erfolgreich Beteiligungen an der Flix SE, Waabi und Quantum Systems aufgebaut. Zudem haben wir gemeinsam mit der Beteiligungsgesellschaft DTCP das Joint Venture Incharge Capital Partners gegründet. Der in diesem Zusammenhang gemeinsam aufgelegte Fonds richtet seinen Investitionsfokus auf Softwareunternehmen im Bereich „Connected Mobility“.

Grundlage für unsere Investitionsaktivitäten ist ein robustes Finanzmanagement. Unsere erfolgreichen Refinanzierungsmaßnahmen sorgen für den notwendigen finanziellen Spielraum. So haben wir im April 2024 zwei Anleihen über insgesamt 1,6 Milliarden Euro bei Investoren platziert und dadurch unser Finanzierungsprofil noch langfristiger ausgerichtet. Für uns ein großer Erfolg: Denn die Transaktion war eine der größten Anleiheemissionen ohne Rating, die weltweit bis zu diesem Zeitpunkt durchgeführt wurden.

Finanziell ist die Porsche SE sehr solide aufgestellt, die Finanzkraft ist hoch. Das zeigt sich an der Konzern-Nettoverschuldung, die wir im vergangenen Geschäftsjahr planmäßig weiter abgebaut haben. Sie betrug zum 31. Dezember 2024 noch 5,2 Milliarden Euro, nach 5,7 Milliarden Euro ein Jahr zuvor.

Für das Geschäftsjahr 2025 gehen wir für die Porsche SE von einem angepassten Konzernergebnis nach Steuern zwischen 2,4 Milliarden Euro und 4,4 Milliarden Euro aus. Zudem erwarten wir zum 31. Dezember 2025 eine Konzern-Nettoverschuldung zwischen 4,9 Milliarden Euro und 5,4 Milliarden Euro.

An der finanziellen Entwicklung der Porsche SE im Geschäftsjahr 2024 werden wir Sie, liebe Aktionärinnen und Aktionäre, gewohnt zuverlässig und angemessen beteiligen. Daher schlagen Vorstand und Aufsichtsrat eine Dividende für das Geschäftsjahr in Höhe von 1,91 Euro je Vorzugsaktie (Vorjahr: 2,56 Euro) und 1,904 Euro je Stammaktie (Vorjahr: 2,554 Euro) vor. Der Rückgang des Dividendenvorschlags im Vergleich zur Vorjahresdividende ist im Wesentlichen auf den erwarteten geringeren Dividendenzufluss von der Volkswagen AG zurückzuführen.

Liebe Aktionärinnen und Aktionäre,

zwar zeichnet sich bereits ab, dass die makroökonomischen und politischen Rahmenbedingungen auch im Jahr 2025 herausfordernd bleiben werden. Dennoch sehen wir die Porsche SE gut aufgestellt, um in diesem Umfeld erfolgreich zu sein. Dabei setzen wir weiterhin auf Ihr Vertrauen und Ihre Unterstützung.



Hans Dieter Pötsch

Der Vorstand



Hans Dieter Pötsch | Vorstandsvorsitzender



Dr. Manfred Döss | Vorstand für Recht und Compliance



Dr. Johannes Lattwein | Vorstand für Finanzen und IT



Lutz Meschke | Vorstand für Beteiligungsmanagement

Porsche SE am Kapitalmarkt

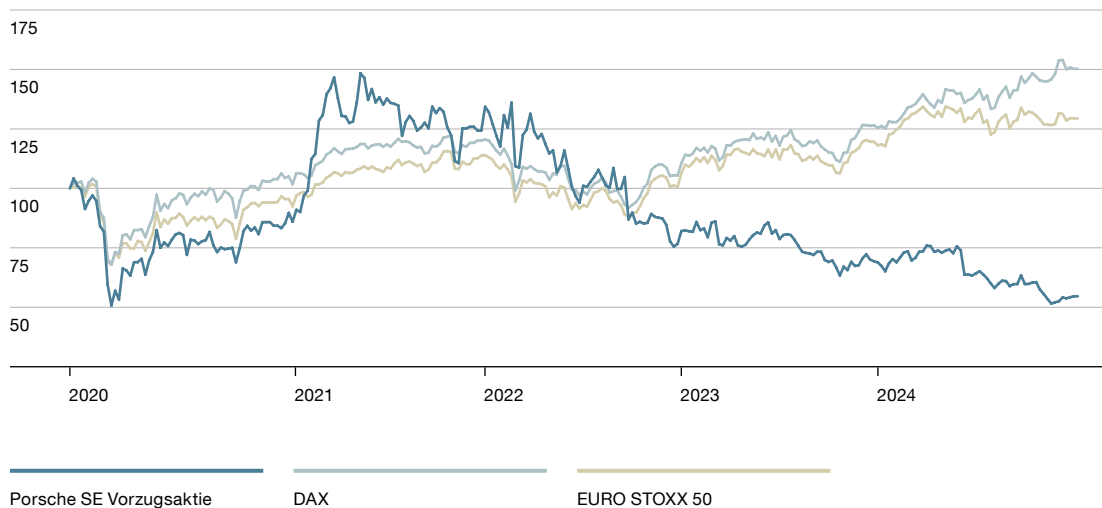
Entwicklung der internationalen Aktienmärkte und Indizes

Das Börsenjahr 2024 wurde weitestgehend von drei Hauptfaktoren beeinflusst: den geldpolitischen Maßnahmen der Notenbanken, den anhaltenden geopolitischen Spannungen – insbesondere im Nahen Osten und in der Ukraine – sowie der Wahl Donald Trumps zum neuen Präsidenten der Vereinigten Staaten.

Die internationalen Börsen verzeichneten insgesamt starke Kursgewinne. Vor allem der Technologiesektor profitierte von einer weiterhin hohen Nachfrage nach innovativen Technologien, insbesondere im Bereich Künstliche Intelligenz. Unternehmen aus dieser Branche setzten ihre positive Entwicklung fort.

Kursentwicklung Porsche SE Vorzugsaktie 2020 bis 2024

(Index: 31. Dezember 2019)



Ein wesentlicher Faktor war die Erwartung, dass die US-Notenbank ihre Zinspolitik angesichts einer rückläufigen Inflation weiter lockern könnte. Dies sorgte für Zuversicht an den Märkten. Gleichzeitig führten die geopolitischen Spannungen, insbesondere im Nahen Osten, zu kurzfristigen Marktschwankungen, die sich jedoch im Verlauf des Jahres weitgehend stabilisierten.

Zum Jahresende 2024 gewann die Erwartung wirtschaftspolitischer Reformen unter der zukünftigen Trump-Administration, darunter Steuererleichterungen und Deregulierungen, an Bedeutung und trug zur positiven Marktentwicklung bei.

Der Deutsche Aktienindex (DAX) startete das Jahr 2024 mit einer kräftigen Entwicklung und erreichte am 15. Mai 2024 ein Verlaufshoch von 18.869,36 Punkten. Im Anschluss setzte jedoch eine Korrektur ein, die am 6. August mit einem Rückgang auf 17.354,32 Punkte ihren Tiefpunkt fand. Ab diesem Zeitpunkt erholte sich der DAX und setzte seine Aufwärtsbewegung fort. Im Dezember erreichte er

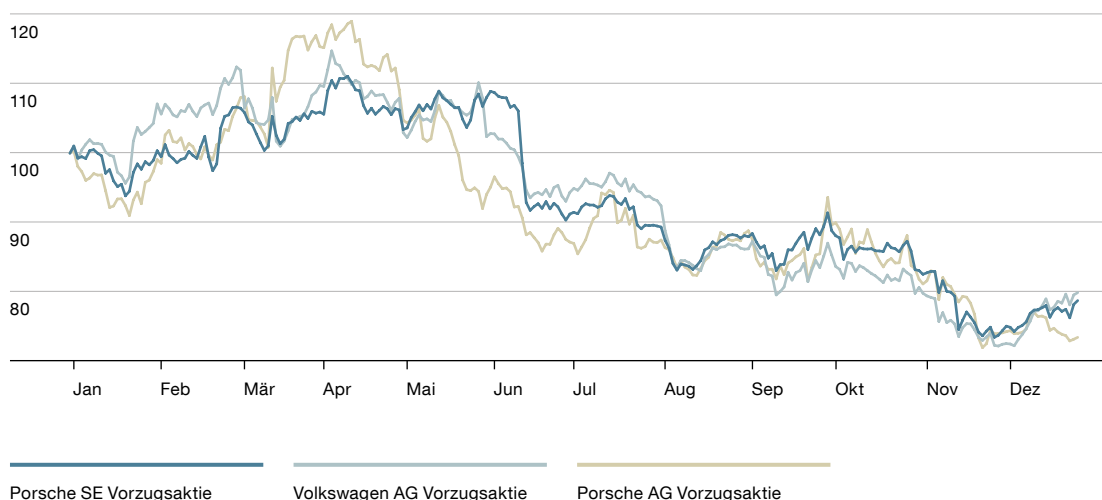
schließlich auf Schlusskursbasis sein Jahres- sowie sein historisches Allzeithoch von 20.426,27 Punkten. Zum Jahresende schloss der DAX bei 19.909,14 Punkten, was einem Zuwachs von rund 19 Prozent im Vergleich zum Schlussstand des Vorjahres (16.751,64 Punkte) entspricht.

Der Euro Stoxx 50 wies zum Ende des Jahres 2024 mit einem Stand von 4.895,98 Punkten ein Plus von rund acht Prozent im Vergleich zum Schlusskurs 2023 (4.521,65 Punkte) aus. Das Jahreshoch wurde mit 5.100,90 Zählern am 15. Mai 2024 erreicht. Der Jahrestiefstand lag am 17. Januar 2024 bei 4.403,08 Punkten.

Die Vorzugsaktie der Porsche SE erreichte am 10. April 2024 mit 51,54 Euro ihr Jahreshoch. Am 26. November 2024 fiel sie auf ihren Tiefstand von 33,86 Euro. Im Dezember erholte sich die Aktie und legte um rund 7 Prozent zu. Zum Jahresende notierte sie bei 36,35 Euro, was einem Rückgang von 22 Prozent im Vergleich zum Vorjahreswert (46,32 Euro) entspricht.

Kursentwicklung Porsche SE Vorzugsaktie 2024

(Index: 31. Dezember 2023)



Wichtige Basisdaten der Porsche SE Vorzugsaktie

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

Kennzahlen der Porsche SE Aktie

		2024	2023	2022	2021	2020
Jahresschlusskurs ^{1,2}	€	36,35	46,32	51,24	83,44	56,40
Jahreshöchstkurs ^{1,2}	€	51,54	59,76	94,94	101,20	69,86
Jahrestiefstkurs ^{1,2}	€	33,86	42,15	50,20	54,98	30,27
Anzahl ausgegebene Stammaktien (31. Dezember)		153.125.000	153.125.000	153.125.000	153.125.000	153.125.000
Anzahl ausgegebene Vorzugsaktien (31. Dezember)		153.125.000	153.125.000	153.125.000	153.125.000	153.125.000
Marktkapitalisierung (31. Dezember) ³	€	11.132.187.500	14.185.500.000	15.692.250.000	25.553.500.000	17.272.500.000
Ergebnis je Stammaktie ⁴	€	- 65,36	16,57 ⁶	17,62 ⁶	14,90	8,59
Ergebnis je Vorzugsaktie ⁴	€	- 65,36	16,57 ⁶	17,62 ⁶	14,90	8,59
Angepasstes Ergebnis je Stammaktie ^{4,5}	€	10,29	16,57 ⁶	15,66 ⁶	14,90	8,15
Angepasstes Ergebnis je Vorzugsaktie ^{4,5}	€	10,29	16,57 ⁶	16,00 ⁶	14,90	8,16
Dividende je Stammaktie	€	1,904 ⁷	2,554	2,554	2,554	2,204
Dividende je Vorzugsaktie	€	1,910 ⁷	2,560	2,560	2,560	2,210
Dividendenausschüttung	€	584.018.750	783.081.250	783.081.250	783.081.250	675.893.750
Dividendenausschüttung Stammaktien	€	291.550.000	391.081.250	391.081.250	391.081.250	337.487.500
Dividendenausschüttung Vorzugsaktien	€	292.468.750	392.000.000	392.000.000	392.000.000	338.406.250
Dividendenrendite ⁸	%	5,25	5,53	4,99	3,07	3,92

¹ Vorzugsaktie im Xetra-Handel

² Basierend auf Tagesschlusskurs

³ Stammaktien mit dem Marktpreis der Vorzugsaktien bewertet

⁴ Aus fortgeführten Aktivitäten, unverwässert und verwässert

⁵ Zur Definition siehe Glossar

⁶ Angepasst

⁷ Vorschlag an die Hauptversammlung der Porsche SE

⁸ Berechnungsbasis Vorzugsaktie Xetra-Jahresschlusskurs

Net Asset Value und Marktkapitalisierung der Porsche SE

Eine wesentliche Grundlage zur Bewertung von Holdingunternehmen bildet der Net Asset Value (siehe Glossar). Dieser resultiert aus der Summe der Marktwerte aller Beteiligungen abzüglich der Nettoverschuldung.

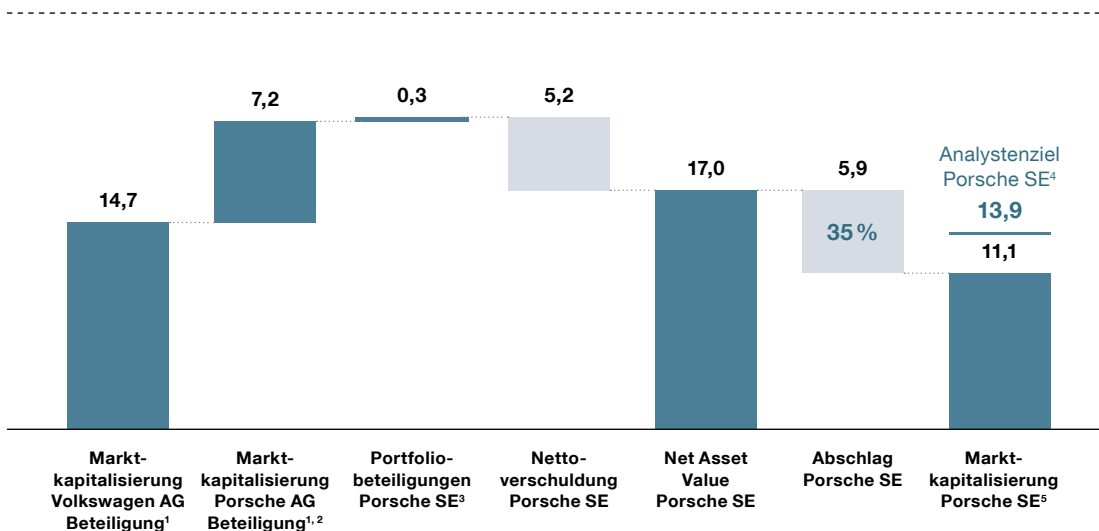
Holdingunternehmen wie die Porsche SE werden vom Kapitalmarkt in der Regel etwas niedriger als die Summe ihrer Beteiligungen bewertet. Bei diesem Abschlag handelt es sich um den sogenannten Holding-Discount (siehe Glossar). Der Holding-Discount der Porsche SE errechnet sich aus der

Differenz ihres Net Asset Values und ihrer aktuellen Marktkapitalisierung.

Der Net Asset Value der Porsche SE betrug am 31. Dezember 2024 rund 17 Mrd. Euro. Die Marktkapitalisierung der Porsche SE lag am Jahresende bei rund 11 Mrd. Euro. Daraus resultiert ein Holding-Discount von circa 35 Prozent. Anlegern eröffnet sich somit die Gelegenheit, sich über die Porsche SE mit einem Abschlag an attraktiven Vermögenswerten zu beteiligen.

Porsche SE Aktien wurden zum Stichtag 31. Dezember 2024 mit 35 Prozent Abschlag auf den Net Asset Value gehandelt

(in Mrd. €)



Aktienkurse: Stand 31. Dezember 2024, Volkswagen AG Stammaktien 92,15 €, Volkswagen AG Vorzugsaktien 89,04 €, Porsche AG Vorzugsaktien 58,42 €, Porsche SE Vorzugsaktien 36,35 €
 Nettoverschuldung und Portfoliobeteiligungen: Stand 31. Dezember 2024

¹ Porsche SE-Anteil am Kapital: Volkswagen AG 31,9%; Porsche AG 12,5%

² Aktienkurs Stammaktien = Aktienkurs Vorzugsaktien zzgl. eines Aufschlags von 7,5%

³ Bewertet zu IFRS-Konzernbuchwerten

⁴ Auf Basis Medianzielkurs 45,50 € von 14 Analysten

⁵ Stammaktien bewertet zum Aktienkurs der Vorzugsaktien

Hauptversammlung 2024

Die ordentliche Hauptversammlung der Porsche SE fand am 11. Juni 2024 als virtuelle Veranstaltung statt. Die Aktionäre beschlossen eine Dividende von 2,56 Euro je Vorzugsaktie und von 2,554 Euro je Stammaktie für das Geschäftsjahr 2023. Dies entspricht einer im Vergleich zum Vorjahr unveränderten Ausschüttungssumme von 783 Mio. Euro.

Die Aktionäre haben zudem das bisherige Aufsichtsratsmitglied Herrn Prof. KR Ing. Siegfried Wolf für eine weitere Amtszeit in den Aufsichtsrat der Porsche SE gewählt.

Den im Geschäftsjahr 2023 amtierenden Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats wurde jeweils Entlastung erteilt.

Dividende

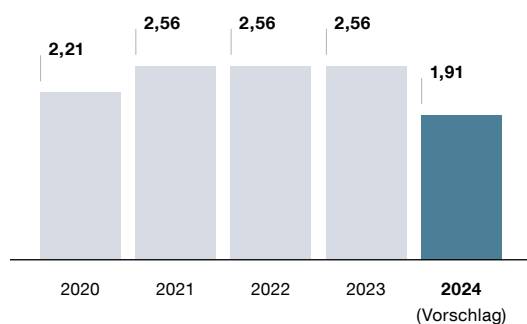
Der Vorstand der Porsche SE beteiligt die Aktionäre über die Dividende angemessen an der finanziellen Entwicklung des Unternehmens. Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung vor, für das Geschäftsjahr 2024 eine Dividende in Höhe von 1,91 Euro je Aktie an die Vorzugsaktionäre und in Höhe von 1,904 Euro je Aktie an die Stammaktionäre auszuschütten.

Dies entspricht einer Ausschüttungssumme von 584 Mio. Euro. Über den Dividendenvorschlag entscheidet die ordentliche Hauptversammlung, die am 23. Mai 2025 stattfinden wird.

Dividende der Porsche SE

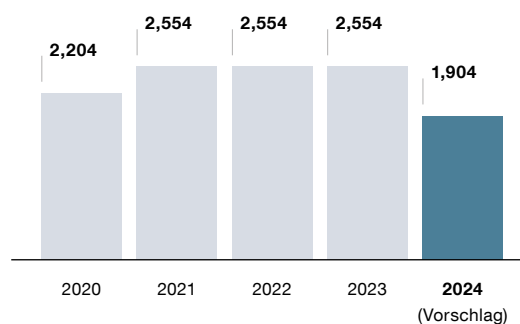
Dividende je Vorzugsaktie

(in €)



Dividende je Stammaktie

(in €)



Die Porsche SE ist eine verlässliche Dividendenzahlerin

Aktionärsstruktur zum 31. Dezember 2024

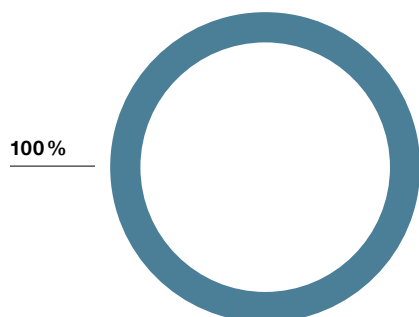
Das gezeichnete Kapital der Porsche SE in Form von nennwertlosen Inhaberaktien setzt sich zusammen aus 153.125.000 Stammaktien und 153.125.000 stimmrechtslosen Vorzugsaktien, auf die rechnerisch jeweils ein anteiliger Betrag am Grundkapital in Höhe von 1 Euro entfällt.

Die Stammaktien werden, soweit dies der Porsche SE bekannt ist, mittelbar ausschließlich von Mitgliedern der Familien Porsche und Piëch gehalten. Etwas weniger als die Hälfte der Vorzugsaktien werden von institutionellen Investoren gehalten, die zu einem erheblichen Teil ihren Firmensitz außerhalb Deutschlands haben.

Die weiteren im Streubesitz befindlichen Vorzugsaktien verteilen sich überwiegend auf private Anleger.

Aktionärsstruktur der Porsche SE

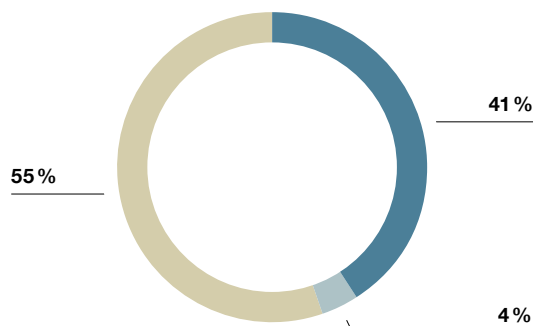
Stammaktien



■ Stammaktien

Die Stammaktien werden, soweit dies der Porsche SE bekannt ist, mittelbar ausschließlich von Mitgliedern der Familien Porsche und Piëch gehalten.

Vorzugsaktien¹



■ Institutionelle Anleger Ausland

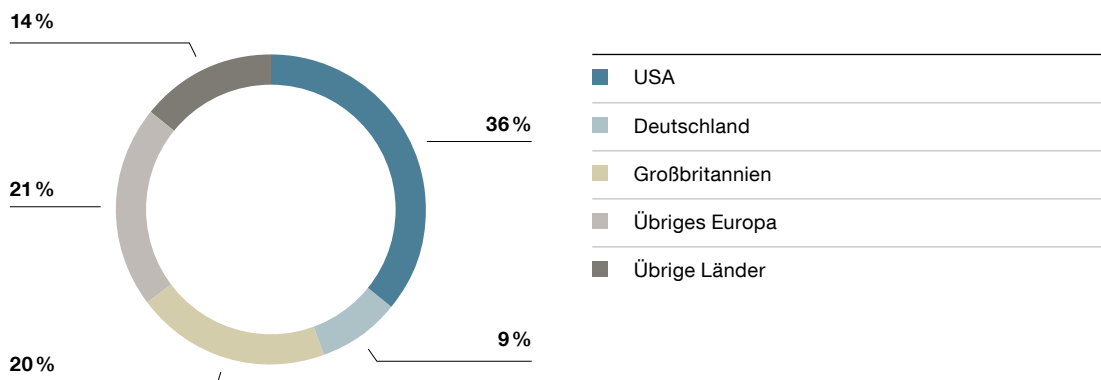
■ Institutionelle Anleger Inland

■ Privataktionäre/Weitere

¹ Auf Basis aller identifizierbaren Aktionäre

Stand 31. Dezember 2024

Geografische Verteilung der institutionellen Anleger¹



¹ Auf Basis aller identifizierbaren Aktionäre

Stand 31. Dezember 2024

Kapitalmarktkommunikation

Im Verlauf des Geschäftsjahres 2024 pflegten der Vorstand sowie die Abteilung Investor Relations der Porsche SE unverändert intensive Kommunikationsbeziehungen zu Kapitalmarktakteuren. Die Porsche SE setzt auf eine umfassende, zeitnahe und offene Kommunikation mit Analysten sowie privaten und institutionellen Investoren. Die Investor-Relations-Aktivitäten der Porsche SE entsprechen den Grundsätzen und Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex zur Transparenz. Insbesondere werden alle Aktionäre der Porsche SE im Rahmen der Investor-Relations-Aktivitäten gleich behandelt.

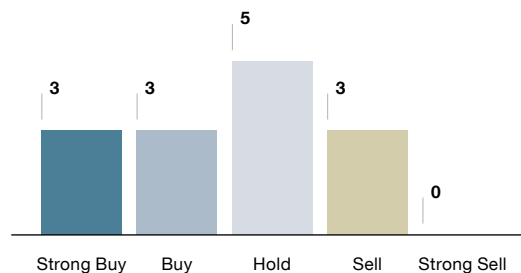
Im Verlauf des Jahres 2024 wurde entsprechend mit dem Kapitalmarkt kommuniziert, sowohl in virtuellen Formaten als auch durch persönliche Treffen vor Ort. Die Kommunikation mit Privatanlegern erfolgte insbesondere telefonisch und über digitale Kanäle.

Die Einschätzungen von Finanzanalysten sind sowohl für institutionelle als auch für private Investoren von großer Bedeutung, wenn es um Investitionsentscheidungen geht. Bis zum Ende des Geschäftsjahres am 31. Dezember 2024 haben sechs Analysten ihre positive Einschätzung für die Porsche SE abgegeben, indem drei Analysten eine besonders starke Kaufempfehlung („Strong Buy“) und drei weitere Analysten eine Kaufempfehlung („Buy“) ausgesprochen haben. Fünf Analysten haben mit einer Halteempfehlung („Hold“) eine neutrale Position eingenommen. Drei Analysten erteilten eine Verkaufsempfehlung („Sell“).

Das vorrangige Ziel der Investor-Relations-Aktivitäten der Porsche SE besteht darin, Marktteilnehmer auf der Eigen- und Fremdkapitalseite sowie weitere Stakeholder über die gegenwärtige Geschäftsentwicklung, die Unternehmens-, Finanz- und Investitionsstrategie umfassend zu informieren.

ESG-Aspekte (Environmental, Social, Governance) sind von zentraler Bedeutung für die Investor-Relations-Aktivitäten. Die Porsche SE verzichtet aus Gründen der Nachhaltigkeit unter anderem auf eine gedruckte Version ihres Geschäftsberichts. Es wird in diesem Zusammenhang insbesondere auch auf das Kapitel „Nachhaltigkeit im Porsche SE Konzern“ im Geschäftsbericht für das Geschäftsjahr 2024 verwiesen.

Analystenempfehlungen



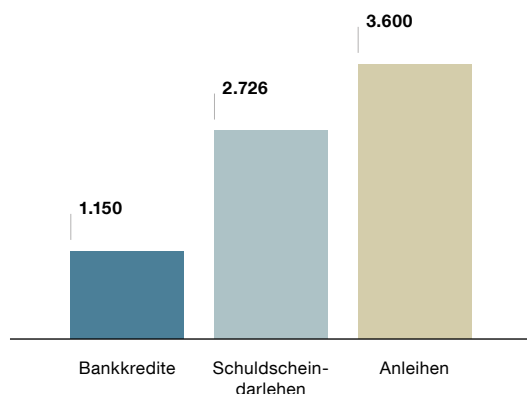
Stand 31. Dezember 2024

Fremdfinanzierung

Finanzierungsstruktur der Porsche SE zum 31. Dezember 2024

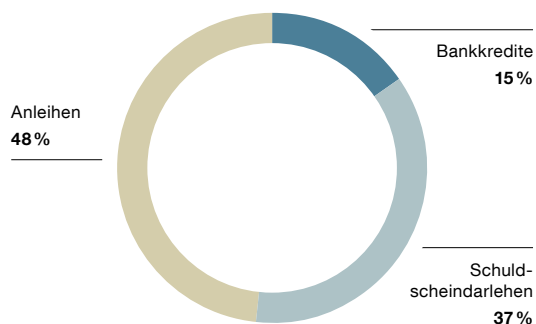
Nominalvolumen

(in Mio. €)



Relative Verteilung

der Finanzierungsinstrumente



Akquisitionsfinanzierung zum Erwerb der Anteile an der Porsche AG

Zur Finanzierung des Erwerbs eines Anteils von 25 Prozent plus eine Aktie der Stammaktien der Porsche AG hat die Porsche SE am 18. September 2022 mit einem internationalen Bankenkonsortium einen Finanzierungsvertrag über ein Volumen von bis zu insgesamt 8,9 Mrd. Euro abgeschlossen. Zum Ende des Geschäftsjahres 2024 bestehen aus dieser ursprünglichen Akquisitionsfinanzierung nach erfolgreichen Ausfinanzierungen noch Verbindlichkeiten aus Bankkrediten in Höhe von 1,2 Mrd. Euro mit einer Laufzeit bis 2027. Darüber hinaus enthält der Finanzierungsvertrag eine ungezogene revolvingierende Kreditlinie in Höhe von 1,0 Mrd. Euro. Diese wurde im Geschäftsjahr 2024 vorzeitig um ein weiteres Jahr bis zum 17. September 2027 verlängert.

Zum Bilanzstichtag stehen die folgenden Anleihen aus:

Anleihen

Nominal	Kupon	Laufzeit	ISIN
EUR 750 Millionen	4,500 %	27.04.2023 – 27.09.2028	XS2615940215
EUR 500 Millionen	4,125 %	04.07.2023 – 27.09.2027	XS2643320018
EUR 750 Millionen	4,250 %	04.07.2023 – 27.09.2030	XS2643320109
EUR 750 Millionen	3,750 %	16.04.2024 – 27.09.2029	XS2802891833
EUR 850 Millionen	4,125 %	16.04.2024 – 27.09.2032	XS2802892054

Refinanzierungsmaßnahmen im Geschäftsjahr 2024

Über ein Anleiheprogramm mit einem Volumen von 5 Mrd. Euro verfügt die Porsche SE weiterhin über einen institutionalisierten Zugang zum Anleihemarkt zum Zwecke der Finanzierung. Im Geschäftsjahr 2024 hat die Porsche SE unter diesem Programm erneut erfolgreich zwei Anleihen mit einem Gesamtvolumen von 1,6 Mrd. Euro platziert.

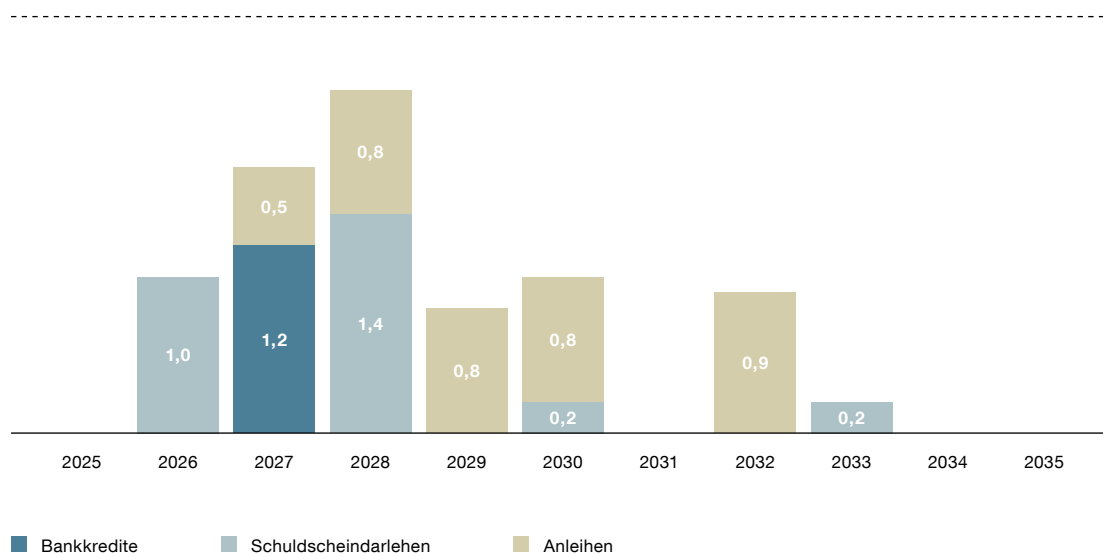
Mit ihren Anleihen adressiert die Porsche SE einen breiten Kreis möglicher Investoren, darunter Banken, Versicherungen, Pensionsfonds, Asset Manager sowie Investmentfonds. Durch die Stückelung der Anleihen von 1.000 Euro können auch Privatinvestoren in die Anleihen der Porsche SE investieren. Sie wurden zum Handel an der Luxemburger Börse zugelassen, werden aber auch an weiteren Börsenplätzen notiert.

Finanzierungsinstrumente und Fälligkeitsprofil

Das Finanzierungsprofil der Porsche SE zeichnet sich durch ein ausgewogenes Verhältnis der Finanzierungsinstrumente aus. Das Fälligkeitsprofil ist gekennzeichnet durch eine ausbalancierte Laufzeitenstruktur mit einer ersten Fälligkeit in 2026.

Fälligkeitsprofil zum 31. Dezember 2024

(in Mrd. €)



2

Corporate Governance



2

Corporate Governance

Mitglieder der Verwaltungsorgane der Porsche SE und deren Mandate	23
Bericht des Aufsichtsrats	29
Veröffentlichung der Erklärung zur Unternehmensführung	40
Vergütungsbericht	41
Nachhaltigkeit im Porsche SE Konzern	69

Mitglieder der Verwaltungsorgane der Porsche Automobil Holding SE und deren Mandate

Mitglieder des Aufsichtsrats

Dr. Wolfgang Porsche

Vorsitzender

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

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt
- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart (Vorsitz)¹
- Volkswagen AG, Wolfsburg¹
- Familie Porsche AG Beteiligungsgesellschaft,
Salzburg (Vorsitz)
- Porsche Holding Gesellschaft m.b.H.,
Salzburg
- Schmittenhöhebahn AG, Zell am See
(bis 23. Mai 2024)

Dr. Hans Michel Piëch

Stellvertretender Vorsitzender

Mitglied des Aufsichtsrats
der Volkswagen AG

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt
- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart¹
- Volkswagen AG, Wolfsburg¹
- Porsche Holding Gesellschaft m.b.H.,
Salzburg
- Schmittenhöhebahn AG, Zell am See

● Mitgliedschaften in inländischen gesetzlich zu bildenden
Aufsichtsräten

○ Vergleichbare Mandate im In- und Ausland

¹ Börsennotiert

Bei allen Mandaten handelt es sich um konzernexterne Mandate.

Stand der Mandate: 31. Dezember 2024, sofern nicht anders
dargestellt

Prof. Dr. Ulrich Lehner

Mitglied des Aufsichtsrats der
Porsche Automobil Holding SE

Dr. Ferdinand Oliver Porsche

Mitglied des Vorstands der Familie Porsche AG
Beteiligungsgesellschaft

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt
- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart¹
- Volkswagen AG, Wolfsburg¹
- Porsche Holding Gesellschaft m.b.H.,
Salzburg
- Porsche Lifestyle GmbH & Co. KG, Ludwigsburg

Mag. Josef Michael Ahorner

Mitglied des Aufsichtsrats der AUDI AG

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt
- Automobili Lamborghini S.p.A., Sant'Agata
Bolognese

Mag. (FH) Marianne Heiß

Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt
- Flix SE, München (bis 7. Oktober 2024)
- Volkswagen AG, Wolfsburg¹
- Alfred Ritter GmbH & Co. KG, Waldenbuch
(seit 20. Januar 2025)
- Paysafe Limited, London¹
(seit 24. September 2024)

Dr. Günther Horvath

Geschäftsführer und zugleich
selbstständiger Rechtsanwalt bei der
Dr. Günther J. Horvath Rechtsanwalt GmbH

Mandate:

- Volkswagen AG, Wolfsburg¹

Sophie Piëch

Geschäftsführerin der Dr. Hans Michel Piëch GmbH

Mandate:

- Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg

● Mitgliedschaften in inländischen gesetzlich zu bildenden
Aufsichtsräten

○ Vergleichbare Mandate im In- und Ausland

¹ Börsennotiert

Bei allen Mandaten handelt es sich um konzernerne Mandate.

Stand der Mandate: 31. Dezember 2024, sofern nicht anders
dargestellt

Peter Daniell Porsche

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

Mandate:

- o Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg
- o Porsche Lifestyle GmbH & Co. KG, Ludwigsburg
- o ŠKODA AUTO a.s., Mladá Boleslav

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

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

Mandate:

- Schaeffler AG, Herzogenaurach¹
- Vitesco Technologies Group AG, Regensburg (Vorsitz)¹ (bis 1. Oktober 2024)
- o MIBA AG, Mitterbauer Beteiligungs AG, Laakirchen (gemäß § 28a Abs. 5 Ziff. 5 österreichisches Bankwesengesetz eine Aufsichtsrats-tätigkeit)
- o Steyr Automotive GmbH, Steyr (Vorsitz)

● Mitgliedschaften in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten

o Vergleichbare Mandate im In- und Ausland

¹ Börsennotiert

Bei allen Mandaten handelt es sich um konzernexterne Mandate.

Stand der Mandate: 31. Dezember 2024, sofern nicht anders dargestellt

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

Präsidialausschuss:

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

Prüfungsausschuss:

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

Nominierungsausschuss:

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

Mitglieder des Vorstands

Hans Dieter Pötsch

Vorstandsvorsitzender
der Porsche Automobil Holding SE

Vorsitzender des Aufsichtsrats der
Volkswagen AG

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt
- Bertelsmann Management SE, Gütersloh
- Bertelsmann SE & Co. KGaA, Gütersloh
- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart¹
- TRATON SE, München (Vorsitz)¹
- Volkswagen AG, Wolfsburg (Vorsitz)¹
- Wolfsburg AG, Wolfsburg
- Autostadt GmbH, Wolfsburg
- Porsche Austria Gesellschaft m.b.H., Salzburg (Vorsitz)
- Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg (Vorsitz)
- Porsche Retail GmbH, Salzburg (Vorsitz)
- VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg (stv. Vorsitz)

Dr. Manfred Döss

Vorstand für Recht und Compliance
der Porsche Automobil Holding SE

Vorstand für Integrität und Recht
der Volkswagen AG

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt (Vorsitz)
- TRATON SE, München¹
- Grizzlys Wolfsburg GmbH, Wolfsburg

● Mitgliedschaften in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten

○ Vergleichbare Mandate im In- und Ausland

¹ Börsennotiert

Bei allen Mandaten handelt es sich um konzernexterne Mandate.

Stand der Mandate: 31. Dezember 2024

Dr. Johannes Lattwein

Vorstand für Finanzen und IT
der Porsche Automobil Holding SE

Mandate:

- o European Transport Solutions S.à r.l.,
Luxemburg
- o Incharge Capital Partners GmbH, Hamburg
(seit 19. März 2024)
- o Vanudis GmbH, Heidelberg (seit 27. März 2024)

Lutz Meschke

Vorstand für Beteiligungsmanagement
der Porsche Automobil Holding SE

Stellvertretender Vorstandsvorsitzender
und Vorstand für Finanzen und IT
der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG

Mandate:

- Porsche Leipzig GmbH, Leipzig
- VfB Stuttgart 1893 AG, Stuttgart
(seit 7. Februar 2024)
(stv. Vorsitz seit 27. September 2024)
- o European Transport Solutions S.à r.l.,
Luxemburg
- o Incharge Capital Partners GmbH, Hamburg
(seit 19. März 2024)
- o MHP Management und IT-Beratung GmbH,
Ludwigsburg (Vorsitz)
- o Porsche Consulting GmbH, Bietigheim-Bissingen
(Vorsitz)
- o Porsche Deutschland GmbH,
Bietigheim-Bissingen
- o Porsche Digital GmbH, Ludwigsburg
- o Porsche eBike Performance GmbH, Ottobrunn
(Vorsitz)
- o Porsche Engineering Group GmbH, Weissach
- o Porsche Engineering Services GmbH,
Bietigheim-Bissingen
- o Porsche Enterprises Inc., Atlanta
- o Porsche Financial Services GmbH,
Bietigheim-Bissingen (Vorsitz)
- o Porsche Investment Management S.A.,
Luxemburg (Vorsitz)
- o Porsche Lifestyle GmbH & Co. KG, Ludwigsburg
(Vorsitz)
- o Rimac Group d.o.o., Sveta Nedelja

● Mitgliedschaften in inländischen gesetzlich zu bildenden
Aufsichtsräten

o Vergleichbare Mandate im In- und Ausland

¹ Börsennotiert

Bei allen Mandaten handelt es sich um konzernexterne Mandate.

Stand der Mandate: 31. Dezember 2024

Bericht des Aufsichtsrats



Sehr geehrte Damen und Herren,

die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, („Porsche SE“) ist eine Holdinggesellschaft mit Beteiligungen in den Bereichen Mobilitäts- und Industrietechnologie, deren Vorzugsaktien im Deutschen Aktienindex („DAX“) notiert sind.

Die Unternehmens- und Investitionsstrategie der Porsche SE zielt auf die nachhaltige Wertschaffung für ihre Aktionäre bei einem ausgewogenen Risiko-Rendite-Profil. Neben der aktiven Verwaltung der bestehenden Beteiligungen erweitert und diversifiziert die Porsche SE ihr Portfolio mit gezielten Investitionen. Hierzu sollen diese Investitionsaktivitäten langfristig ausgeweitet und die bestehende Investmentplattform weiter skaliert werden, um die Porsche SE nachhaltig und als renommierte globale Investmentplattform sowie als „Partner of Choice“ für Investitionspartner zu positionieren.

Als Kernbeteiligungen hält die Porsche SE die Mehrheit der Stammaktien an der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg, („Volkswagen AG“) und 25 Prozent plus eine Aktie der Stammaktien an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart („Porsche AG“). Die Porsche SE versteht sich als langfristig orientierter Ankerinvestor der Volkswagen AG und der Porsche AG. Die Volkswagen AG und die Porsche AG mussten sich im Geschäftsjahr 2024 mit zunehmend schwierigen wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen auseinandersetzen wie insbesondere der sich verschärfenden Wettbewerbssituation im Automobilssektor, der Marktentwicklung in China, dem langsameren Hochlauf der Elektromobilität sowie weiter zunehmenden geopolitischen Spannungen und protektionistischen Tendenzen. Vor diesem Hintergrund kam es im Konzernabschluss der Porsche SE zu Wertberichtigungen der Beteiligungsbuchwerte an der Volkswagen AG in Höhe von minus 19,9 Mrd. Euro sowie der Porsche AG in Höhe von minus 3,4 Mrd. Euro. Davon unbenommen unterstützt die Porsche SE die Volkswagen AG und Porsche AG unvermindert bei der Erreichung der strategischen Ziele und ist weiterhin vom langfristigen Wertsteigerungspotenzial der Kernbeteiligungen überzeugt.

Als Portfoliobeteiligungen hält die Porsche SE Minderheitsbeteiligungen an mehr als zehn Technologieunternehmen in Nordamerika, Europa und Israel. Zudem werden dieser Kategorie Beteiligungen an Private Equity und Venture Capital Fonds zugeordnet.

Arbeit des Aufsichtsrats

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

Der Aufsichtsrat der Porsche SE hat die ihm nach Gesetz, Satzung und der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat obliegenden Aufgaben im Geschäftsjahr 2024 in vollem Umfang wahrgenommen. Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2024 vier ordentliche Sitzungen abgehalten. Die ordentlichen Sitzungen fanden im März, Juni, September und Dezember statt. Alle Sitzungen wurden als Präsenzsitzungen abgehalten, an denen nicht vor Ort anwesende Aufsichtsratsmitglieder per Videozuschaltung teilgenommen haben. Nicht teilnehmende Aufsichtsratsmitglieder fehlten entschuldigt. Außerordentliche Sitzungen des Aufsichtsrats fanden im Geschäftsjahr 2024 nicht statt.

Einzelne Beschlüsse des Aufsichtsrats wurden im Wege des Umlaufverfahrens gefasst. Unter anderem wurde über die Implementierung des Incharge Fund I sowie die Gründung der Porsche Fünfte Beteiligung GmbH und der Porsche Sechste Beteiligung GmbH beschlossen.

Der Aufsichtsrat wurde im Rahmen seiner Überwachungs- und Beratungsaufgaben während des Geschäftsjahrs 2024 anhand schriftlicher Berichte des Vorstands sowie mündlich in Sitzungen über die Unternehmensentwicklung ausführlich informiert und zugleich in alle grundlegenden Entscheidungen eingebunden. Im Fokus der Berichterstattung standen die wirtschaftliche Lage der Porsche SE und ihrer Beteiligungen (insbesondere der Volkswagen AG und der Porsche AG), der Geschäftsverlauf, die Entwicklung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage und die Chancen- und Risikolage.

Zudem überwachte der Aufsichtsrat die Wirtschaftlichkeit der Unternehmung. Der Aufsichtsrat prüfte ferner den mit uneingeschränkten Bestätigungsvermerken versehenen Jahres- und Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2023 jeweils ergänzt um den zusammengefassten Lagebericht und Konzernlagebericht („zusammengefasster Konzernlagebericht“), stellte den Jahresabschluss 2023 der Porsche SE fest und billigte den Konzernabschluss 2023 der Porsche SE. Der Aufsichtsrat prüfte zudem den Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen („Abhängigkeitsbericht“) für das Geschäftsjahr 2023, gegen den ebenfalls keine Einwendungen erhoben wurden.

Ein Fokus der Überwachungstätigkeit des Aufsichtsrats im abgelaufenen Geschäftsjahr betraf die Finanzierungsstrategie der Gesellschaft. Der Aufsichtsrat ließ sich umfassend und fortlaufend über die Finanzierungsmaßnahmen berichten und stimmte der Aktualisierung des beste-

henden Anleiheprogramms mit einem Rahmen von bis zu 5 Mrd. EUR zu, unter welchem im April 2024 eine weitere Anleihe im Volumen von 1,6 Mrd. EUR begeben wurde.

Auch über die Entwicklung und den Stand der verschiedenen Rechtsstreitigkeiten (insbesondere der Schadensersatzklagen im Zusammenhang mit dem Beteiligungsaufbau an der Volkswagen AG im Jahr 2008 und der Dieseldiagnostik) ließ sich der Aufsichtsrat fortlaufend berichten.

Der Aufsichtsrat hat sich des Weiteren mit den Auswirkungen des Kriegs gegen die Ukraine, den Preissteigerungen auf den Energie- und Rohstoffmärkten, den eingeschränkten Verfügbarkeiten von Teilen, Energie- und sonstigen Rohstoffen sowie des Absatzrückgangs im Segment der Elektromobilität auf den Geschäftsbetrieb der Porsche SE bzw. deren Beteiligungen beschäftigt und ließ sich vom Vorstand regelmäßig hierüber berichten.

Darüber hinaus befasste sich der Aufsichtsrat mit der Unternehmensplanung im Sinne des grundsätzlichen Planungsprozesses und der Budgetplanung. Der Aufsichtsrat überwachte ferner die ordnungsgemäße Geschäftsführung durch den Vorstand. Die Überwachung bezog sich auch auf angemessene Maßnahmen zur Risikovorsorge und Compliance. Er kontrollierte, dass der Vorstand die ihm nach § 91 Abs. 2 und 3 AktG obliegenden Maßnahmen in geeigneter Form getroffen hat, insbesondere ob der Vorstand ein Überwachungssystem eingerichtet hat, welches sicherstellt, dass bestandsgefährdende Entwicklungen frühzeitig erkannt werden, und ob der Vorstand ein im Hinblick auf den Umfang der Geschäftstätigkeit und die Risikolage des Unternehmens angemessenes und wirksames internes Kontrollsystem und Risikomanagementsystem eingerichtet hat.

Der Aufsichtsrat berücksichtigte bei seiner Arbeit auch den Themenbereich ESG (Environmental, Social und Governance), der nach Auffassung des Aufsichtsrats für die Unternehmenstätigkeit der Porsche SE in besonderem Maße relevant ist. Frau Mag. (FH) Marianne Heiß als zuständige ESG-Expertin im Aufsichtsrat stand dazu im regelmäßigen Austausch mit dem Vorstand.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats nehmen die für ihre Aufgaben erforderlichen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen grundsätzlich eigenverantwortlich wahr und werden dabei von der Porsche SE unterstützt. Zusätzlich wurde im Geschäftsjahr 2024 für die Aufsichtsratsmitglieder der Porsche SE eine Schulung zum Thema Bestechungs- und Korruptionsbekämpfung durchgeführt.

Ferner befasste sich der Aufsichtsrat aufgrund der von ihm festgesetzten Zustimmungsvorbehalte insbesondere mit dem Stimmverhalten der Porsche SE in den ordentlichen Hauptversammlungen der Volkswagen AG und der Porsche AG sowie dem Abschluss von Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträgen zwischen der Porsche SE und der Porsche Fünfte Beteiligung GmbH sowie der Porsche Sechste Beteiligung GmbH.

Offenlegung der Sitzungsteilnahmen im Aufsichtsratsplenium im Geschäftsjahr 2024:

2024	Sitzungs- anwesenheit	Anwesenheit (%)	Art der Teilnahme	
			Präsenz	Video
Aufsichtsratsplenium				
Dr. Wolfgang Porsche (Vorsitzender)	4/4	100	3	1
Dr. Hans Michel Piëch (Stv. Vorsitzender)	4/4	100	3	1
Mag. Josef Michael Ahorner	4/4	100	2	2
Mag. Marianne Heiß	4/4	100	4	0
Dr. Günther Horvath	3/4	75	3	0
Prof. Dr. Ulrich Lehner	4/4	100	4	0
Sophie Piëch	4/4	100	3	1
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	4/4	100	3	1
Peter Daniell Porsche	4/4	100	4	0
Prof. KR Ing. Siegfried Wolf	4/4	100	2	2

Ausschüsse

Zur Wahrnehmung seiner Aufgaben hatte der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2024 insgesamt drei Ausschüsse (Präsidialausschuss, Prüfungsausschuss und Nominierungsausschuss) eingerichtet. Die Ausschüsse unterstützen den Aufsichtsrat und bereiten dessen Beschlüsse sowie Themen vor, die im Plenum zu behandeln sind. Darüber hinaus können im gesetzlich zulässigen Rahmen Entscheidungsbefugnisse des Aufsichtsrats an einzelne seiner Ausschüsse übertragen werden.

Die Zusammensetzung der einzelnen Ausschüsse des Aufsichtsrats ist sowohl im Geschäftsbericht unter „Mitglieder der Verwaltungsorgane der Porsche SE und deren Mandate“ als auch in der Erklärung zur Unternehmensführung, als Teil des zusammengefassten Konzernlageberichts, näher beschrieben. Zusätzlich ist die Erklärung zur Unternehmensführung eigenständig auf der Website der Gesellschaft unter www.porsche-se.com/unternehmen/corporate-governance/ veröffentlicht.

Präsidialausschuss

Der Präsidialausschuss entscheidet in Eilfällen über zustimmungspflichtige Geschäfte. Außerdem fungiert er als Personalausschuss und spricht Empfehlungen über Abschluss, Änderung und Aufhebung von Anstellungsverträgen der Vorstandsmitglieder an den Aufsichtsrat aus. Der Präsidialausschuss ist außerdem für die Vorbereitung von Beschlüssen des Aufsichtsrats und die Behandlung von Themen zuständig, die zur Umsetzung der durch den Vorstand erarbeiteten Investitionsstrategie erforderlich oder zweckmäßig sind.

Der Präsidialausschuss bereitet Beschlüsse des Aufsichtsrats über das Vergütungssystem für den Vorstand sowie dessen regelmäßige Überprüfung vor. Entsprechend der Empfehlung des Präsidialausschusses hat der Aufsichtsrat bereits im Verlauf des Geschäftsjahrs 2023 das damals geltende Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands der Porsche SE fortentwickelt, das am 23. Juli 2021 einstimmig von der Hauptversammlung gebilligt worden war (das „Vergütungssystem 2021“). Am 4. Dezember 2023 hat der Aufsichtsrat das weiterentwickelte Vergütungssystem beschlossen (das „weiterentwickelte Vergütungssystem 2024“). Das weiterentwickelte Vergütungssystem 2024 wurde von der Hauptversammlung am 11. Juni 2024 einstimmig gebilligt. Entsprechend der Empfehlung des Präsidialausschusses hat der Aufsichtsrat am 20. März 2025 eine erneute Weiterentwicklung des Vergütungssystems für Vorstandsmitglieder beschlossen (das „weiterentwickelte Vergütungssystem 2025“). Das weiterentwickelte Vergütungssystem 2025 soll der Hauptversammlung der Porsche SE am 23. Mai 2025 zur Billigung vorgelegt werden. Zudem befasste sich der Präsidialausschuss im Geschäftsjahr 2024 mit der langfristigen Nachfolgeplanung im Vorstand.

Darüber hinaus erarbeitet der Präsidialausschuss für jedes abgelaufene Geschäftsjahr unter Berücksichtigung der jeweiligen Geschäfts- und Ertragslage und basierend auf der individuellen Leistung des einzelnen Vorstandsmitglieds einen Vorschlag für die individuelle Höhe der variablen Vergütung der Vorstandsmitglieder. Dieser Vorschlag wird dem Aufsichtsrat der Porsche SE zur Entscheidung vorgelegt. Der Präsidialausschuss ist auch für die Genehmigung von Nebentätigkeiten der Vorstandsmitglieder zuständig.

Prüfungsausschuss

Der Prüfungsausschuss unterstützt den Aufsichtsrat bei der Überwachung der Geschäftsführung und befasst sich insbesondere mit der Prüfung der Rechnungslegung, der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des Internen Revisions- und Compliancemanagementsystems, der Abschlussprüfung, insbesondere der Auswahl und der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers, der Qualität der Abschlussprüfung und den vom Abschlussprüfer zusätzlich erbrachten Leistungen. Im vergangenen Geschäftsjahr prüfte der Prüfungsausschuss regelmäßig, ob das eingerichtete Risikofrüherkennungssystem geeignet ist, den Fortbestand der Gesellschaft gefährdende Entwicklungen frühzeitig zu erkennen. Er überzeugte sich von der Leistungsfähigkeit des Risikomanagementsystems einschließlich des Internen Kontrollsystems sowie der Tätigkeit der Internen Revision und ließ sich regelmäßig hierüber berichten. Über geänderte rechtliche Vorgaben ließ sich der Prüfungsausschuss unterrichten. Seine Erkenntnisse gab der Prüfungsausschuss im Rahmen regelmäßiger Berichte an das Aufsichtsratsplenum weiter.

Die Prüfung der Rechnungslegung durch den Prüfungsausschuss betrifft insbesondere den Jahres- und Konzernabschluss jeweils ergänzt um den zusammengefassten Konzernlagebericht. Der Prüfungsausschuss behandelt für den Aufsichtsrat den Halbjahresfinanzbericht und die Konzernquartalsmitteilungen und erörtert diese mit dem Vorstand sowie den Halbjahresfinanzbericht auch mit dem Abschlussprüfer. Zusätzlich befasst sich der Prüfungsausschuss, sofern

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

Im Zusammenhang mit der Abschlussprüfung legt der Prüfungsausschuss dem Aufsichtsrat eine Empfehlung für die Wahl des Abschlussprüfers vor, die – außer in den Fällen der Erneuerung des Prüfungsmandats – im Anschluss an ein Auswahlverfahren im Sinne des Art. 16 Abs. 3 Verordnung (EU) Nr. 537/2014 erstellt wird, mindestens zwei Kandidaten umfasst und begründet wird. Am 20. März 2025 empfahl der Prüfungsausschuss dem Aufsichtsrat, der Hauptversammlung die Grant Thornton AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Düsseldorf, („Grant Thornton AG“) als Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2025 vorzuschlagen und somit das Prüfungsmandat zu erneuern. Vor Abgabe seiner Wahlempfehlung an den Aufsichtsrat prüfte der Prüfungsausschuss intensiv die Unabhängigkeit des Abschlussprüfers.

Darüber hinaus überwacht der Prüfungsausschuss die Unabhängigkeit des Abschlussprüfers laufend und stellt insbesondere sicher, dass die durch den Vorstand beauftragten Nichtprüfungsleistungen des Abschlussprüfers keine Anhaltspunkte für Ausschluss- oder Befangenheitsgründe oder eine Gefährdung der Unabhängigkeit ergeben. Der Prüfungsausschuss ist ermächtigt, für den Aufsichtsrat dem von der Hauptversammlung gewählten Abschlussprüfer den Prüfungsauftrag zu erteilen, das Honorar mit ihm zu vereinbaren und die Prüfungsschwerpunkte festzulegen. Zudem befasst er sich mit den besonders wichtigen Prüfungssachverhalten und beurteilt regelmäßig die Qualität der Abschlussprüfung.

Nominierungsausschuss

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

Der Nominierungsausschuss befasste sich zu Beginn des Geschäftsjahres 2024 mit der Nachfolgeplanung für das Aufsichtsratsmitglied Herrn Prof. TU Graz e.h. KR Ing. Siegfried Wolf, da seine Amtszeit mit Ablauf der Hauptversammlung am 11. Juni 2024 endete. Herr Prof. TU Graz e.h. KR Ing. Siegfried Wolf wurde durch den Nominierungsausschuss aufgrund seiner mehrjährigen Zugehörigkeit zum Aufsichtsrat der Porsche SE, seiner umfassenden Erfahrung in mehreren Aufsichtsgremien und seiner fachlichen Expertise speziell im Bereich der Automobilindustrie, Mobilitätslösungen und Beteiligungsverwaltung zur Wiederwahl vorgeschlagen. Die Empfehlung berücksichtigte sowohl das im Hinblick auf die Zusammensetzung des Aufsichtsrats erarbeitete Kompetenzprofil als auch das vom Aufsichtsrat verfolgte Diversitätskonzept, das auf die Vertretung beider Geschlechter, eine angemessene Altersstruktur und einen diversen Ausbildungs- und Berufshintergrund im Aufsichtsrat ausgerichtet ist.

Sitzungen der Ausschüsse

Der Präsidialausschuss und der Prüfungsausschuss haben im Geschäftsjahr 2024 jeweils vier ordentliche Sitzungen abgehalten. Alle Sitzungen des Präsidialausschusses und des Prüfungsausschusses fanden als Präsenzsitzungen statt, bei denen nicht vor Ort anwesende Ausschussmitglieder per Videozuschaltung teilnahmen. Der Nominierungsausschuss hat im Geschäftsjahr 2024 eine ordentliche Sitzung abgehalten, die als Präsenzsitzung stattfand und an der nicht vor Ort anwesende Ausschussmitglieder per Videozuschaltung teilnahmen. Kein Ausschuss tagte außerordentlich. Über die Arbeit sämtlicher Ausschüsse wurde dem Aufsichtsratsplenium stets berichtet.

Offenlegung der Sitzungsteilnahmen in den Ausschüssen im Geschäftsjahr 2024:

2024	Sitzungs- anwesenheit	Anwesenheit (%)	Art der Teilnahme	
			Präsenz	Video
Präsidialausschuss				
Dr. Wolfgang Porsche (Vorsitzender)	4/4	100	3	1
Dr. Hans Michel Piëch	4/4	100	3	1
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	4/4	100	3	1
Prüfungsausschuss				
Prof. Dr. Ulrich Lehner (Vorsitzender)	4/4	100	4	0
Dr. Hans Michel Piëch	4/4	100	1	3
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	4/4	100	2	2
Nominierungsausschuss				
Dr. Wolfgang Porsche (Vorsitzender)	1/1	100	1	0
Dr. Hans Michel Piëch	1/1	100	0	1
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	1/1	100	0	1

Zusammenarbeit mit dem Vorstand

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

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

Corporate Governance

Aufsichtsrat und Vorstand haben die Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex wiederholt und intensiv erörtert. Im Dezember 2024 haben sie die jährliche Entsprechenserklärung nach § 161 AktG zu den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben und diese den Aktionären auf der Website der Gesellschaft unter www.porsche-se.com/unternehmen/corporate-governance/ dauerhaft zugänglich gemacht. Die aktuelle Entsprechenserklärung ist in der Erklärung zur Unternehmensführung, als Teil des zusammengefassten Konzernlageberichts, vollständig wiedergegeben. Zusätzlich ist die Erklärung zur Unternehmensführung eigenständig auf der Website der Gesellschaft unter www.porsche-se.com/unternehmen/corporate-governance/ veröffentlicht.

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

Soweit konkrete Interessenkonflikte bestehen oder nicht sicher ausgeschlossen werden können, wird dies von dem betreffenden Mitglied dem Aufsichtsrat gegenüber offengelegt. Sofern eine anschließende Prüfung ergibt, dass ein Interessenkonflikt vorliegt, werden geeignete Maßnahmen zur Auflösung des Interessenkonflikts ergriffen. Die konkret getroffenen Maßnahmen hängen von der Art des Konflikts und den Umständen des Einzelfalles ab. Denkbar ist insbesondere, dass die betroffenen Aufsichtsratsmitglieder nicht an der Abstimmung über den betreffenden Beschlussgegenstand teilnehmen bzw. sich bei der Abstimmung der Stimme enthalten. Im abgelaufenen Geschäftsjahr konnten Interessenkonflikte bei der Beschlussfassung über die Stimmrechtsausübung der Gesellschaft in den Hauptversammlungen der Volkswagen AG sowie der Porsche AG bei der Entlastung der Mitglieder des Aufsichtsrats der jeweiligen Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2023 nicht ausgeschlossen werden. Soweit Aufsichtsratsmitglieder zugleich Aufsichtsratsmitglieder der Volkswagen AG bzw. der Porsche AG sind, haben sich die betreffenden Personen bei den Beschlüssen über die Stimmrechtsausübung der Porsche SE in der Hauptversammlung der Volkswagen AG bzw. der Porsche AG über ihre Entlastung enthalten.

Stellungnahme zum Ergebnis der Abschlussprüfung und zum Gewinnverwendungsvorschlag

Die ordentliche Hauptversammlung am 11. Juni 2024 wählte die vom Aufsichtsrat vorgeschlagene Grant Thornton AG zum Abschlussprüfer und zum Konzernabschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2024. Vor Erteilung des Wahlvorschlags an die Hauptversammlung durch den Aufsichtsrat gab der Abschlussprüfer gegenüber dem Aufsichtsrat eine Unabhängigkeitserklärung ab, die durch den Prüfungsausschuss geprüft wurde.

Zusätzlich zu den im Bestätigungsvermerk enthaltenen besonders wichtigen Prüfungssachverhalten des Abschlussprüfers legte der Prüfungsausschuss als weitere Prüfungsschwerpunkte die „Prüfung der Einbeziehung der Incharge Fund I SCSp SICAV-RAIF, der Incharge Capital

Partners GmbH und der Incharge Team I SCSp in den Konzernabschluss“, die „Vollständigkeit und Angemessenheit der Angaben zu den Werthaltigkeitstests der Beteiligungen an der Volkswagen AG sowie der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG im Konzernanhang und zusammengefassten Konzernlagebericht“ und die „Angemessenheit der Bilanzierung und Bewertung latenter Steuern im Konzernabschluss“ fest.

Der Abschlussprüfer erteilte sowohl für den Jahresabschluss als auch den Konzernabschluss (jeweils ergänzt um den zusammengefassten Konzernlagebericht) der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2024 einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk. Der Prüfungsausschuss hat im Rahmen der Vorbereitung der Prüfung mit dem Abschlussprüfer die Einschätzung des Prüfungsrisikos, die Prüfungsstrategie, besonders wichtige Prüfungssachverhalte sowie die Prüfungsplanung diskutiert. Der Prüfungsausschuss hat zudem mit dem Abschlussprüfer auch ohne den Vorstand beraten. Im Rahmen der Vorbereitung bzw. Durchführung der Abschlussprüfung tauschte sich der Vorsitzende des Prüfungsausschusses mit dem Abschlussprüfer regelmäßig zum Stand der Abschlussprüfung, den vorläufigen Prüfungsergebnissen und zur Qualität der Abschlussprüfung aus und berichtete hierüber im Ausschuss. Die Abschlussprüfer nahmen zudem sowohl an der Prüfungsausschusssitzung als auch an der Aufsichtsratssitzung teil, in denen der Jahres- und Konzernabschluss und der zusammengefasste Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2024 erörtert wurden. Zur Vorbereitung standen den Mitgliedern des Prüfungsausschusses und des Aufsichtsrats umfangreiche Unterlagen sowie die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers zur Verfügung. Der Prüfungsausschuss prüfte und erörterte alle ihm unterbreiteten Berichte und Unterlagen und hinterfragte diese kritisch. Darüber hinaus wurden diese im Beisein des Abschlussprüfers intensiv diskutiert. Die im Geschäftsjahr 2024 durch die Porsche SE vorgenommenen Wertberichtigungen der Buchwerte der Beteiligungen an der Volkswagen AG und der Porsche AG waren dabei ein wesentlicher Diskussionsgegenstand. Der Abschlussprüfer berichtete über die Ergebnisse seiner Prüfungen und ging dabei auch auf die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte, die jeweilige Vorgehensweise bei der Prüfung inklusive der Schlussfolgerungen sowie die vom Prüfungsausschuss gesetzten zusätzlichen Prüfungsschwerpunkte ein und stand für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung. Ferner bestätigte der Abschlussprüfer, dass das vom Vorstand eingerichtete Risikofrüherkennungssystem geeignet ist, bestandsgefährdende Risiken frühzeitig zu erkennen. Der Prüfungsausschuss schloss sich nach seiner eigenen Prüfung dem Ergebnis der Prüfungen durch den Abschlussprüfer an.

Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses und der Abschlussprüfer berichteten dem Aufsichtsrat über das Ergebnis ihrer Prüfungen und standen für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung. Der Aufsichtsrat schloss sich nach seiner eigenen Prüfung dem Ergebnis der Prüfungen durch den Prüfungsausschuss und den Abschlussprüfer an. Er stellte am 20. März 2025 fest, dass Einwendungen nicht zu erheben waren, billigte den vom Vorstand für das Geschäftsjahr 2024 aufgestellten Konzern- und Jahresabschluss sowie den zusammengefassten Konzernlagebericht und stellte somit den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2024 der Porsche SE fest.

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

Vergütungsbericht

Der Aufsichtsrat und der Vorstand haben den Vergütungsbericht nach § 162 AktG für das Geschäftsjahr 2024 erstellt und unter www.porsche-se.com/unternehmen/corporate-governance/ zugänglich gemacht. Der Vergütungsbericht ist darüber hinaus im Geschäftsbericht enthalten. Der Vergütungsbericht wurde durch die Grant Thornton AG über die gesetzlichen Prüfungsanforderungen hinaus einer freiwilligen inhaltlichen Prüfung unterzogen und mit einem uneingeschränkten Prüfungsvermerk versehen.

Prüfung des Abhängigkeitsberichts

Der Vorstand stellte gemäß Art. 9 Abs. 1 lit. c (ii) SE-VO, § 312 AktG für das Geschäftsjahr 2024 einen Abhängigkeitsbericht auf. Die Grant Thornton AG hat den Abhängigkeitsbericht geprüft und mit folgendem Vermerk versehen:

„Nach unserer pflichtgemäßen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass

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

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

Besetzung von Vorstand und Aufsichtsrat

Im Geschäftsjahr 2024 hat es keine personellen Veränderungen im Vorstand der Porsche SE gegeben. Der Aufsichtsrat hat im März 2024 beschlossen, das Mandat von Herrn Dr. Johannes Lattwein als Vorstand für Finanzen und IT mit Wirkung zum 1. Februar 2025 um fünf Jahre bis zum 31. Januar 2030 zu verlängern. Der Aufsichtsrat hat zudem im August 2024 beschlossen, das Mandat von Herrn Lutz Meschke als Vorstand für Beteiligungsmanagement mit Wirkung zum 1. Juli 2025 um fünf Jahre bis zum 30. Juni 2030 zu verlängern. Schließlich hat der Aufsichtsrat im Januar 2025 beschlossen, die Bestellung von Herrn Dr. Manfred Döss zum Vorstand für Recht und Compliance zum 1. Januar 2026 um drei Jahre bis zum 31. Dezember 2028 zu verlängern.

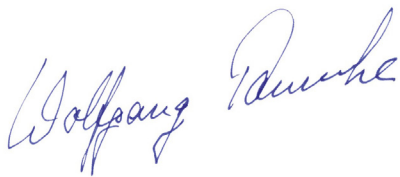
Mit Ablauf der Hauptversammlung am 11. Juni 2024 endete die Amtszeit des von der Hauptversammlung am 27. Juni 2019 gewählten Aufsichtsratsmitglieds Herrn Prof. TU Graz e.h. KR Ing. Siegfried Wolf. Die Hauptversammlung hat auf Vorschlag des Aufsichtsrats – gestützt auf die Empfehlung des Nominierungsausschusses – Herrn Prof. TU Graz e.h. KR Ing. Siegfried Wolf

erneut als Aufsichtsratsmitglied gewählt. Die Wahl erfolgte für die Zeit bis zum Ablauf der Hauptversammlung, die über die Entlastung der Mitglieder des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2028 beschließt.

Dank

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

Stuttgart, den 20. März 2025



Der Aufsichtsrat
Dr. Wolfgang Porsche
Vorsitzender

Veröffentlichung der Erklärung zur Unternehmensführung

Die Porsche SE hat die nach §§ 289f und 315d HGB vorgesehene Erklärung zur Unternehmensführung abgegeben. Die Erklärung ist im mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlagebericht der Porsche SE sowie unter www.porsche-se.com/unternehmen/corporate-governance/ veröffentlicht.

Vergütungsbericht

I. Einleitung

Der durch den Vorstand und den Aufsichtsrat der Porsche Automobil Holding SE („Porsche SE“ oder die „Gesellschaft“) aufgestellte Vergütungsbericht beschreibt die Grundzüge der im Geschäftsjahr 2024 geltenden Vergütungssysteme für die im Geschäftsjahr 2024 amtierenden Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Porsche SE und erläutert detailliert und individualisiert die im Berichtsjahr jedem einzelnen gegenwärtigen oder früheren Mitglied des Vorstands und des Aufsichtsrats gewährte und geschuldete Vergütung. Als gewährte und geschuldete Vergütung werden die Beträge angegeben, die im Berichtszeitraum dem einzelnen Vorstands- bzw. Aufsichtsratsmitglied tatsächlich zugeflossen sind oder deren Zahlung fällig wurde. Zusätzlich wird für die Vorstandsmitglieder die im Geschäftsjahr 2024 erdiente Vergütung ausgewiesen, welche auch Vergütungsbestandteile enthält, die im Berichtszeitraum weder zugeflossen noch fällig geworden sind. Der Bericht enthält weiterhin Angaben zu Leistungen, die den Mitgliedern des Vorstands für den Fall der regulären oder vorzeitigen Beendigung ihrer Tätigkeit zugesagt worden sind.

Die Angaben umfassen die Vergütung, die nach dem Vergütungssystem der Porsche SE den Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats für deren Organ-tätigkeit bei der Porsche SE gewährt und geschuldet wird. Diese umfasst auch Tätigkeiten bei der Porsche Beteiligung GmbH, der Porsche Zweite Beteiligung GmbH, der Porsche Dritte Beteiligung GmbH, der Porsche Vierte Beteiligung GmbH, der Porsche Fünfte

Beteiligung GmbH sowie der Porsche Sechste Beteiligung GmbH. Tätigkeiten von Organmitgliedern der Porsche SE im Volkswagen Konzern einschließlich der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG („Porsche AG“) fallen nicht darunter, weshalb Bezüge, die Organmitglieder der Porsche SE für Tätigkeiten im Volkswagen Konzern durch den Volkswagen Konzern erhalten, in den nachfolgenden Angaben nicht enthalten sind.

Der Vergütungsbericht entspricht den Anforderungen des Aktiengesetzes („AktG“) sowie den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex („DCGK“). Die Währung lautet auf Euro („€“). Die Angaben erfolgen, sofern nicht anders vermerkt, in Tausend Euro (Tsd. €). Alle Beträge und Prozentangaben sind kaufmännisch gerundet. Dies kann bei der Addition zu Abweichungen führen. Die Vergleichswerte des Vorjahres werden neben den Werten des aktuellen Berichtszeitraums in Klammern dargestellt und wurden jeweils nach denselben Methoden bestimmt wie die Werte des aktuellen Berichtszeitraums.

Der vorliegende Vergütungsbericht wird einer freiwilligen inhaltlichen Prüfung nach dem IDW Prüfungsstandard „Prüfung von Finanzaufstellungen oder deren Bestandteilen (IDW PS 490)“ durch die Grant Thornton AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Düsseldorf, unterzogen.

II. Wesentliche Entwicklungen und Ereignisse im Geschäftsjahr 2024

1. Geschäftsverlauf und Entwicklung der maßgeblichen Leistungsindikatoren im Geschäftsjahr 2024

Die Porsche SE verfolgt das übergeordnete Ziel einer nachhaltigen Wertschaffung für ihre Aktionäre. Voraussetzung hierfür ist die Beteiligung an Unternehmen, die mittel- und langfristig zur Profitabilität des Porsche SE Konzerns beitragen sowie die Sicherstellung eines ausreichenden Liquiditätsspielraums.

Zur Verfolgung dieser Unternehmensziele stellten bislang das Konzernergebnis nach Steuern und die Konzern-Nettoverschuldung die maßgeblichen Steuerungsgrößen im Porsche SE Konzern dar. Zum Ende des Geschäftsjahres 2024 wurde das Steuerungssystem der Porsche SE weiterentwickelt. Für Steuerungszwecke wird anstelle des Konzernergebnisses nach Steuern fortan das angepasste Konzernergebnis nach Steuern verwendet (siehe Abschnitt „Änderungen im Steuerungs- und Kennzahlensystem im Berichtsjahr“ im zusammengefassten Konzernlagebericht 2024). In Bezug auf die Konzern-Nettoverschuldung kam es zu keinen Änderungen.

Die Nettoverschuldung des Porsche SE Konzerns ergibt sich definitionsgemäß aus den aus der Konzernbilanz abgeleiteten Finanzschulden abzüglich der flüssigen Mittel, Termingelder und Wertpapiere.

Die Nettoverschuldung des Porsche SE Konzerns reduzierte sich im Vergleich zum 31. Dezember 2023 auf 5.160 Mio. € (5.717 Mio. €).

Das angepasste Konzernergebnis nach Steuern leitet sich aus dem Konzernergebnis nach Steuern wie folgt ab:

Angepasstes Konzernergebnis nach Steuern	
Konzernergebnis nach Steuern	
- / +	Erträge/Aufwendungen aus Wertberichtigungen
-	Gewinne aus der Erfassung negativer Unterschiedsbeträge
- / +	Gewinne/Verluste aus der Veräußerung von Anteilen
- / +	Erträge/Aufwendungen aus latenten Steuereffekten infolge vorgenannter Sachverhalte
=	Angepasstes Konzernergebnis nach Steuern

in Bezug auf die Kernbeteiligungen

Das angepasste Ergebnis nach Steuern des Porsche SE Konzerns belief sich im Geschäftsjahr 2024 auf 3.151 Mio. € (5.074 Mio. €¹). Es entfällt wiederum in Höhe von 3.176 Mio. € (5.086 Mio. €¹) auf das Segment Kernbeteiligungen und in Höhe von minus 25 Mio. € (minus 12 Mio. €) auf das Segment Portfoliobeteiligungen.

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund einer Vorjahreskorrektur gem. IAS 8 auf Ebene des Volkswagen Konzerns angepasst.

Das Ergebnis nach Steuern des Porsche SE Konzerns belief sich im Geschäftsjahr 2024 auf minus 20.017 Mio. € (5.074 Mio. €¹). Das Konzernergebnis nach Steuern ist im Berichtsjahr maßgeblich geprägt von den nicht zahlungswirksamen Wertberichtigungen der Beteiligungsbuchwerte an der Volkswagen AG in Höhe von minus 19.912 Mio. € sowie der Porsche AG in Höhe von minus 3.375 Mio. €. Auf die Wertberichtigungen entfallen gegenläufige Erträge aus latenten Steuern in Höhe von 119 Mio. €. Vor diesem Hintergrund wurde die Auszahlungshürde für den langfristigen Bonus 2022 („LTI 2022“) nicht erreicht. Mithin entfällt der LTI 2022 vollständig und es wird keine Auszahlung im Geschäftsjahr 2025 erfolgen (vgl. hierzu Abschnitt „III. 6. Erdiente noch nicht ausgezahlte Vergütungsbestandteile des Vorstands“).

2. Zusammensetzung des Vorstands und des Aufsichtsrats

Im Berichtsjahr ergab sich keine Veränderung in der Zusammensetzung des Vorstands oder des Aufsichtsrats.

Der Aufsichtsrat der Porsche SE hat in seiner Sitzung am 14. März 2024 die Bestellung von Herrn Dr. Lattwein zum Vorstand für Finanzen und IT um weitere fünf Jahre bis zum 31. Januar 2030 verlängert. Des Weiteren verlängerte der Aufsichtsrat der Porsche SE mit Umlaufbeschluss am 19. Juli 2024 die Bestellung von Herrn Meschke zum Vorstand für Beteiligungsmanagement ebenfalls um weitere fünf Jahre bis zum 30. Juni 2030.

Die ordentliche Hauptversammlung der Porsche SE wählte am 11. Juni 2024 Herrn Prof. KR Ing. Wolf für eine weitere Amtszeit in den Aufsichtsrat.

3. Billigung des Vergütungsberichts durch die Hauptversammlung 2024

Im Rahmen der ordentlichen Hauptversammlung am 11. Juni 2024 erfolgte die einstimmige Billigung des nach § 162 AktG erstellten und geprüften Vergütungsberichts für das Geschäftsjahr 2023. Es folgten hieraus keine Aspekte, die hinsichtlich des Vergütungssystems, dessen Umsetzung oder der Art und Weise der Berichterstattung im Berichtszeitraum zu berücksichtigen waren.

4. Weiterentwicklung des Vergütungssystems durch den Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat der Porsche SE hat im Verlauf des Geschäftsjahrs 2023 das Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands der Porsche SE fortentwickelt, das am 23. Juli 2021 einstimmig von der Hauptversammlung gebilligt worden war (das „Vergütungssystem 2021“). Am 4. Dezember 2023 hat der Aufsichtsrat das weiterentwickelte Vergütungssystem beschlossen („weiterentwickeltes Vergütungssystem“). Das weiterentwickelte Vergütungssystem wurde von der Hauptversammlung am 11. Juni 2024 einstimmig gebilligt. Es findet rückwirkend zum 1. Januar 2024 Anwendung, wobei die zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung mit Vorstandsmitgliedern geschlossenen Dienstverträge unberührt fortgelten. Die Änderungen des weiterentwickelten Vergütungssystems betreffen insbesondere die Regelungen von Nebenleistungen. Ferner werden Environment, Social und Governance („ESG“) Aspekte noch breiter im Rahmen der variablen Vergütung berücksichtigt. Zudem besteht die Möglichkeit der Bereinigung des Konzernergebnisses nach bzw. vor Steuern um Einzelsachverhalte im Zusammenhang mit der Festlegung des

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund einer Vorjahreskorrektur gem. IAS 8 auf Ebene des Volkswagen Konzerns angepasst.

Multiplikators bzw. der Auszahlungshürde (vgl. hierzu Abschnitt III. 2. Bestandteile der Vorstandsvergütung im Geschäftsjahr 2024“, Unterabschnitt „Variable Vergütung“). Im Übrigen wurden Klarstellungen bei der Maximalvergütung und der Bezeichnung des multiplikativen Faktors in der variablen Vergütung vorgenommen.

Die Gesamtbonusbeträge für die Geschäftsjahre 2021 bis 2023 wurden auf Grundlage des Vergütungssystems 2021 festgesetzt. Diese Gesamtbonusbeträge kamen oder kommen erst in den Geschäftsjahren 2024 bis 2026 zur Auszahlung. Ab dem Geschäftsjahr 2024 werden die Gesamtbonusbeträge auf Basis des weiterentwickelten Vergütungssystems festgesetzt. Die Grundsätze des weiterentwickelten Vergütungssystems zur Festsetzung der Gesamtbonusbeträge entsprechen mit Ausnahme der oben genannten Änderungen den Grundsätzen zur Festsetzung der Gesamtbonusbeträge im Rahmen des Vergütungssystems 2021.

Das Vergütungssystem 2021 definierte die Maximalvergütung als Wert, welcher dem Gesamtvorstand für die Vorstandstätigkeit für ein Geschäftsjahr maximal gewährt werden darf. Eine abschließende Beurteilung der Einhaltung der Maximalvergütung für die Geschäftsjahre 2021 bis 2023 ist mithin erst im Jahr des Zuflusses der langfristigen Vergütungskomponente für das betreffende Geschäftsjahr in den Jahren 2024 bis 2026 möglich. Das weiterentwickelte Vergütungssystem definiert abweichend zum Vergütungssystem 2021 als Maximalvergütung den Wert, der dem Gesamtvorstand für die Vorstandstätigkeit zugesagt werden darf, auch wenn die Auszahlung erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgt. Aufgrund dieser Änderung kann fortan bereits am Ende des Geschäftsjahrs der Zusage der Vergütung die Einhaltung der Maximalvergütung abschließend beurteilt werden (vgl. hierzu Abschnitt „III. 7. Einhaltung Vergütungsobergrenzen“).

III. Vergütung der Mitglieder des Vorstands

1. Allgemeine Grundsätze des Vergütungssystems

Verfahren zur Festsetzung und Umsetzung des Vergütungssystems

Das System zur Vorstandsvergütung wird gemäß § 87a Abs. 1 AktG vom Aufsichtsrat festgelegt. Der Aufsichtsrat wird hierbei durch den Präsidialausschuss unterstützt, der Vorschläge und Empfehlungen zur Struktur und Weiterentwicklung des Vergütungssystems erarbeitet. Dabei kann bei Bedarf auf externe Berater zurückgegriffen werden. Im Rahmen der Mandatierung von Vergütungsberatern wird insbesondere auf deren Unabhängigkeit geachtet.

Im Hinblick auf die Vermeidung potenzieller Interessenkonflikte gelten die Anforderungen des Aktiengesetzes sowie die Empfehlungen des DCGK auch bei der Fest- und Umsetzung sowie Überprüfung des Vergütungssystems. Die Mitglieder des Aufsichtsrats sowie aller Ausschüsse sind verpflichtet, jegliche Interessenkonflikte dem Aufsichtsrat mitzuteilen. In diesem Fall sind die betroffenen Personen bei Entscheidungen zu den konfliktbehafteten Punkten nicht zu beteiligen.

Leitlinien des weiterentwickelten Vergütungssystems

Das weiterentwickelte Vergütungssystem soll die strategische Zielsetzung der Porsche SE durch gezielte individuelle Incentivierung der Vorstandsmitglieder und Harmonisierung der Interessen zwischen Vorstand und Aktionären fördern. Zudem

sollen durch das Vergütungssystem Anreize für eine nachhaltige Umsetzung der Unternehmensstrategie und damit eine positive Unternehmensentwicklung geschaffen werden. Das Vergütungssystem soll sich dabei an folgenden Leitlinien orientieren:

- Förderung der Porsche SE als ertragsstarke und wettbewerbsfähige Holding
- Horizontale Kompatibilität: Angemessenheit und Marktüblichkeit der Vorstandsvergütungen in Relation zu vergleichbaren Konzernen und Holdinggesellschaften
- Vertikale Kompatibilität: Berücksichtigung des Abstands der Vorstandsvergütungen zur Vergütung der ersten Führungsebene und der relevanten Gesamtbelegschaft.

Anwendung des weiterentwickelten Vergütungssystems

Im Berichtsjahr findet das weiterentwickelte Vergütungssystem auf alle Vorstandsdiensverträge Anwendung.

Das weiterentwickelte Vergütungssystem der Porsche SE ist unter

www.porsche-se.com/unternehmen/corporate-governance/

veröffentlicht.

Überprüfung der Angemessenheit des Vergütungssystems

Das Vergütungssystem wird regelmäßig in Bezug auf Anpassungs- und Weiterentwicklungsbedürfnisse vom Aufsichtsrat – gestützt auf die Vorbereitung und Empfehlungen des Präsidialausschusses – geprüft und im Falle wesentlicher Änderungen, spätestens jedoch alle vier Jahre, der Hauptversammlung erneut zur Billigung vorgelegt.

Die Angemessenheit der Vergütung wird insbesondere vor dem Hintergrund der Aufgaben und Leistungen des Vorstandsmitglieds sowie der Lage der Gesellschaft beurteilt. Außerdem wird darauf geachtet, dass die Vergütung auf eine langfristige und nachhaltige Entwicklung der Gesellschaft ausgerichtet ist und die übliche Vergütung nicht ohne besondere Gründe übersteigt. In Bezug auf die Üblichkeit wird sowohl die horizontale Kompatibilität zu Vergleichsunternehmen als auch die vertikale Kompatibilität zu den Vergütungsstrukturen innerhalb der Porsche SE berücksichtigt.

Die Vergleichsgruppe für die Beurteilung der Marktüblichkeit wird dabei mit Blick auf die Kriterien Marktkapitalisierung, Bilanzsumme, Unternehmenssitz und Vergleichbarkeit der Branche bestimmt. Zu diesem Zweck werden zum einen mit Blick insbesondere auf die Marktkapitalisierung von Vergleichsunternehmen, die im DAX gelistet sind (Dax-Vergleichsgruppe), sowie zum anderen mit Blick auf die Branche Beteiligungsmanagement ausgewählte Beteiligungsholding-Gesellschaften mit Sitz in Westeuropa (Holding-Vergleichsgruppe) herangezogen.

Zuletzt wurde im Geschäftsjahr 2023 eine horizontale Kompatibilitätsprüfung anhand folgender Vergleichsunternehmen durchgeführt:

Unternehmen	Vergleichsgruppe	Unternehmen	Vergleichsgruppe
Adidas AG	Dax	Heidelberg Materials AG	Dax
Airbus SE	Dax	Henkel AG & Co. KGaA	Dax
Allianz SE	Dax	Indus Holding AG	Holding
Aurelius Equity Opportunities SE & Co. KGaA	Holding	Infineon Technologies AG	Dax
BASF SE	Dax	Linde PLC	Dax
Bayer AG	Dax	Mercedes-Benz Group AG	Dax
Bayerische Motoren Werke AG	Dax	Merck KGaA	Dax
Beiersdorf AG	Dax	MTU Aero Engines AG	Dax
Brenntag SE	Dax	Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft AG	Dax
Continental AG	Dax	Porsche AG	Dax
Covestro AG	Dax	Qiagen NV	Dax
Daimler Truck AG	Dax	RWE AG	Dax
Deutsche Bank AG	Dax	SAP SE	Dax
Deutsche Beteiligungs AG	Holding	Sartorius AG	Dax
Deutsche Börse AG	Dax	Siemens AG	Dax
Deutsche Post AG	Dax	Siemens Energy AG	Dax
Deutsche Telekom AG	Dax	Siemens Healthineers AG	Dax
E.ON SE	Dax	Symrise AG	Dax
Eurazeo S.A.	Holding	Volkswagen AG	Dax
Fresenius Medical Care AG & Co. KGaA	Dax	Vonovia SE	Dax
Fresenius SE & Co. KGaA	Dax	Wendel SE	Holding
Hannover Rück SE	Dax	Zalando SE	Dax

Im Rahmen des Vertikalvergleichs wird der Abstand der Vorstandsvergütung zur Vergütung der ersten Führungsebene und auch zur Vergütung der relevanten Gesamtbelegschaft berücksichtigt, jeweils auch unter Berücksichtigung der Vergütungsentwicklung im zeitlichen Verlauf. Als relevante Gesamtbelegschaft wird für Zwecke des Vertikalvergleichs die gesamte Belegschaft der Porsche SE unterhalb des Vorstands, d.h. einschließlich der ersten Führungsebene herangezogen („Gesamtbelegschaft“).

2. Bestandteile der Vorstandsvergütung im Geschäftsjahr 2024

Fixvergütung

Die Fixvergütung besteht aus dem Festgehalt, Nebenleistungen sowie Leistungen zur Altersversorgung, soweit solche Leistungen gewährt werden. Hintergrund der festen und damit erfolgsunabhängigen Vergütung ist es, den Mitgliedern des Vorstands ein angemessenes Grundeinkommen zu gewähren. Ein solches Grundeinkommen reduziert nach Ansicht des Aufsichtsrats die Wahrscheinlichkeit, dass Vorstandsmitglieder aus Sicht der Gesellschaft unangemessene Risiken eingehen.

Festgehalt

Das Festgehalt ist eine fixe, auf das gesamte Jahr bezogene Barvergütung, welche in zwölf gleichen monatlichen Raten ausgezahlt wird. Die Höhe des jeweiligen Festgehalts variiert dabei in Abhängigkeit von dem individuellen Verantwortungsbereich, dem individuellen Erfahrungshintergrund sowie den allgemeinen Marktverhältnissen in Bezug auf das vom Vorstandsmitglied vertretene Ressort und unter Berücksichtigung des zeitlichen Leistungsumfangs mit Blick auf etwaige bestehende Nebentätigkeiten.

Nebenleistungen

Darüber hinaus erhält jedes Vorstandsmitglied Sach- und sonstige Bezüge („Nebenleistungen“). Als Nebenleistungen werden im Wesentlichen die folgenden Leistungen gewährt:

- Jedem Vorstandsmitglied wird in der Regel ein Dienstwagen zur Verfügung gestellt, der auch privat genutzt werden kann. Eine Fahrzeugregelung kann entfallen, wenn das Vorstandsmitglied

aufgrund einer Nebentätigkeit bei einem Drittunternehmen bereits Anspruch auf ein Dienstfahrzeug hat.

- Jedes Vorstandsmitglied hat zudem die Möglichkeit, weitere Firmenfahrzeuge entsprechend den für die erste Führungsebene geltenden Konditionen gegen ein vergünstigtes Nutzungsentgelt privat zu verwenden.
- Jedes Vorstandsmitglied ist in den Versicherungsschutz der von der Porsche SE abgeschlossenen Straf-Rechtsschutzversicherung und einer Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung für Organmitglieder („D&O-Versicherung“) einbezogen, außerdem in den Versicherungsschutz der von der Porsche SE abgeschlossenen Gruppenunfall-Versicherung, soweit nicht bereits aufgrund einer Nebentätigkeit des Vorstandsmitglieds für ein Drittunternehmen eine Unfallversicherung besteht.
- Jedes Vorstandsmitglied erhält einen Zuschuss zur Kranken- und Pflegeversicherung bis zur Höhe des Arbeitgeberanteils zu der gesetzlichen Kranken- und Pflegeversicherung, jedoch nur, sofern das Vorstandsmitglied nicht aufgrund einer (früheren) Doppelanstellung bereits einen entsprechenden Zuschuss aus einem anderen Vertragsverhältnis erhält oder erhalten hat.
- Jedes Vorstandsmitglied hat Anspruch auf Fortzahlung seiner Bezüge im Krankheitsfall für längstens zwölf Monate. Im Todesfall besteht ein Anspruch der Hinterbliebenen auf ein Sterbegeld in Höhe von sechs Monatsraten des Festgehalts.
- Die Vorstandsmitglieder erhalten gewisse Vergünstigungen bzw. Leistungen in geringfügigem Umfang, wie sie auch der ersten Führungsebene von Zeit zu Zeit gewährt werden.

- Der Aufsichtsrat ist berechtigt, jedem Vorstandsmitglied aufgrund einer gesonderten Vereinbarung zu gestatten, zur Erfüllung seiner Aufgaben auf Kosten der Porsche SE per Charter-Flugzeug zum Sitz der Porsche SE an- und von dort wieder abzureisen.
- Die Porsche SE kann darüber hinaus die Kosten für Unterbringung und Verpflegung für den Aufenthalt am Sitz der Porsche SE am Tag vor oder nach dem dienstlich veranlassten Aufenthalt am Sitz der Porsche SE tragen.

Die Sach- und sonstigen Bezüge stehen allen Vorstandsmitgliedern grundsätzlich in gleicher Weise zu, die Gewährung einzelner Leistungen und die konkrete Höhe können indes je nach Situation/Ressort des Vorstandsmitglieds variieren.

Der Aufsichtsrat kann andere oder zusätzliche marktübliche Nebenleistungen, wie z. B. die Möglichkeit zur privaten Nutzung der dienstlichen mobilen Endgeräte oder bei Neueintritten von Vorstandsmitgliedern die Übernahme von Kosten für einen Zweitwohnsitz am Dienort gewähren. Die Übernahme solcher zusätzlichen, marktüblichen Nebenleistungen hat der Aufsichtsrat im Einzelfall, z.B. für Sicherheitsmaßnahmen am privaten Wohnsitz des Vorstands, gewährt.

Zur Quantifizierung der Nebenleistungen wird auf die steuerlichen Werte zurückgegriffen.

Variable Vergütung

Grundsätze variable Vergütung

Den Vorstandsmitgliedern wird zusätzlich eine variable, erfolgsabhängige Vergütung in Form eines Leistungsbonus in Abhängigkeit von der Erreichung bestimmter finanzieller und nichtfinanzieller Leistungsziele gewährt. Im Rahmen der nichtfinanziellen

Leistungsindikatoren werden insbesondere Aspekte aus den Bereichen ESG berücksichtigt, die die Unternehmensstrategie der Porsche SE fördern. Der Bonus besteht aus einem kurzfristigen Bonus („STI“) und einem langfristigen Bonus („LTI“). Die Parameter für die beiden Komponenten sind überwiegend identisch. Der langfristige Bonus ist jedoch an zusätzliche langfristig orientierte Leistungskriterien geknüpft, von deren Erreichen seine Auszahlung abhängt („Auszahlungshürde“). Die variable Vergütung soll durch gezielte individuelle Incentivierung der Vorstandsmitglieder Anreize für eine nachhaltige Umsetzung der Unternehmensstrategie schaffen und dadurch die Porsche SE als ertragsstarke und wettbewerbsfähige Holding fördern.

Die Leistungsziele für den Bonus werden in individuellen Zielvereinbarungen mit den jeweiligen Vorstandsmitgliedern festgelegt. Die Zielvereinbarung wird jeweils vor Beginn eines jeden Geschäftsjahres zwischen dem jeweiligen Vorstandsmitglied und dem Aufsichtsrat geschlossen und beinhaltet mehrere vom Aufsichtsrat festgelegte und aus der Geschäftsstrategie abgeleitete individuelle Leistungsziele und deren Gewichtung zueinander. Die individuellen Leistungsziele setzen sich dabei in erster Linie aus nichtfinanziellen Einzelzielen zusammen, können aber ggf. um ressort-/aufgabenbezogene finanzielle Leistungsziele ergänzt werden. Für jedes Vorstandsmitglied wird zur Förderung von ESG-Aspekten pro Geschäftsjahr mindestens ein individuelles Leistungsziel aus den Bereichen Environment, Social oder Governance festgelegt.

Neben den jährlich in der Zielvereinbarung festgelegten Leistungszielen fließt in die Ermittlung der Bonushöhe ein Ermessens-Multiplikator („Multiplikator“) ein. Den Multiplikator bestimmt der Aufsichtsrat nach billigem Ermessen auf der Grundlage einer Bewertung der wirtschaftlichen Lage und Entwicklung der Gesellschaft sowie der allgemeinen Leistung des Vorstandsmitglieds, soweit diese nicht bereits in den konkreten Einzelzielen der Zielvereinbarung erfasst sind. ESG-Aspekte können abweichend davon bei

der Festlegung des Multiplikators auch berücksichtigt werden, sofern diese bereits Berücksichtigung im Rahmen der individuellen Leistungsziele gefunden haben.

Die Bewertung der wirtschaftlichen Lage und Entwicklung der Gesellschaft erfolgt anhand einer Betrachtung von finanziellen geschäftsjahresbezogenen Unternehmenskennzahlen, in erster Linie des erreichten Konzernergebnisses nach Steuern im Vergleich zum Plan-Konzernergebnis nach Steuern für das jeweilige Geschäftsjahr. Der Aufsichtsrat kann jedoch auch zusätzliche geschäftsjahresbezogene Unternehmenskennzahlen für die Bewertung der wirtschaftlichen Lage und Entwicklung der Gesellschaft heranziehen. Der Aufsichtsrat kann das Konzernergebnis nach Steuern bzw. die ggf. zusätzlich gewählte Unternehmenskennzahl nach pflichtgemäßem Ermessen um solche Einzelsachverhalte bereinigen, die eine erhebliche – positive oder negative – Auswirkung auf die angewendeten Unternehmenskennzahlen haben. Die relevanten Leistungskriterien zur Bewertung der wirtschaftlichen Lage und Entwicklung der Gesellschaft werden vor Beginn des Geschäftsjahres in der Zielvereinbarung festgelegt.

Die Bewertung der allgemeinen Leistungen des Vorstandsmitglieds erfolgt in nachvollziehbarer Art und Weise aufgrund von Erwägungen, die nicht bereits in den Zielen der Zielvereinbarung erfasst sind. Kriterien für die Bewertung der allgemeinen Leistung eines Vorstandsmitglieds sind dabei insbesondere auch die Förderung von bestimmten vom Aufsichtsrat festgelegten ESG-Aspekten, auch soweit diese bereits im Rahmen der individuellen Leistungsziele berücksichtigt wurden.

Als Basis für die Bonusermittlung dient ein im Vorstandsdiensvertrag festgelegter Zielbetrag, der eine Zielerreichung von 100 % zugrunde legt („Bonus-Zielbetrag“). Der Gesamtauszahlungsbetrag aus dem Bonus ist auf 150 % des Bonus-Zielbetrages begrenzt („Bonus-Cap“).

Die jeweilige Leistung eines Vorstandsmitglieds in Bezug auf die festgelegten Einzelziele der Zielvereinbarung und die korrespondierende Zielerreichung werden auf der Grundlage einer Skala in 25 %-Schritten mit Zielerreichungsgraden von 0 % bis maximal 150 % bewertet, wobei soweit möglich, eine Messbarkeit der Zielerreichung angestrebt wird. Soweit eine Messbarkeit der Zielerreichung nicht vorgesehen ist, bestimmt der Aufsichtsrat die Zielerreichung nach pflichtgemäßem Ermessen.

Entsprechend der Gewichtung der einzelnen Leistungsziele zueinander wird aus den ermittelten einzelnen Zielerreichungsgraden ein Gesamtzielerreichungsgrad bestimmt, auf dessen Grundlage mit Hilfe des Bonus-Zielbetrags ein Zwischenbetrag errechnet wird.

Der so errechnete Zwischenbetrag wird mit dem festgelegten Multiplikator multipliziert. Der Multiplikator ist nach oben und unten begrenzt und kann zwischen 0,5 und 1,5 betragen. Er wird anhand der oben dargestellten Kriterien vom Aufsichtsrat nach billigem Ermessen festgelegt. Der mit dem Multiplikator multiplizierte Zwischenbetrag ergibt, begrenzt durch das Bonus-Cap, den Gesamtbonusbetrag:

$$\begin{aligned} & \text{Gesamtzielerreichungsgrad} \times \text{Bonus-} \\ & \text{Zielbetrag (in €)} \times \text{Multiplikator} = \\ & \text{Gesamtbonusbetrag} \\ & \text{(jedoch begrenzt durch Bonus-Cap)} \end{aligned}$$

Sofern der Gesamtzielerreichungsgrad < 50 % beträgt, wird kein Bonus für das entsprechende Geschäftsjahr (weder STI- noch LTI-Komponente) gewährt.

Im Falle von außergewöhnlichen Entwicklungen kann der Aufsichtsrat den ermittelten Gesamtbonusbetrag nach billigem Ermessen mittels Festlegung eines Sonderanpassungsfaktors von 0,8 bis 1,2 um bis zu 20 % erhöhen oder herabsetzen, wobei eine solche Erhöhung nicht durch das Bonus-Cap begrenzt ist.

Die Zielerreichung sowie der Gesamtbonusbetrag (unter Berücksichtigung des Multiplikators und des Sonderanpassungsfaktors) werden in der Regel innerhalb von drei Monaten nach Ablauf des bonusrelevanten Geschäftsjahres festgestellt („festgesetzter Gesamtbonusbetrag“).

Kurzfristiger Bonus

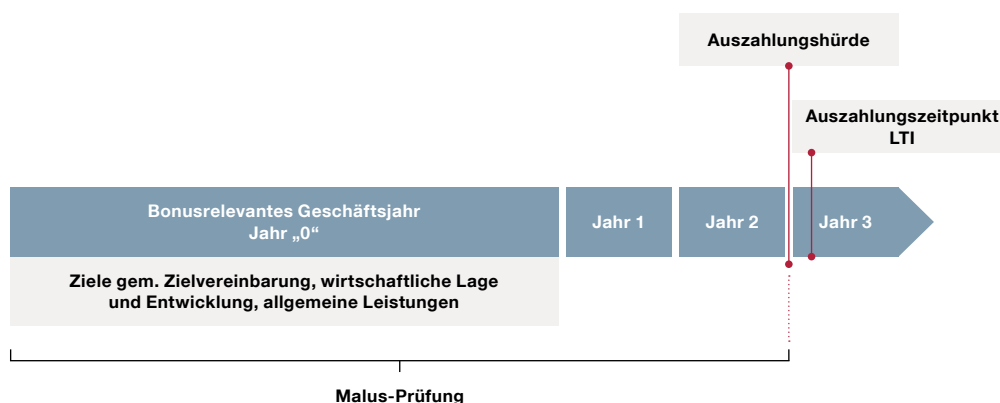
Ein Anteil von 40 % des festgesetzten Gesamtbonusbetrags bildet den STI, der – vorbehaltlich etwaiger Malus-Tatbestände (siehe hierzu Abschnitt „III. 7. Einhaltung Vergütungsobergrenzen“) – drei Monate nach Abschluss des bonusrelevanten Geschäftsjahres, jedoch nicht vor dem Ablauf des dritten Tages, der auf den Tag der Aufsichtsratssitzung folgt, in der der Konzernabschluss der Porsche SE gebilligt wird, zur Auszahlung kommt.

Langfristiger Bonus

Ein Anteil von 60 % des festgesetzten Gesamtbonusbetrags bildet den LTI, der nach Ablauf des bonusrelevanten Geschäftsjahres für weitere zwei Jahre zurückbehalten wird.

Er wird nach Ablauf des zweijährigen Zurückbehaltungszeitraums ausgezahlt, soweit nicht etwaige Malus-Tatbestände (siehe hierzu Abschnitt „III. 7. Einhaltung Vergütungsobergrenzen“) während der dreijährigen Bemessungsperiode (d.h. einschließlich des zweijährigen Zurückbehaltungszeitraums) zu einem Verfall oder einer Kürzung führen und nur sofern die Auszahlungshürde erreicht ist.

Die Auszahlungshürde ist erreicht, wenn ein positives Konzernergebnis vor Steuern oder ein anderes bestimmtes zuvor vom Aufsichtsrat festgelegtes Konzernergebnis vor Steuern im zweiten Geschäftsjahr, das auf das bonusrelevante Geschäftsjahr folgt, erzielt wird. Der Aufsichtsrat kann das angewendete Konzernergebnis vor Steuern nach pflichtgemäßem Ermessen um solche Einzelsachverhalte bereinigen, die eine erhebliche – positive oder negative – Auswirkung auf das angewendete Konzernergebnis vor Steuern haben. Wird diese Auszahlungshürde nicht erreicht, entfällt der LTI vollständig. Ist die Auszahlungshürde erreicht, wird der LTI (vorbehaltlich Malus-Tatbeständen) zwei Jahre nach Fälligkeit des korrespondierenden STI zur Zahlung fällig, jedoch nicht vor dem Ablauf des dritten Tages, der auf den Tag der Aufsichtsratssitzung folgt, in der der Konzernabschluss der Porsche SE gebilligt wird, der maßgeblich für das Erreichen der Auszahlungshürde ist.



Sonderbonus

Der Aufsichtsrat kann dem Vorstandsmitglied nach pflichtgemäßem Ermessen für Sonderthemen, die besondere Leistungen erfordern, für das jeweils bevorstehende Geschäftsjahr, oder bei unterjährig auftretenden Sonderthemen aufgrund außerordentlicher Entwicklungen auch unterjährig, einen Sonderbonus aufgrund einer Sonderbonuszielvereinbarung in Aussicht stellen.

3. Leistungen und Leistungszusagen im Zusammenhang mit der Beendigung der Vorstandstätigkeit

Leistungen bei vorzeitiger Vertragsbeendigung

Im Falle einer vorzeitigen Beendigung des Vorstandsdiensvertrages (und der Vorstandstätigkeit) sind etwaige Zahlungen an das Vorstandsmitglied maximal auf den Wert von zwei Jahresgesamtvergütungen beschränkt („Abfindungs-Cap“), wobei die Zahlungen in keinem Fall mehr als die Vergütung entsprechend der Restlaufzeit des Vorstandsdiensvertrages betragen dürfen. Die für die Jahresgesamtvergütung relevanten Vergütungsbestandteile entsprechen denjenigen der Gesamtvergütung zum Zwecke der Überprüfung der Einhaltung der Maximalvergütung (siehe hierzu Abschnitt „III. 7. Einhaltung Vergütungsobergrenzen“). Für die Berechnung des Abfindungs-Caps ist auf die Gesamtvergütung des abgelaufenen Geschäftsjahres und gegebenenfalls auch auf die voraussichtliche Gesamtvergütung für das laufende Geschäftsjahr abzustellen.

Wird der Vorstandsdiensvertrag aus einem vom Vorstandsmitglied zu vertretenden wichtigen Grund beendet, erfolgen keine Abfindungszahlungen an das Vorstandsmitglied. Eine etwaige Abfindungszahlung wird auf eine Karenzentschädigung angerechnet, die im Falle einer etwaigen Vereinbarung eines nachvertraglichen Wettbewerbsverbots zu zahlen ist.

Leistungszusagen an Vorstandsmitglieder für die reguläre Beendigung der Tätigkeit

Die Altersversorgungsmodelle der Vorstandsmitglieder unterscheiden sich je nach Eintrittsdatum des Vorstandsmitglieds.

Herr Pötsch erhält keine betriebliche Altersversorgung von der Porsche SE.

Herrn Dr. Döss wird eine gehaltsbezogene Ruhegeldzusage gewährt, aus welcher ein Pensionsanspruch in Höhe von 25 % aus einem vereinbarten ruhegeldfähigen Einkommen erwächst. Der prozentuale Anteil erhöht sich für jedes volle aktive Dienstjahr als Vorstandsmitglied um einen Prozentpunkt bis zu einer Höchstgrenze von 40 %. Herr Dr. Döss hat zum 31. Dezember 2024 einen Ruhegehaltsanspruch in Höhe von 34 % des ruhegeldfähigen Einkommens erreicht. Der Ruhegehaltsfall tritt durch Beendigung des Vorstandsdiensvertrags nach Vollendung des 65. Lebensjahres und bei noch während der Laufzeit des Vorstandsdiensvertrags eintretender dauernder Dienstunfähigkeit ein. Das Ruhegehalt wird in zwölf gleichen Monatsbeträgen bezahlt. Die Hinterbliebenenversorgung umfasst eine Witwenrente von 60 % des Ruhegehalts sowie eine Waisenrente in Höhe von 20 % des Ruhegehalts für jedes Kind, die sich auf 10 % für jedes Kind verringert, sofern eine Witwenrente gezahlt wird. Witwen- und Waisenrenten dürfen insgesamt den Betrag des Ruhegehalts nicht überschreiten. Waisenrenten sind insgesamt auf 80 % des Ruhegehalts begrenzt. Herr Dr. Döss behält nach Eintritt in den Ruhestand einen Anspruch auf die Überlassung eines Dienstfahrzeugs.

Herr Dr. Lattwein sowie Herr Meschke erhalten eine Direktzusage in Form einer arbeitgeberfinanzierten beitragsorientierten Leistungszusage, die auch neu eintretenden Vorstandsmitgliedern nach dem weiterentwickelten Vergütungssystem zu gewähren ist. Herrn Dr. Lattwein steht ein jährlicher Versorgungsbeitrag in Höhe von 270 Tsd. € zu. Herrn Meschke steht ein jährlicher Versorgungsbeitrag Höhe von

180 Tsd. € zu. Für das Eintrittsjahr sowie im Falle einer unterjährigen Beendigung des Vorstandsdienstverhältnisses wird der Versorgungsbeitrag anteilig geleistet. Der Versorgungsbeitrag wird für jedes Jahr des Bestehens des Vorstandsdienstvertrags, längstens jedoch bis zur Vollendung des 62. Lebensjahres gezahlt. Die Versorgungsbeiträge bilden zusammen mit der diesen Beiträgen zuzurechnenden Verzinsung das Versorgungskapital. Das am Ende des Vorjahres erreichte Versorgungskapital wird jährlich mit 4,0% verzinst. Die Versorgungszusage erstreckt sich auf die drei Versorgungsfälle Alter (Vollendung des 62. Lebensjahres), Eintritt einer vollen oder teilweisen Erwerbsminderung (im Sinne der gesetzlichen Rentenversicherung, aber bezogen auf die Tätigkeit als Vorstand, die voraussichtlich nicht weniger als sechs Monate andauert) und Tod. Ein Anspruch auf Versorgungsleistungen besteht nur für den Versorgungsfall, der zuerst eintritt und setzt zudem voraus, dass der Vorstandsdienstvertrag beendet und das Vorstandsmitglied aus den Diensten der Gesellschaft

ausgeschieden ist. Anwartschaften aus der beitragsorientierten Leistungszusage aufgrund des Alters unterliegen grundsätzlich den gesetzlichen Unverfallbarkeitsregelungen (§ 1b Abs. 1 BetrAVG) und werden damit nach drei Jahren unverfallbar; für Invalidität und Tod gilt abweichend hiervon hingegen eine sofortige vertragliche Unverfallbarkeit. Bei Eintreten eines Versorgungsfalles erhält das Vorstandsmitglied bzw. erhalten die Hinterbliebenen das Versorgungskapital als Einmalzahlung ausgezahlt. Herr Dr. Lattwein behält darüber hinaus nach Eintritt in den Ruhestand einen Anspruch auf die Überlassung eines Dienstfahrzeugs, sofern er aufgrund des Erreichens der Altersgrenze unmittelbar nach Beendigung des Vorstandsdienstverhältnisses Leistungen aus der betrieblichen Altersversorgung der Porsche SE bezieht.

Die nachfolgende Tabelle enthält den Dienstzeitaufwand sowie den Barwert der Leistungsverpflichtung der im Berichtsjahr aktiven Vorstandsmitglieder nach IFRS.

	Dienstzeit- aufwand IFRS	Barwert IFRS
in Tsd. €	2024	31.12.2024
Dr. Manfred Döss ¹	297	3.372
Dr. Johannes Lattwein ¹	362	3.659
Lutz Meschke	206	529
	865	7.560

¹ Die angegebenen Beträge beziehen sich auf sämtliche Versorgungsvereinbarungen zwischen der Porsche SE und Herrn Dr. Döss bzw. Herrn Dr. Lattwein. Die Beträge enthalten somit auch Versorgungszusagen für Zeiträumen bis zur jeweiligen Berufung in den Vorstand.

4. Gewährte und geschuldete Vergütung der im Geschäftsjahr 2024 aktiven Vorstandsmitglieder

Individuelle Vergütung der Vorstandsmitglieder

In den nachfolgenden Tabellen sind die den im Geschäftsjahr 2024 aktiven Vorstandsmitgliedern gewährten beziehungsweise geschuldeten Vergütungen gemäß § 162 AktG ausgewiesen. Als gewährte und geschuldete Vergütung werden die Beträge angegeben, die im Berichtszeitraum fällig wurden und zugeflossen sind. Die Werte stellen somit die dem jeweiligen Vorstandsmitglied im Berichtsjahr tatsächlich zugeflossenen Beträge dar, unabhängig davon, für welches Geschäftsjahr die Vergütung festgesetzt und mithin verdient wurde.

Die im Geschäftsjahr 2024 gewährte und geschuldete Vergütung umfasst somit das Festgehalt sowie die Nebenleistungen für das Geschäftsjahr 2024, den kurzfristigen Bonus („STI“) für das Geschäftsjahr 2023 sowie ggf. den langfristigen Bonus („LTI“) für das Geschäftsjahr 2021, der im Geschäftsjahr 2024 zur Auszahlung kam. Der Aufwand bzw. Beitrag zur betrieblichen Altersversorgung ist den Vorstandsmitgliedern dagegen nicht zugeflossen und wird mithin nachfolgend nicht als gewährte und geschuldete Vergütung ausgewiesen.

Die im Berichtszeitraum erdiente Gesamtvergütung ist in Abschnitt „III. 5. Im Geschäftsjahr 2024 erdiente Vergütung des Vorstands“ zusätzlich dargestellt und bildet die Grundlage zur Überprüfung der Einhaltung der Maximalvergütung.

	Hans Dieter Pötsch Vorstandsvorsitzender (seit 1.11.2015)				Dr. Manfred Döss Vorstand für Recht und Compliance (seit 1.1.2016)			
	2024 ¹ in Tsd. €	2024 ² in %	2023 ¹ in Tsd. €	2023 ² in %	2024 in Tsd. €	2024 ² in %	2023 in Tsd. €	2023 ² in %
Festgehalt	800		775		600		600	
Nebenleistungen	267		288		154		57	
Summe Fixvergütung	1.067	73,8	1.063	76,3	754	49,4	657	47,0
Kurzfristiger Bonus								
STI 2023	378	26,2			318	20,8		
STI 2022			330	23,7			321	23,0
Langfristiger Bonus								
LTI 2021					455	29,8		
LTI 2020							420	30,0
Summe variable Vergütung	378	26,2	330	23,7	773	50,6	741	53,0
Gesamtvergütung gem. § 162 Abs. 1 AktG	1.445	100,0	1.393	100,0	1.527	100,0	1.398	100,0

¹ Bis einschließlich zum Geschäftsjahr 2021 hatte Herr Pötsch gemäß seinem Dienstvertrag keinen Anspruch auf eine variable Vergütung. Mit Wirkung ab dem 1. Januar 2022 wurde Herr Pötsch auf das Vergütungssystem 2021 umgestellt, weshalb die im Berichtsjahr sowie im Vorjahr gewährte Vergütung keine LTI-Komponente für die Geschäftsjahre 2021 bzw. 2020 umfasst.

² Die hier angegebenen relativen Anteile beziehen sich auf die Gesamtvergütung gem. § 162 Abs. 1 AktG.

	Dr. Johannes Lattwein Vorstand für Finanzen und IT (seit 1.2.2022)				Lutz Meschke Vorstand für Beteiligungsmanagement (seit 1.7.2020)			
	2024 ¹ in Tsd. €	2024 ² in %	2023 ¹ in Tsd. €	2023 ² in %	2024 in Tsd. €	2024 ² in %	2023 in Tsd. €	2023 ² in %
Festgehalt	800		800		600		585	
Nebenleistungen	146		122		0		0	
Summe Fixvergütung	946	68,3	922	75,0	600	56,2	585	71,0
Kurzfristiger Bonus								
STI 2023	439	31,7			243	22,7		
STI 2022			308	25,0			143	17,3
Langfristiger Bonus								
LTI 2021					225	21,1		
LTI 2020							96	11,7
Summe variable Vergütung	439	31,7	308	25,0	468	43,8	239	29,0
Gesamtvergütung gem. § 162 Abs. 1 AktG	1.385	100,0	1.230	100,0	1.068	100,0	824	100,0

¹ Herr Dr. Lattwein wurde zum 1. Februar 2022 zum Vorstand für Finanzen und IT ernannt, weshalb die im Berichtsjahr sowie im Vorjahr gewährte Vergütung keine LTI-Komponente für die Geschäftsjahre 2021 bzw. 2020 umfasst.

² Die hier angegebenen relativen Anteile beziehen sich auf die Gesamtvergütung gem. § 162 Abs. 1 AktG.

Festsetzung der kurzfristigen variablen Vergütung (STI) für das Geschäftsjahr 2023

Zur Bemessung der variablen Vergütung für das Geschäftsjahr 2023 wurde die Erreichung der für das Geschäftsjahr 2023 festgelegten individuellen Leistungsziele durch den Aufsichtsrat beurteilt.

Im Aufsichtsrat fand eine ausführliche Befassung zu den Leistungszielen statt. Eine Entscheidung über

deren Erreichung erfolgte auf Basis einer Bewertung der durch die Vorstandsmitglieder erbrachten individuellen Leistung. Sofern eine Messbarkeit der Zielerreichung nicht vorgesehen war, erfolgte diese Bewertung durch den Aufsichtsrat nach pflichtgemäßem Ermessen. Die vom Aufsichtsrat festgelegten individuellen Leistungsziele der Vorstandsmitglieder für das Geschäftsjahr 2023 einschließlich deren Zielerreichungsgrad sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst:

Individuelle Leistungsziele 2023		Gewichtung in %	Zielerreichung in %
Hans Dieter Pötsch	Weiterentwicklung der strategischen Planung	30	150
	Stärkung der Kapitalmarktattraktivität	30	125
	Mitarbeiterentwicklung	20	125
	Managemententwicklung im Rahmen der Nachfolgeplanung	20	150
	Gesamtzielerreichungsgrad		138
Dr. Manfred Döss	Erfolgreiche und effiziente Verfahrensführung	60	150
	Fortentwicklung des Know-how-Managements im Ressort „Recht und Compliance“	10	125
	Weiterentwicklung des Legal Risk-Managements im Ressort „Recht und Compliance“	15	100
	Mitarbeiterentwicklung	15	100
	Gesamtzielerreichungsgrad		133
Dr. Johannes Lattwein	Weiterentwicklung der Finanzierungsstruktur	25	150
	Weiterentwicklung der Finanzprozesse	25	150
	Digitalisierung der Geschäftsprozesse	10	125
	Finanzwirtschaftliche Begleitung von Beteiligungsprojekten	20	150
	Stakeholder-Management	20	125
	Gesamtzielerreichungsgrad		143
Lutz Meschke	Identifikation von Beteiligungsoportunitäten	25	150
	Weiterentwicklung des Partneringkonzepts für Portfoliobeteiligungen	20	150
	Verankerung von ESG-Kriterien im Investitionsprozess	15	125
	Aktives Wertmanagement der Portfoliobeteiligungen	25	150
	Mitarbeiterentwicklung	15	100
	Gesamtzielerreichungsgrad		139

Die nachfolgende Tabelle stellt den für das Geschäftsjahr 2023 erdienten und durch den Aufsichtsrat festgesetzten Gesamtbonusbetrag für jedes Vorstandsmitglied dar. Der Gesamtbonusbetrag ergibt sich jeweils aus der Multiplikation des jeweiligen Bonus-Zielbetrags mit dem jeweiligen Gesamtzielerreichungsgrad. Von dem Gesamtbo-

nusbetrag für das Geschäftsjahr 2023 entfielen 40 % auf den STI 2023, der im Geschäftsjahr 2024 zur Auszahlung gekommen ist und 60 % auf den LTI 2023, der im Geschäftsjahr 2026 zur Auszahlung kommt und über den im Vergütungsbericht 2026 berichtet wird.

Bonus 2023	Hans Dieter Pötsch ¹	Dr. Manfred Döss	Dr. Johannes Lattwein	Lutz Meschke ¹
in Tsd. €				
Bonus-Zielbetrag	688	600	700	438
Gesamtzielerreichungsgrad individueller Ziele in %	138	133	143	139
Zwischenbetrag	945	795	998	607
Multiplikator	1,0	1,0	1,0	1,0
Gesamtbonusbetrag unter Berücksichtigung Bonus-Cap (150 %)	945	795	998	607
Sonderanpassungsfaktor	1,0	1,0	1,1	1,0
Festgesetzter Gesamtbonusbetrag	945	795	1.097	607
davon STI 2023 (40%)	378	318	439	243

¹ Zum 1. April 2023 wurden die Zielbonusbeträge von Herrn Pötsch und Herrn Meschke angepasst. Die Erhöhungen gelten im Geschäftsjahr 2023 zeitanteilig.

Hinsichtlich der Festlegung des Multiplikators für das Geschäftsjahr 2023 erfolgte die Bewertung der wirtschaftlichen Lage und der Entwicklung der Gesellschaft auf Basis des Konzernergebnisses nach Steuern für das Geschäftsjahr 2023 im Vergleich zum geplanten Konzernergebnis nach Steuern für das Geschäftsjahr 2023. Die Bewertung der allgemeinen Leistungen der Vorstandsmitglieder im Geschäftsjahr 2023 erfolgte, sofern diese nicht bereits über die Bewertung der Einzelziele erfasst waren, nach billigem Ermessen.

Im Geschäftsjahr 2023 waren die Kapazitäten der Porsche SE insbesondere mit Integrationsmaßnahmen im Nachgang des Beteiligungserwerbs an der Porsche AG stark gebunden, mit denen auch Herr Dr. Lattwein maßgeblich befasst war. Gleichwohl gelang es Herrn Dr. Lattwein, ein hochkomplexes Projekt zu steuerlichen Sachverhalten mit einem Erstattungsbetrag von mehr als 200 Mio. €

erfolgreich zum Abschluss zu bringen. Dieses war bei den vorab festgelegten Zielen für Herrn Dr. Lattwein noch nicht berücksichtigt worden und hat im Geschäftsjahr 2023 zu einem für die Porsche SE sehr positiven Ergebnis geführt. Der Aufsichtsrat war daher der Auffassung, dass mit Blick auf Herrn Dr. Lattwein neben seinen herausragenden Erfolgen bei der Refinanzierung der Porsche SE mit den besonderen Leistungen im Zusammenhang mit dem Projekt zu steuerlichen Sachverhalten auch außergewöhnliche, unterjährige Entwicklungen vorliegen. Um dieser außergewöhnlichen Leistung Rechnung zu tragen, hat der Aufsichtsrat für Herrn Dr. Lattwein einen Sonderanpassungsfaktor von 1,1 nach billigem Ermessen festgelegt. Außergewöhnliche Entwicklungen waren im Geschäftsjahr 2023 bei Herrn Pötsch, Herrn Dr. Döss und Herrn Meschke nicht gegeben, so dass es zu keiner Erhöhung oder Herabsetzung der variablen Vergütung durch Anwendung des Sonderanpassungsfaktors gekommen ist.

Festsetzung der langfristigen variablen Vergütung (LTI) für das Geschäftsjahr 2021

Zur Bemessung der variablen Vergütung für das Geschäftsjahr 2021 wurde die Erreichung der für das Geschäftsjahr 2021 festgelegten individuellen Leistungsziele durch den Aufsichtsrat beurteilt.

Im Aufsichtsrat fand eine ausführliche Befassung zu den Leistungszielen statt.

Eine Entscheidung über deren Erreichung erfolgte auf Basis einer Bewertung der durch die Vorstandsmitglieder erbrachten individuellen Leistung. Sofern eine Messbarkeit der Zielerreichung nicht vorgesehen war, erfolgte diese Bewertung durch den Aufsichtsrat nach pflichtgemäßem Ermessen. Die vom Aufsichtsrat festgelegten individuellen Leistungsziele der Vorstandsmitglieder für das Geschäftsjahr 2021 einschließlich deren Zielerreichungsgrad sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst.

	Individuelle Leistungsziele 2021	Gewichtung in %	Zielerreichung in %
Dr. Manfred Döss	Erfolgreiche und effiziente Verfahrensführung	60	125
	Weiterentwicklung der Organisation im Rechtswesen	20	100
	Mitarbeiterentwicklung	20	100
	Gesamtzielerreichungsgrad		115
Lutz Meschke	Identifikation von Beteiligungsoportunitäten	25	150
	Weiterentwicklung der Organisation im Beteiligungsmanagement	15	125
	Aktives Wertmanagement des Beteiligungsportfolios	45	150
	Mitarbeiterentwicklung	15	150
	Gesamtzielerreichungsgrad		146

Die nachfolgende Tabelle stellt den für das Geschäftsjahr 2021 verdienten und durch den Aufsichtsrat festgesetzten Gesamtbonusbetrag für jedes Vorstandsmitglied dar. Der Gesamtbonusbetrag ergibt sich jeweils aus der Multiplikation des jeweiligen Bonus-Zielbetrags mit dem jeweiligen Gesamtzielerreichungsgrad. Von dem Gesamtbonusbetrag für das Geschäftsjahr 2021 entfielen 60 % auf den LTI 2021, der im Geschäftsjahr 2024 zur Auszahlung gekommen ist.

Bonus 2021	Dr. Manfred Döss	Lutz Meschke
in Tsd. €		
Bonus-Zielbetrag	600	250
Gesamtzielerreichungsgrad individueller Ziele in %	115	146
Zwischenbetrag	690	366
Multiplikator	1,1	1,1
Gesamtbonusbetrag unter Berücksichtigung Bonus-Cap (150 %)	759	375
Sonderanpassungsfaktor	1,0	1,0
Festgesetzter Gesamtbonusbetrag	759	375
davon LTI 2021 (60%)	455	225

Hinsichtlich der Festlegung des Multiplikators für das Geschäftsjahr 2021 erfolgte die Bewertung der wirtschaftlichen Lage und der Entwicklung der Gesellschaft auf Basis des Konzernergebnisses nach Steuern für das Geschäftsjahr 2021 im Vergleich zum geplanten Konzernergebnis nach Steuern für das Geschäftsjahr 2021. Die Bewertung der allgemeinen Leistungen der Vorstandsmitglieder im Geschäftsjahr 2021 erfolgte, sofern diese nicht bereits über die Bewertung der Einzelziele erfasst waren, nach billigem Ermessen. Außergewöhnliche Entwicklungen, die zu einer Anhebung oder Absenkung der variablen Vergütung führten, waren im Geschäftsjahr 2021 nicht gegeben, so dass es zu keiner Anwendung des Sonderanpassungsfaktors gekommen ist. Die Auszahlungshürde der LTI-Komponente 2021 wurde erfüllt.

5. Im Geschäftsjahr 2024 erdiente Vergütung des Vorstands

Die nachfolgenden Tabellen enthalten neben der Fixvergütung die vertraglich erdienbaren variablen Ziel-, Minimal- und Maximalbeträge der Vergütungskomponenten, die durch die aktiven Vorstandsmitglieder im Geschäftsjahr 2024 bzw. 2023

erdienten, teilweise bedingten ein- und mehrjährigen variablen Vergütungskomponenten sowie den Dienstzeitaufwand aus Pensionszusagen nach IFRS. In Bezug auf die variablen Vergütungskomponenten werden im Gegensatz zu den Beträgen in Abschnitt „III. 4. Gewährte und geschuldete Vergütung der im Geschäftsjahr 2024 aktiven Vorstandsmitglieder“ nicht die im Berichtszeitraum zugeflossenen Beträge, sondern die für den Berichtszeitraum festsetzbaren bzw. festgesetzten Gesamtbonusbeträge angegeben. Die Zielvergütung entspricht der Vergütung, die bei einem Multiplikator von 1,0 bei einer Gesamtzielerreichung von 100 % und einem Sonderanpassungsfaktor von 1,0 festgesetzt werden würde. Die erdiente Vergütung stellt die für das Geschäftsjahr tatsächlich festgesetzte Gesamtvergütung dar. Als Grundlage für die Überprüfung der Einhaltung der Maximalvergütung wird die für das jeweilige Geschäftsjahr zugesagte Vergütung herangezogen (vgl. hierzu Abschnitt „III. 7. Einhaltung Vergütungsobergrenzen“).

Hans Dieter Pötsch

Vorstandsvorsitzender (seit 1. November 2015)

in Tsd. €	2024 Zielvergütung	2024 min.	2024 max.	2024 erdient	2024 ¹ in %	2023 ² erdient	2023 ¹ in %
Festgehalt	800	800	800	800		775	
Nebenleistungen	267	267	267	267		288	
Summe Fixvergütung	1.067	1.067	1.067	1.067	50,7	1.063	52,9
Kurzfristiger Bonus							
STI 2024	300	0	540	415	19,7		
STI 2023						378	18,8
Langfristiger Bonus							
LTI 2024	450	0	810	623	29,6		
LTI 2023						567	28,2
Summe variable Vergütung	750	0	1.350	1.038	49,3	945	47,1
Dienstzeitaufwand	0	0	0	0	0,0	0	0,0
Erdiente Gesamtvergütung	1.817	1.067	2.417	2.106	100,0	2.009	100,0

¹ Die hier angegebenen relativen Anteile beziehen sich auf die erdiente Gesamtvergütung.

² Zum 1. April 2023 wurde der Vorstandsdienstvertrag von Herrn Pötsch angepasst. Das Festgehalt wurde von jährlich 700 Tsd. € auf 800 Tsd. € und der Zielbonusbetrag von jährlich 500 Tsd. € auf 750 Tsd. € angehoben. Die Erhöhungen galten im Geschäftsjahr 2023 zeitanteilig.

Dr. Manfred Döss

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

in Tsd. €	2024 Zielvergütung	2024 min.	2024 max.	2024 erdient	2024 ¹ in %	2023 erdient	2023 ¹ in %
Festgehalt	600	600	600	600		600	
Nebenleistungen	154	154	154	154		57	
Summe Fixvergütung	754	754	754	754	40,4	657	38,2
Kurzfristiger Bonus							
STI 2024	240	0	432	326	17,5		
STI 2023						318	18,5
Langfristiger Bonus							
LTI 2024	360	0	648	489	26,2		
LTI 2023						477	27,8
Summe variable Vergütung	600	0	1.080	815	43,7	795	46,3
Dienstzeitaufwand	297	297	297	297	15,9	266	15,5
Erdiente Gesamtvergütung	1.651	1.051	2.131	1.867	100,0	1.718	100,0

¹ Die hier angegebenen relativen Anteile beziehen sich auf die erdiente Gesamtvergütung.

Dr. Johannes Lattwein

Vorstand für Finanzen und IT (seit 1. Februar 2022)

in Tsd. €	2024 Zielvergütung	2024 min.	2024 max.	2024 erdient	2024 ¹ in %	2023 erdient	2023 ¹ in %
Festgehalt	800	800	800	800		800	
Nebenleistungen	146	146	146	146		122	
Summe Fixvergütung	946	946	946	946	40,6	922	39,8
Kurzfristiger Bonus							
STI 2024	280	0	504	410	17,6		
STI 2023						439	18,9
Langfristiger Bonus							
LTI 2024	420	0	756	614	26,3		
LTI 2023						658	28,4
Summe variable Vergütung	700	0	1.260	1.024	43,9	1.097	47,4
Dienstzeitaufwand	362	362	362	362	15,5	298	12,9
Erdiente Gesamtvergütung	2.008	1.308	2.568	2.332	100,0	2.317	100,0

¹ Die hier angegebenen relativen Anteile beziehen sich auf die erdiente Gesamtvergütung.

Lutz Meschke

Vorstand für Beteiligungsmanagement (seit 1. Juli 2020)

in Tsd. €	2024 Zielvergütung	2024 min.	2024 max.	2024 erdient	2024 ¹ in %	2023 ² erdient	2023 ¹ in %
Festgehalt	600	600	600	600		585	
Nebenleistungen	0	0	0	0		0	
Summe Fixvergütung	600	600	600	600	39,7	585	43,2
Kurzfristiger Bonus							
STI 2024	200	0	360	282	18,7		
STI 2023						243	17,9
Langfristiger Bonus							
LTI 2024	300	0	540	423	28,0		
LTI 2023						364	26,9
Summe variable Vergütung	500	0	900	705	46,7	607	44,9
Dienstzeitaufwand	206	206	206	206	13,6	161	11,9
Erdiente Gesamtvergütung	1.306	806	1.706	1.511	100,0	1.353	100,0

¹ Die hier angegebenen relativen Anteile beziehen sich auf die erdiente Gesamtvergütung.

² Zum 1. April 2023 wurde der Vorstandsdienstvertrag von Herrn Meschke angepasst. Das Festgehalt wurde von jährlich 540 Tsd. € auf 600 Tsd. € und der Zielbonusbetrag von jährlich 250 Tsd. € auf 500 Tsd. € sowie der jährliche Versorgungsbetrag von 60 Tsd. € auf 180 Tsd. € angehoben. Die Erhöhungen gelten im Geschäftsjahr 2023 zeitanteilig.

Zur Bemessung der variablen Vergütung für das Geschäftsjahr 2024 wurde die Erreichung der für das Geschäftsjahr 2024 festgelegten individuellen Leistungsziele durch den Aufsichtsrat beurteilt.

Im Aufsichtsrat fand eine ausführliche Befassung zu den Leistungszielen statt. Eine Entscheidung über deren Erreichung erfolgte auf Basis einer Bewertung der durch die Vorstandsmitglieder erbrachten indi-

viduellen Leistung. Sofern eine Messbarkeit der Zielerreichung nicht vorgesehen war, erfolgte diese Bewertung durch den Aufsichtsrat nach pflichtgemäßem Ermessen. Die vom Aufsichtsrat festgelegten individuellen Leistungsziele der Vorstandsmitglieder für das Geschäftsjahr 2024 einschließlich deren Zielerreichungsgrade sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst:

	Individuelle Leistungsziele 2024	Gewichtung in %	Zielerreichung in %
Hans Dieter Pötsch	Weiterentwicklung der Unternehmensstrategie	30	150
	Weiterentwicklung des Bereichs Unternehmenskommunikation	15	150
	Fortführung des Kapitalmarktdialogs	15	100
	Mitarbeiterentwicklung und -zufriedenheit	20	125
	Managemententwicklung im Rahmen der Nachfolgeplanung	20	125
	Gesamtzielerreichungsgrad		133
Dr. Manfred Döss	Erfolgreiche und effiziente Verfahrensführung	60	150
	Fortentwicklung des Know-how-Managements im Ressort „Recht und Compliance“	10	100
	Weiterentwicklung des Compliance-Management-Systems	15	100
	Mitarbeiterentwicklung und -zufriedenheit	15	100
	Gesamtzielerreichungsgrad		130
Dr. Johannes Lattwein	Stärkung der Kapitalmarktattraktivität	35	150
	Weiterentwicklung der Unternehmens- und Investitionsstrategie	25	150
	Digitalisierung der Geschäftsprozesse	10	125
	Finanzwirtschaftliche Begleitung von Beteiligungsprojekten	15	150
	Mitarbeiterentwicklung und -zufriedenheit	15	100
	Gesamtzielerreichungsgrad		140
Lutz Meschke	Weiterentwicklung der Unternehmens- und Investitionsstrategie	30	150
	Identifikation von Beteiligungsoportunitäten	25	150
	Aktives Wertmanagement der Portfoliobeteiligungen	30	125
	Mitarbeiterentwicklung und -zufriedenheit	15	100
	Gesamtzielerreichungsgrad		135

Die nachfolgende Tabelle stellt den für das Geschäftsjahr 2024 verdienten und durch den Aufsichtsrat festgesetzten Gesamtbonusbetrag für jedes Vorstandsmitglied dar.

Bonus 2024	Hans Dieter Pötsch	Dr. Manfred Döss	Dr. Johannes Lattwein	Lutz Meschke
in Tsd. €				
Bonus-Zielbetrag	750	600	700	500
Gesamtzielerreichungsgrad individueller Ziele in %	133	130	140	135
Zwischenbetrag	994	780	980	675
Multiplikator	0,95	0,95	0,95	0,95
Gesamtbonusbetrag unter Berücksichtigung Bonus-Cap (150 %)	944	741	931	641
Sonderanpassungsfaktor	1,1	1,1	1,1	1,1
Festgesetzter Gesamtbonusbetrag	1.038	815	1.024	705
davon STI 2024 (40%)	415	326	410	282
davon LTI 2024 (60%)	623	489	614	423

Hinsichtlich der Festlegung des Multiplikators für das Geschäftsjahr 2024 erfolgte die Bewertung der wirtschaftlichen Lage und der Entwicklung der Gesellschaft nach pflichtgemäßen Ermessen des Aufsichtsrats auf Basis des um Einzelsachverhalte bereinigten angepassten Konzernergebnisses nach Steuern für das Geschäftsjahr 2024 (vgl. hierzu Abschnitt „II. 1. Geschäftsverlauf und Entwicklung der maßgeblichen Leistungsindikatoren im Geschäftsjahr 2024“) im Vergleich zum geplanten Konzernergebnis nach Steuern für das Geschäftsjahr 2024. Die Bewertung der allgemeinen Leistungen der Vorstandsmitglieder im Geschäftsjahr 2024 erfolgte, sofern diese nicht bereits über die Bewertung der Einzelziele erfasst waren, nach billigem Ermessen.

Nach billigem Ermessen wurde durch den Aufsichtsrat für jedes Vorstandsmitglied ein Sonderanpassungsfaktor in Höhe von 1,1 für das Geschäftsjahr 2024 festgelegt. Die Anwendung des Sonderanpassungsfaktors erfolgte in Zusammenhang mit einer im Geschäftsjahr 2024 vom Gesamtvorstand der Porsche SE äußerst erfolgreich platzierten außergewöhnlichen Anleiheemission mit einem Volumen von 1,6 Mrd. €. Die Auszahlungshürde für den LTI 2024 ist erreicht, wenn im Geschäftsjahr 2026 ein positives gegebenenfalls um Einzelsachverhalte bereinigtes Konzernergebnis vor Steuern erzielt wird.

6. Erdiente noch nicht ausgezahlte Vergütungsbestandteile des Vorstands

Die zum 31. Dezember 2024 erdienten noch nicht ausgezahlten LTIs setzen sich aus LTI-Komponenten für die in nachfolgender Tabelle dargestellten Geschäftsjahre zusammen. Die Auszahlung erfolgt nach Ablauf eines zweijährigen Zurückbehaltungszeitraums, soweit nicht etwaige Malus-Tatbestände während der dreijährigen Bemessungsperiode (d.h. einschließlich des zweijährigen

Zurückbehaltungszeitraums) zu einem Verfall oder einer Kürzung führen und nur sofern die Auszahlungshürde erreicht ist (siehe hierzu auch Abschnitt „III. 2. Bestandteile der Vorstandsvergütung im Geschäftsjahr 2024“).

Aufgrund des negativen Konzernergebnisses vor Steuern im Geschäftsjahr 2024 wurde die Auszahlungshürde für den LTI 2022 nicht erreicht. Mithin entfällt der LTI 2022 vollständig und es wird keine Auszahlung im Geschäftsjahr 2025 erfolgen.

in Tsd. €		Auszahlungszeitpunkt	Hans Dieter Pötsch	Dr. Manfred Döss	Dr. Johannes Lattwein	Lutz Meschke
LTI 2024	2027		623	489	614	423
LTI 2023	2026		567	477	658	364
LTI 2022 (entfällt)	2025					
			1.190	966	1.273	787

7. Einhaltung Vergütungsobergrenzen

Maximalvergütung

Der Aufsichtsrat hat eine Maximalvergütung für den Gesamtvorstand in Höhe von 24 Mio. € für ein Jahr festgelegt.

Diese Maximalvergütung bildet den Wert ab, welcher dem Gesamtvorstand für die Vorstandstätigkeit für ein Geschäftsjahr maximal gemäß dem weiterentwickelten Vergütungssystem zugesagt werden darf, auch wenn die Auszahlung einzelner Vergütungsbestandteile erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgt. Die Maximalvergütung schließt sämtliche festen und variablen Vergütungsbestandteile (d.h. einschließlich etwaiger Sonderboni oder Bonusanpassungen aufgrund außerordentlicher Entwicklungen)

mit ein. Die Höhe der Maximalvergütung setzt sich daher unter Berücksichtigung des Festgehalts, der für das jeweilige Geschäftsjahr zugesagten und im Folgejahr ausbezahlten, einjährigen variablen Vergütungskomponente („STI“), der für das jeweilige Geschäftsjahr zugesagten und im dritten auf das Gewährungsgeschäftsjahr folgenden Jahr ausgezahlten mehrjährigen variablen Vergütungskomponente („LTI“), etwaiger für das jeweilige Geschäftsjahr zugesagter Sonderboni unabhängig vom Zeitpunkt ihrer Auszahlung, sämtlicher Nebenleistungen sowie des Dienstzeitaufwands für Altersversorgungsleistungen zusammen.

Die dem Gesamtvorstand im Geschäftsjahr 2024 zugesagte Vergütung beträgt in Summe rund 8 Mio. € und liegt damit unterhalb der Vergütungsobergrenze mithin wurde die Maximalvergütung für das Geschäftsjahr 2024 eingehalten.

Das Vergütungssystem 2021 sah ebenfalls eine Maximalvergütung für den Gesamtvorstand in Höhe von 24 Mio. € für ein Jahr vor. Abweichend zum weiterentwickelten Vergütungssystem bildet die Maximalvergütung nach dem vormaligen Vergütungssystem den Wert ab, welcher dem Gesamtvorstand für die Vorstandstätigkeit für ein Geschäftsjahr maximal gewährt werden darf, und schließt sämtliche festen und variablen Vergütungsbestandteile (d.h. einschließlich etwaiger Sonderboni oder Bonusanpassungen aufgrund außerordentlicher Entwicklungen) mit ein. Eine Beurteilung der Einhaltung der Maximalvergütung für die Geschäftsjahre 2021 bis 2023 ist somit erst nach Zufluss der langfristigen Bonuskomponente für die genannten Geschäftsjahre in den Geschäftsjahren 2024 bis 2026 möglich. Die dem Gesamtvorstand für die Vorstandstätigkeit für das Jahr 2021 gewährte Vergütung betrug rund 4 Mio. €. Die Maximalvergütung für das Geschäftsjahr 2021 wurde somit eingehalten. Eine abschließende Beurteilung erfolgte nach Auszahlung des LTI 2021 im Geschäftsjahr 2024 (vgl. hierzu auch Abschnitt „II. 4. Weiterentwicklung des Vergütungssystems durch den Aufsichtsrat“).

Malus- und Clawback-Regelungen

Der Aufsichtsrat hat im Rahmen der vertraglichen Regelungen unter bestimmten Umständen die Möglichkeit, noch nicht ausbezahlte variable Vergütungsbestandteile einzubehalten („Malus“) oder diese – sofern bereits ausbezahlt – auch zurückzufordern („Clawback“).

Im Geschäftsjahr 2024 hat der Aufsichtsrat der Porsche SE keine variablen Vergütungsbestandteile von einzelnen Vorstandsmitgliedern einbehalten oder zurückgefordert. Bereits die tatbestandlichen Voraussetzungen für eine Einhaltung oder Rückforderung variabler Vergütungsbestandteile lagen nicht vor.

8. Vergütung ehemaliger Vorstandsmitglieder im Geschäftsjahr 2024

Im Zusammenhang mit dem Ausscheiden von Herrn von Hagen aus dem Vorstand der Porsche SE am 30. Juni 2020 wurde im Geschäftsjahr 2020 vereinbart, dass die ihm gemäß seines Vorstandsdienstvertrages bis zum Ende der Vertragslaufzeit am 28. Februar 2021 zustehenden vertraglichen Leistungen vollständig erfüllt werden. In diesem Zusammenhang wurde für das volle Geschäftsjahr 2021 durch den Aufsichtsrat nach pflichtgemäßem Ermessen ein Gesamtbonusbetrag (STI und LTI) von 250 Tsd. € pauschal festgelegt.

40 % der vom Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2021 festgesetzten variablen Vergütung wurden drei Monate nach Abschluss des Geschäftsjahres 2021 zur Zahlung fällig (kurzfristige variable Vergütung). Die übrigen 60 % wurden zwei Jahre nach Fälligkeit der kurzfristigen variablen Vergütung zur Zahlung fällig (langfristige variable Vergütung). Im Zusammenhang mit dem Ausscheiden von Herrn von Hagen aus dem Vorstand der Porsche SE wurde vereinbart, dass die im Vorstandsdienstvertrag vereinbarten Auszahlungsvoraussetzungen (positives Konzernergebnis vor Steuern des Porsche SE Konzerns in dem vor Fälligkeit der langfristigen variablen Vergütung abgeschlossenen Geschäftsjahr und – im Falle der langfristigen variablen Vergütung – zusätzlich eine positive Nettoliquidität¹ der Porsche SE) als erfüllt gelten. Im Geschäftsjahr 2024 erhielt Herr von Hagen eine zeitanteilige langfristige variable Vergütung in Höhe von 25 Tsd. € (150 Tsd. €). Die gewährte und geschuldete Vergütung im Geschäftsjahr 2024 betrug somit 25 Tsd. € (150 Tsd. €) und besteht zu 100 % aus der nachlaufend ausgezahlten variablen Vergütung für 2021.

Dem ehemaligen Vorstandsmitglied Herrn Müller wurde im Geschäftsjahr 2024 eine Vergütung in Höhe von 14 Tsd. € (14 Tsd. €) in Form einer Überlassung eines Fahrzeugs zur privaten Nutzung gewährt, worauf nach seinem vormalig bestehenden Vorstandsvertrag ein Anspruch besteht. Die Vergütung besteht somit zu 100% aus fixen Vergütungsbestandteilen.

¹ Die negative Nettoliquidität entspricht der Nettoverschuldung.

IV. Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats

Aufsichtsratsvergütungssystem im Geschäftsjahr 2024

Die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder der Porsche SE ist in § 13 der Satzung festgesetzt und ist im Vergütungssystem für die Aufsichtsratsmitglieder, das von der Hauptversammlung im Geschäftsjahr 2021 bestätigt wurde, beschrieben. Die Aufsichtsratsmitglieder erhalten für ihre Tätigkeit ausschließlich eine fixe Vergütung, deren Höhe im Einzelnen von den übernommenen Aufgaben im Aufsichtsrat bzw. in dessen Ausschüssen abhängt.

Nach den in der Satzung festgelegten Regelungen beträgt die feste jährliche Grundvergütung für den Vorsitzenden des Aufsichtsrats 150 Tsd. €, für seinen Stellvertreter 100 Tsd. € und für jedes sonstige Mitglied des Aufsichtsrats 75 Tsd. €. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses erhält jährlich zusätzlich 100 Tsd. € und jedes andere Mitglied des Prüfungsausschusses jährlich jeweils zusätzlich 50 Tsd. €. Für die Tätigkeit in den übrigen Ausschüssen mit Ausnahme des Nominierungsausschusses und des (derzeit nicht gebildeten) Investitionsausschusses erhalten der Vorsitzende zusätzlich 50 Tsd. € und jedes andere Mitglied jeweils zusätzlich 25 Tsd. €. Übt ein Mitglied des Aufsichtsrats zur gleichen Zeit mehr als zwei Ämter in Ausschüssen aus, erhält es nur die Vergütung für die beiden am höchsten vergüteten Ämter.

Aufsichtsratsmitglieder, die nur während eines Teils des Geschäftsjahres dem Aufsichtsrat oder einem Ausschuss angehört haben oder den (stellvertretenden) Vorsitz innehatten, erhalten eine im Verhältnis der Zeit geringere Vergütung.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats werden in eine von der Gesellschaft unterhaltene D&O-Versicherung mit einbezogen, deren Prämien die Porsche SE bezahlt. Außerdem erstattet die Gesellschaft jedem Aufsichtsratsmitglied seine Auslagen sowie die gegebenenfalls für die Vergütung oder Erstattung der Auslagen gesetzlich geschuldete Umsatzsteuer.

Die feste Vergütung ist nach Ablauf des jeweiligen Geschäftsjahres fällig. Auslagen sind unverzüglich zu erstatten. Weitere Aufschubzeiten für die Auszahlung von Vergütungsbestandteilen bestehen nicht.

Das Vergütungssystem für den Aufsichtsrat soll die Gesellschaft in die Lage versetzen, weiterhin unabhängige, qualifizierte Kandidaten mit wertvollen fach- und branchenspezifischen Kenntnissen für den Aufsichtsrat zu gewinnen und zu halten. Dies ist Voraussetzung für eine bestmögliche Ausübung der Beratungs- und Überwachungstätigkeit durch den Aufsichtsrat. Hierdurch soll ein wesentlicher Beitrag zur Förderung der Strategie und der langfristigen Entwicklung der Porsche SE geleistet werden.

Gewährte und geschuldete Vergütung der im Geschäftsjahr 2024 aktiven Aufsichtsratsmitglieder

Die nachfolgend dargestellten Vergütungen der gegenwärtigen Mitglieder des Aufsichtsrats der Porsche SE betreffen die im Geschäftsjahr 2024 bzw. 2023 gewährte und geschuldete Vergütung, bei der es sich um die tatsächlich zugeflossenen Bezüge für die Tätigkeit im Aufsichtsratsgremium sowie für die Tätigkeit in Ausschüssen des Aufsichtsrats der Porsche SE im Geschäftsjahr 2023 bzw. 2022 handelt.

in Tsd. €	2024			2023
	Festvergütung	Vergütung für Ausschusstätigkeit	Gesamt	Gesamt
Dr. Wolfgang Porsche	150	68	218	216
Dr. Hans Michel Piëch	100	75	175	175
Prof. Dr. Ulrich Lehner	75	100	175	175
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	75	87	162	157
Mag. Josef Michael Ahorner	75		75	75
Mag. Marianne Heiß	75		75	75
Dr. Günther Horvath	75	18	93	91
Dr. Stefan Piëch (bis 30.6.2023)	37	12	50	91
Sophie Piëch (seit 30.6.2023)	38		38	
Peter Daniell Porsche	75		75	75
Prof. KR Ing. Siegfried Wolf	75		75	75
Gesamt	850	361	1.211	1.205

Die gewährte Vergütung im Geschäftsjahr 2024, bei der es sich um die tatsächlich zugeflossenen Bezüge für die Tätigkeit im Aufsichtsrats sowie für die Tätigkeit in Ausschüssen des Aufsichtsrats der Porsche SE im Geschäftsjahr 2023 handelt, erhöhte sich bei Herrn Dr. Wolfgang Porsche, bei Herrn Dr. Ferdinand Oliver Porsche und bei Herrn Dr. Günther Horvath infolge der im Geschäftsjahr 2022 unterjährig erfolgten Einrichtung eines Ausschusses, der sich mit dem Projekt des Erwerbs von Stammaktien der Porsche AG befasste („Phoenixausschuss“). Mit Beendigung des Projekts Phoenix durch den Abschluss des Erwerbs der Beteiligung an der Porsche AG und der korrespondierenden Finanzierungsverträge, wurde der Phoenixausschuss am 25. September 2023 vom Aufsichtsrat aufgelöst.

Während die gewährte Vergütung für das Geschäftsjahr 2024 Vergütungen für den Zeitraum 1. Januar 2023 bis 25. September 2023 enthält, sind in der Vergleichsperiode Vergütungen für den Zeitraum 13. Mai 2022 bis 31. Dezember 2022 enthalten. Herr Dr. Stefan Piëch ist am 30. Juni 2023 aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Mithin erhielt er die Bezüge für die Tätigkeit im Aufsichtsrat sowie für die Tätigkeit in Ausschüssen des Aufsichtsrats der Porsche SE, einschließlich des Phoenixausschusses zeitanteilig. Frau Sophie Piëch wurde durch die Hauptversammlung am 30. Juni 2023 in den Aufsichtsrat der Porsche SE gewählt. Aus diesem Grund erhielt sie die Bezüge für die Tätigkeit im Aufsichtsratsgremium der Porsche SE im Geschäftsjahr 2023 zeitanteilig.

V. Vergleichende Darstellung der jährlichen Veränderung der Vergütung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats zur Ertragsentwicklung der Gesellschaft und zur durchschnittlichen Vergütung von Arbeitnehmern der Porsche SE

Die nachfolgende Tabelle stellt die prozentuale Veränderung der im jeweiligen Geschäftsjahr gewährten und geschuldeten Vergütung der gegenwärtigen und früheren Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder, der Ertragsentwicklung der Porsche SE und der durchschnittlichen Vergütung der Arbeitnehmer der Porsche SE auf Vollzeitäquivalenzbasis dar.

Die Entwicklung der Vergütung des Vorstands bzw. des Aufsichtsrats basiert auf der gewährten und geschuldeten Vergütung i. S. d. § 162 Abs. 1 S. 1 AktG, wie sie in den Tabellen im Abschnitt „III. 4. Gewährte und geschuldete Vergütung der im Geschäftsjahr 2024 aktiven Vorstandsmitglieder“ sowie in den Abschnitten „III. 8. Vergütung ehemaliger Vorstandsmitglieder im Geschäftsjahr 2024“ und „IV. Vergütung des Aufsichtsrats“ angegeben sind.

Die Ertragsentwicklung der Gesellschaft wird grundsätzlich anhand der Entwicklung des Jahresergebnisses der Porsche SE gemäß § 275 Abs. 2 Nr. 17 HGB dargestellt. Da das angepasste Konzernergebnis nach Steuern der Porsche SE als wesentliche Steuerungsgröße dient und zur Bestimmung des Multiplikators herangezogen wurde, wird zudem die Entwicklung des angepassten Konzernergebnisses nach Steuern dargestellt.

Für die Entwicklung der durchschnittlichen Vergütung der Arbeitnehmer wird auf den Kreis der Mitarbeiter der Porsche SE¹ unterhalb des Vorstands, d.h. einschließlich der ersten Führungsebene abgestellt. Die Vergütung von Teilzeitarbeitskräften wird auf Vollzeitäquivalente hochgerechnet.

¹ Nicht enthalten sind Praktikanten, Werkstudenten sowie geringfügig Beschäftigte.

	Veränderung 2024 gegenüber 2023	Veränderung 2023 gegenüber 2022	Veränderung 2022 gegenüber 2021	Veränderung 2021 gegenüber 2020	Veränderung 2020 gegenüber 2019
Vorstandsvergütung					
Hans Dieter Pötsch	3,7%	32,7% ¹	39,0%	-7,4%	-1,0%
Dr. Manfred Döss	9,3%	3,4%	3,9%	43,1%	-3,1%
Dr. Johannes Lattwein (seit 1.2.2022)	12,6%	87,3% ¹			
Lutz Meschke (seit 1.7.2020)	29,7%	19,3% ¹	14,3% ¹	123,6% ²	
Philipp von Hagen (bis 30.6.2020)	-83,3% ²	-10,0% ²	-52,2% ²	-60,5% ²	0,2%
Matthias Müller (bis 30.4.2018)	0,0%	200,0% ³		-100,0% ²	-58,5% ²
Aufsichtsratsvergütung					
Dr. Wolfgang Porsche	1,1% ⁴	8,0% ⁴	0,0%	0,0%	0,0%
Dr. Hans Michel Piëch	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Prof. Dr. Ulrich Lehner	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	3,1% ⁴	4,6% ⁴	0,0%	0,0%	0,0%
Mag. Josef Michael Ahorner (seit 4.7.2018)	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	101,7% ²
Mag. Marianne Heiß (seit 15.5.2018)	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	58,0% ²
Dr. Günther Horvath (seit 13.3.2018)	2,6% ⁴	21,3% ⁴	0,0%	0,0%	24,1% ²
Dr. Stefan Piëch (seit 4.7.2018; bis 30.6.2023)	-45,5% ²	21,3% ⁴	0,0%	0,0%	101,7% ²
Sophie Piëch (seit 30.6.2023) ⁵					
Peter Daniell Porsche (seit 4.7.2018)	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	101,7% ²
Prof. KR Ing. Siegfried Wolf (seit 11.4.2019)	0,0%	0,0%	0,0%	37,7% ²	
Ertragsentwicklung					
Jahresergebnis der Porsche SE (HGB)	-205,6%	-64,9%	398,0%	17,2%	-10,8%
Angepasstes Konzernergebnis nach Steuern der Porsche SE	-37,9%	3,6%	7,3%	82,8%	-38,9%
Entwicklung der durchschnittlichen Mitarbeitervergütung					
Gesamtbelegschaft der Porsche SE	-4,6%	-16,5%	14,4%	1,7%	4,9%

¹ Veränderungen ergeben sich insbesondere infolge des erstmaligen Zuflusses kurzfristiger oder langfristiger variabler Vergütungskomponenten.

² Veränderungen ergeben sich insbesondere aus dem Zeitpunkt des Eintritts bzw. im Zusammenhang mit dem Ausscheiden aus dem Vorstand bzw. Aufsichtsrat.

³ Die Vergütung entfällt vollständig auf die Überlassung eines Fahrzeugs zur privaten Nutzung. Infolge der unterjährigen Inanspruchnahme dieses Überlassungsanspruchs im Geschäftsjahr 2022 und mithin einer nur zeitanteiligen Vergütung, ergibt sich die Veränderung 2023 gegenüber 2022.

⁴ Veränderungen ergeben sich infolge der Einrichtung eines Ausschusses mit Blick auf die besondere Bedeutung des Erwerbs von Stammaktien der Porsche AG.

⁵ Im Geschäftsjahr 2024 erfolgte erstmalig der Zufluss einer Aufsichtsratsvergütung für das Geschäftsjahr 2023, mithin enthält die obige Tabelle keine Veränderung.

Stuttgart, den 20. März 2025

Porsche Automobil Holding SE

Der Vorstand

Der Aufsichtsrat

Nachhaltigkeit im Porsche SE Konzern

Verantwortung zu nachhaltigem Handeln

Grundlegende Leitlinien der Porsche SE sind ihr unternehmerischer Geist und ihr Engagement als verantwortungsvoller Investor. Gegründet auf ihrer unternehmerischen Tradition will die Porsche SE mit ihrem Handeln eine positive Wirkung zur nachhaltigen Wertschaffung erzielen.

Die Porsche SE orientiert sich dabei an ihrer ökonomischen, sozialen und ökologischen Verantwortung gegenüber ihren Mitarbeitern, Geschäftspartnern und der Gesellschaft. Verantwortungsvolles, integriertes und ethisch korrektes Handeln ist aus Sicht der Porsche SE ein wesentlicher Treiber für unternehmerischen Erfolg. Das gilt insbesondere in der Rolle als Investor. Durch die hohen, an sich selbst gestellten Anforderungen in den Bereichen Umwelt, Soziales und Unternehmensführung (Environmental, Social and Governance; „ESG“) schafft die Porsche SE ein Umfeld, das nachhaltiges Wirtschaften ermöglicht und fördert.

Der für alle Mitarbeiter¹ einschließlich des Vorstands verbindliche Verhaltenskodex („Code of Conduct“) stellt die Grundlage für verantwortungsvolles und nachhaltiges Handeln der Porsche SE dar. Der Code of Conduct ist auf der Internetseite der Porsche SE unter

<https://www.porsche-se.com/unternehmen/corporate-governance>

zugänglich.

Grundlagen der Berichterstattung

Aspekte aus den Bereichen ESG („Nachhaltigkeitsaspekte“) sind ein wichtiger Bestandteil der Unternehmensführung und -strategie bei der Porsche SE. Die Berichterstattung fokussiert sich auf relevante Nachhaltigkeitsaspekte für die Porsche SE und für die im Konzernabschluss der Porsche SE vollkonsolidierten Unternehmen, die ausschließlich Zwischenholdinggesellschaften umfassen („Porsche SE Konzern“). In Bezug auf die weiteren Beteiligungen des Porsche SE Konzerns liegt keine Beherrschung² vor (vgl. Konzernabschluss der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2024, Anhangangabe [3] „Konzernkreis“).

Die Porsche SE ist mangels Erfüllung der entsprechenden Anwendungsvoraussetzungen nicht zur Abgabe einer nichtfinanziellen (Konzern-) Erklärung gemäß § 289b HGB bzw. § 315b HGB für das Geschäftsjahr 2024 verpflichtet. Bei der vorliegenden Berichterstattung handelt es sich nicht um eine freiwillige Abgabe einer nichtfinanziellen (Konzern-) Erklärung. Die Berichterstattung dient vielmehr dazu, interessierten Stakeholdern Informationen zum Umgang des Porsche SE Konzerns mit Nachhaltigkeitsaspekten zur Verfügung zu stellen.

¹ In diesem Kapitel umfasst der Begriff „Mitarbeiter“ alle Voll- und Teilzeitkräfte. Im Berichts- und Vorjahr hat die Porsche SE keine Vertragsmitarbeiter und Zeitarbeitskräfte beschäftigt.

² Beherrschung im Sinne des IFRS 10

Nachhaltigkeitsorganisation auf Ebene des Porsche SE Konzerns

Der Gesamtvorstand der Porsche SE ist verantwortlich für das Thema Nachhaltigkeit. Die Gesamtkoordination liegt beim Vorstandsvorsitzenden. Darüber hinaus verantworten die weiteren Mitglieder des Vorstands bestimmte, für ihre Ressorts besonders relevante Nachhaltigkeitsaspekte.

Der Aufsichtsrat hat Frau Marianne Heiß zur ESG-Expertin des Gremiums ernannt und damit der Bedeutung von Nachhaltigkeitsaspekten Rechnung getragen. Der Aufsichtsrat hat im Berichtsjahr den Themenbereich Nachhaltigkeit bei seiner Arbeit berücksichtigt. In diesem Zusammenhang wird auf den im Geschäftsbericht veröffentlichten Bericht des Aufsichtsrats verwiesen.

Zudem hat der Aufsichtsrat entsprechend den Vorgaben des Vorstandsvergütungssystems in den Zielvereinbarungen für die variable Vorstandsvergütung auch Nachhaltigkeitsziele berücksichtigt. Es wird insoweit auch auf den im Geschäftsbericht veröffentlichten Vergütungsbericht verwiesen.

Ausführungen zur Zusammensetzung und Arbeitsweise des Vorstands und des Aufsichtsrats, einschließlich dessen Kompetenzprofils, sind in der Erklärung zur Unternehmensführung, die als Teil des zusammengefassten Konzernlageberichts im Geschäftsbericht veröffentlicht ist, enthalten.

Nachhaltigkeitsstrategie auf Ebene des Porsche SE Konzerns

Die Porsche SE verfolgt das übergeordnete Ziel einer nachhaltigen Wertschaffung für ihre Aktionäre. Zur Stärkung der Resilienz der Porsche SE sollen dabei auch potenzielle Risiken im Zusammenhang mit negativen Auswirkungen unternehmerischen Handelns auf Umwelt und Gesellschaft mitigiert werden. Die Porsche SE verfolgt daher das Ziel einer nachhaltigen Unternehmensführung und einer Implementierung von Nachhaltigkeitsaspekten sowohl für ihren Holdingbetrieb als auch für Investitionsentscheidungen.

Als reine Holdinggesellschaft ohne beherrschenden Einfluss¹ auf ihre operativ tätigen Beteiligungsunternehmen unterscheidet die Porsche SE hinsichtlich ihrer Nachhaltigkeitsstrategie zwischen ihrem Holdingbetrieb („Holdingebene“) und ihren Kern- und Portfoliobeteiligungen („Beteiligungsebene“).

Die Holdingebene umfasst die Porsche SE und die im Konzernabschluss der Porsche SE vollkonsolidierten Unternehmen, die ausschließlich Zwischenholdinggesellschaften betreffen. Auf Holdingebene verfolgt und implementiert die Porsche SE eine eigenständige Nachhaltigkeitsstrategie.

Auf der Beteiligungsebene verfolgen dagegen die einzelnen Beteiligungsgesellschaften die Entwicklung und Umsetzung eigener Nachhaltigkeitsstrategien. Die Strategie der Porsche SE ist es daher, Nachhaltigkeitsaspekte bei ihren Investitionsentscheidungen zu berücksichtigen und anschließend ihre Rolle als verantwortungsvoller Investor entsprechend auszuüben.

¹ Beherrschung im Sinne des IFRS 10

Holdingebene

Bei der Identifizierung relevanter Nachhaltigkeitsaspekte werden die Interessen verschiedener Stakeholdergruppen des Porsche SE Konzerns beachtet. Die Porsche SE berücksichtigt hierbei unter anderem Erkenntnisse aus Investorengesprächen und -roadshows, Analystengesprächen, dem Shareholder-Dialog mit dem Management und ggf. Mitgliedern des Aufsichtsrats der Beteiligungen, Mitarbeitergesprächen und Presseanfragen.

Da Qualifikation, Motivation und Leistungsfähigkeit der Mitarbeiter der Porsche SE wesentliche Erfolgsfaktoren darstellen, bilden Arbeitnehmerbelange einen zentralen Aspekt der Nachhaltigkeitsstrategie auf Holdingebene. Neben der Förderung von Gesundheit und Weiterbildung ist die Gewinnung und Bindung qualifizierter Mitarbeiter vorrangiges Ziel. Entsprechend will sich die Porsche SE weiter als Top-Arbeitgeber positionieren.

Auf Holdingebene wird zudem der Aspekt Compliance als besonders relevant erachtet. Dieser umfasst unter anderem die Teilaspekte Wahrung von Menschenrechten, Bekämpfung von Korruption und Bestechung, Bekämpfung von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung, Vermeidung von Interessenkonflikten, Steuerehrlichkeit, Informationssicherheit, Datenschutz, Außenwirtschaft und Investitionskontrolle sowie Auswahl und Umgang mit Geschäftspartnern. Die Porsche SE bekennt sich klar zur Compliance als Teil ihrer Unternehmenskultur. Die Einhaltung von Gesetzen, sonstigen Rechtsnormen, dem Code of Conduct, Gesellschaftsrichtlinien und sonstigen unternehmensinternen Regelungen gehört zu den Grundprinzipien unternehmerischen Handelns der Porsche SE.

Da der in Deutschland ansässige Holdingbetrieb des Porsche SE Konzerns keine Unternehmen aus dem produzierenden oder rohstoff- und energieintensiven Gewerbe umfasst, sind insbesondere Umwelt- und Sozialaspekte auf Holdingebene nicht oder nur sehr eingeschränkt relevant. Beispielsweise sind die durch den reinen Holdingbetrieb der Porsche SE verursachten CO₂-Emissionen vergleichsweise gering. Aufgrund der zentralen gesellschaftlichen Herausforderungen, die sich im Zusammenhang mit dem Klimawandel ergeben, werden die CO₂-Emissionen auf Holdingebene im Abschnitt „Klimaschutz“ beschrieben. Zudem wird über die Dekarbonisierungsstrategien auf Ebene der Kernbeteiligungen berichtet.

Insbesondere auch in Vorbereitung auf die Anforderungen nach der neuen Richtlinie (EU) 2022/2464 hinsichtlich der Nachhaltigkeitsberichterstattung von Unternehmen (Corporate Sustainability Reporting Directive; „CSRD“) entwickelt die Porsche SE ihre Nachhaltigkeitsstrategie, die Nachhaltigkeitsorganisation sowie die Nachhaltigkeitsberichterstattung laufend weiter.

Beteiligungsebene

Mangels beherrschenden Einflusses¹ kann die Porsche SE auf eine nachhaltige Unternehmensführung ihrer Beteiligungsunternehmen lediglich im Rahmen des Shareholder-Dialogs und im Rahmen der Gremienarbeit hinwirken. Die Porsche SE nimmt dabei die Rolle eines verantwortungsvollen Investors ein, um in Zusammenarbeit mit ihren Partnern die Resilienz ihres Beteiligungsportfolios auch in Bezug auf potenzielle Nachhaltigkeitsrisiken zu stärken. Zu den Investitionspartnern der Porsche SE zählen beispielsweise EQT, Bridgepoint und DTCP, die sich jeweils zu den Principles for Responsible Investment (PRI) der Vereinten Nationen verpflichtet haben und sich in der Investmentbranche für die Akzeptanz und Umsetzung der Grundsätze für verantwortliches Investieren einsetzen. Die Investitionsstrategie steht im Zentrum der Unternehmensstrategie der Porsche SE. Die Nachhaltigkeitsstrategie der Porsche SE ist insoweit insbesondere auch darauf gerichtet, Nachhaltigkeitsaspekte im Zusammenhang mit Investitionsentscheidungen zu berücksichtigen. Hierdurch sollen potenzielle Risiken im Zusammenhang mit negativen Auswirkungen unternehmerischen Handelns auf Umwelt und Gesellschaft mitigiert werden.

Vor dem Erwerb von Beteiligungen werden regelmäßig Due Diligence Prüfungen mit Hilfe von externen Beratern, einschließlich spezialisierter Nachhaltigkeitsberater, durchgeführt. Die Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten ist dabei fester Bestandteil des Investitionsprozesses und in einer internen Gesellschaftsrichtlinie verankert. Soweit im Rahmen einer ESG Due Diligence Prüfung schwerwiegende Verstöße, Auswirkungen oder Risiken (sogenannte „Red Flags“) festgestellt werden und Mitigations- oder Abhilfemaßnahmen fehlen, werden Beteiligungsopportunitäten grundsätzlich von einer Investition ausgeschlossen.

Für die Organisation und Durchführung von Beteiligungsprozessen von der Identifikation einer Beteiligungsopportunität bis zu ihrer Veräußerung ist das Beteiligungsmanagement zuständig. Der Vorstand wird durch dieses regelmäßig über den Verlauf von Beteiligungsprozessen sowie angemessen über Chancen und Risiken (einschließlich wesentlicher Nachhaltigkeitsaspekte) einer potenziellen Transaktion informiert. Über die Umsetzung einer Beteiligung entscheidet letztverantwortlich der Vorstand, bei Bedarf mit Zustimmung des Aufsichtsrats.

Die Porsche SE investiert in Unternehmen mit zukunftsfähigen Geschäftsmodellen und stellt Wachstumskapital für ihre Portfoliobeteiligungen zur Verfügung, die zum Übergang zu einer nachhaltigen Wirtschaft beitragen können. Neben den beiden Kernbeteiligungen hat sich der Porsche SE Konzern in den letzten Jahren an mehreren Unternehmen beteiligt, die wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte in ihrem Geschäftsmodell verankert haben. So streben etwa die European Transport Solutions S.à.r.l. und INRIX Inc. mit ihren Softwarelösungen und ihrem Datenangebot eine Optimierung von Verkehrsflüssen und Transportrouten an, wodurch ein wesentlicher Beitrag zur Reduktion des Ressourcenverbrauchs sowie zur Verringerung von Emissionen geleistet werden kann. Ein weiteres Beispiel für den Beitrag zur Nachhaltigkeit sind die innovativen 3D-Druck-Lösungen unserer Beteiligung Seurat Technologies Inc., die einen effizienteren Ressourceneinsatz in der Produktion sowie eine Reduktion von Emissionen durch eine Verkürzung von Lieferketten ermöglichen. ABB E-mobility Holding AG, leistet als ein weltweit bedeutender Anbieter von Ladelösungen für Elektrofahrzeuge mit über 50.000 verkauften Gleichstrom-Ladestationen einen wichtigen Wachstumsbeitrag im Bereich der Elektromobilität. Zudem hat sich die Porsche SE im Geschäftsjahr 2024 an der Flix SE beteiligt. Das Unternehmen betreibt eine global Mobilitätsplattform für Fernbus- und Zugreisen. Die umweltfreundlichen Reiseangebote der Flix SE bieten Emissionsvorteile gegenüber anderen Verkehrsmitteln.

¹ Beherrschung im Sinne des IFRS 10

Der Kategorie Portfoliobeteiligungen werden zudem Beteiligungen der Porsche SE an Private Equity und Venture Capital Fonds zugeordnet. Durch die Porsche SE gezeichnete Fonds werden gemäß nachhaltigkeitsbezogenen Investitionsrichtlinien verwaltet und mindestens als sogenannte Artikel-8-Fonds gemäß Verordnung (EU) 2019/2088 (Sustainable Finance Disclosure Regulation; „SFDR“) eingestuft. Teilweise sind die Fonds zudem auf explizite Nachhaltigkeitsziele gemäß Artikel 9 der SFDR ausgerichtet.

In Bezug auf ihre Kernbeteiligungen unterstützt die Porsche SE deren Nachhaltigkeitsstrategien. Als größter Investor im Zusammenhang mit dem Börsengang der Porsche AG hat die Porsche SE eine aktive Rolle dabei gespielt, den Volkswagen Konzern mit dem erforderlichen Kapital für die laufende Transformation zu einem Anbieter nachhaltiger Mobilität auszustatten und gleichzeitig die Eigenständigkeit der Porsche AG zu erhöhen. Die Porsche SE ist überzeugt, dass der Volkswagen Konzern eine führende Rolle in der Transformation der Automobilindustrie spielen wird und auch aus diesem Grund Wertsteigerungspotenzial besitzt.

Nachhaltigkeitsstrategie und -organisation auf Ebene der Kernbeteiligungen

Aufgrund der signifikanten Bedeutung der Kernbeteiligungen für das Beteiligungsportfolio der Porsche SE wird nachfolgend die Nachhaltigkeitsstrategie und -organisation auf Ebene der Kernbeteiligungen wiedergegeben. Es handelt sich dabei um Textauszüge aus dem Konzernlagebericht sowie Nachhaltigkeitsbericht des Volkswagen Konzerns für das Geschäftsjahr 2024 sowie der nichtfinanziellen Erklärung als Teil des zusammengefassten Lageberichts des Porsche AG Konzerns für das Geschäftsjahr 2024.

Volkswagen AG

Der Volkswagen Konzern hat vielfältig Einfluss auf ökologische, soziale und ökonomische Systeme auf globaler, regionaler und lokaler Ebene und übernimmt aktiv Verantwortung, um einen Beitrag zu deren Tragfähigkeit zu leisten. Dafür hat der Volkswagen Konzern seine Unternehmensführung nachhaltig ausgerichtet und die dafür erforderlichen Managementstrukturen etabliert.

Im Rahmen der neuen Volkswagen Konzernstrategie „The Group Strategy – Mobility for generations“ hat die Volkswagen AG klar definierte Konzernziele in Form von neun Imperativen definiert, die drei Kernthemen zugeordnet sind: excite, unleash und focus – begeistern, entfesseln und fokussieren. Die Volkswagen AG fokussiert sich auf ein robustes Unternehmensfundament mit reduzierter Kostenbasis, resilienten Strukturen und versteht Nachhaltigkeit als Grundmaxime ihres Handelns. Nachhaltigkeit ist tief im Volkswagen Konzern verankert und fester Bestandteil der Volkswagen Konzernstrategie. Mit der im Geschäftsjahr 2024 vorgestellten Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ setzt Volkswagen neue, wichtige und zielorientierte Impulse. Volkswagen versteht dabei Nachhaltigkeit breit und umfassend – ökologisch, sozial und ökonomisch. Die Vision ist es, ein Mobilitätsanbieter mit positivem Mehrwert für Natur und Gesellschaft zu werden. Volkswagen wird

dazu eine partnerschaftliche Zusammenarbeit mit den Stakeholdern anstreben, um zu lernen und sich weiter zu verbessern.

Der Volkswagen Konzern hat ein durchgängiges Nachhaltigkeitsmanagement etabliert. Die hiermit verbundenen Strukturen, Prozesse und Verantwortlichkeiten sind in einer spezifischen Volkswagen Konzernrichtlinie kodifiziert. Zu den Kernelementen gehören die Übernahme der funktionsübergreifenden Gesamtverantwortung für Nachhaltigkeit durch den Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG, die Festlegung der Zuständigkeit der Ressortvorstände für spezifische Managementkonzepte der Nachhaltigkeit sowie die Position des Chief Sustainability Officer für die ganzheitliche Nachhaltigkeitsstrategie auf Volkswagen Konzernebene. Nachhaltigkeit ist Teil des sogenannten TOP-10-Programms auf Ebene des Volkswagen Konzerns. Dabei werden die Inhalte regelmäßig evaluiert und im Vorstand des Volkswagen Konzerns berichtet.

Im Berichtsjahr erfolgte eine strategische und strukturelle Neuausrichtung des Formats des Nachhaltigkeitsbeirats. Das neue Konzept zielt nun darauf ab, die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten und relevanten Themen der Konzernnachhaltigkeitsstrategie zu hinterfragen und gemeinsam weiterzuentwickeln. Der neue Nachhaltigkeitsbeirat besteht aus jeweils einer Gruppe fachkundiger Personen pro Dimension der regenerate+. In diesem arbeiten ausgewählte und unabhängige externe Experten mit Internen aus dem Konzern zusammen und entwickeln die strategischen Themen gemeinsam weiter.

Für ausführliche weitere Informationen zum Thema Nachhaltigkeit im Volkswagen Konzern wird auf den Konzernlagebericht sowie Nachhaltigkeitsbericht des Volkswagen Konzerns für das Geschäftsjahr 2024 verwiesen. Dieser ist auf der Internetseite der Volkswagen AG unter

<https://www.volkswagen-group.com/de/finanzberichte-und-publikationen-16121>

abrufbar.

Porsche AG

Bei der Transformation der Wirtschaft zu mehr Nachhaltigkeit und der damit verbundenen Bekämpfung des Klimawandels spielt die Mobilität und damit die Automobilbranche eine zentrale Rolle.

Der Porsche AG Konzern hat den Anspruch, unter Berücksichtigung von Umwelt und Gesellschaft aktiv die Mobilität der Zukunft zu gestalten. Dies beinhaltet die Entwicklung von Fahrzeugen sowie weiteren Produkten und Dienstleistungen unter Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien sowie das Selbstbild als ein fortschrittlicher, gesellschaftlich engagierter Arbeitgeber und zuverlässiger Geschäftspartner. Neben der eigenen Fahrzeugproduktion wird auch die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette betrachtet.

Der Porsche AG Konzern hat im Berichtsjahr seine Strategie nachgeschärft und auf das veränderte und herausfordernde Marktumfeld ausgerichtet. Die überarbeitete Porsche AG Strategie 2030 Plus fokussiert sich verstärkt auf die wesentlichen Erfolgsfaktoren des Unternehmens, um den Porsche AG Konzern in eine erfolgreiche Zukunft zu führen und die Chancen der Transformation nutzen zu können. Nachhaltigkeit bildet dabei eine von vier Querschnittsstrategien, die über alle Unternehmensressorts hinweg bearbeitet werden.

Die Querschnittsstrategie Nachhaltigkeit fasst wesentliche Herausforderungen für den Porsche AG Konzern in sechs Strategiefeldern zusammen: Dekarbonisierung, Kreislaufwirtschaft, Perspektivenvielfalt, Partner der Gesellschaft, Nachhaltige Lieferkette sowie Steuerung und Transparenz.

Die funktionsübergreifende Gesamtverantwortung für Nachhaltigkeit im Porsche AG Konzern trägt der Vorstandsvorsitzende der Porsche AG, unterstützt vom Vorstand für Produktion und Logistik sowie der Vorständin für Beschaffung. Sie werden durch interne Gremien und den externen „Porsche Nachhaltigkeitsbeirat“ bei der strategischen Entscheidungsfindung und der Ausarbeitung unterstützt.

Ein zentrales Gremium ist beispielsweise der Porsche Nachhaltigkeitsbeirat. Er institutionalisiert den Stakeholderdialog zum Thema Nachhaltigkeit. Die Mitglieder sind unabhängig, nicht weisungsgebunden sowie vom Vorstand mit weitgehenden Informations-, Konsultations- und Initiativrechten ausgestattet. Die externen Fachleute aus Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft beraten regelmäßig den Vorstand und das Top-Management bei der strategischen Ausrichtung auf Nachhaltigkeit sowie zu aktuellen relevanten und strategischen Fragestellungen.

Die Abteilung Nachhaltigkeit verantwortet die Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie und entwickelt sie kontinuierlich weiter. Sie setzt insbesondere Nachhaltigkeitsprojekte um und steuert die Nachhaltigkeitsgremien der Porsche AG.

Nachhaltigkeit ist als ein zentrales Querschnittsthema in der Porsche AG Strategie 2030 Plus verankert und konzernweit mit einer klaren internen Struktur und definierten Zuständigkeiten in die Organisation eingebettet. Zusätzlich zu einzelnen Geschäftsordnungen regelt die Konzernrichtlinie „Nachhaltigkeit“ für den Porsche AG Konzern verbindlich die Organisation, die internen Abläufe, das Themenmanagement, die Projektumsetzung und die Kommunikation der relevanten Nachhaltigkeitsthemen.

Für ausführliche weitere Informationen zum Thema Nachhaltigkeit im Porsche AG Konzern wird auf die nichtfinanzielle Erklärung als Teil des zusammengefassten Lageberichts des Porsche AG Konzerns für das Geschäftsjahr 2024 verwiesen. Dieser ist auf der Internetseite der Porsche AG unter

<https://investorrelations.porsche.com/de/financial-figures/>

abrufbar.

Relevante Nachhaltigkeitsaspekte auf Holdingebene

Arbeitnehmerbelange

Förderung von Sicherheit und Gesundheit

Die Sicherheit und Gesundheit der Mitarbeiter stehen für die Porsche SE an oberster Stelle. Die Verantwortung für den Personalbereich obliegt dem Vorstandsvorsitzenden der Porsche SE, der zudem die Funktion des (Arbeits-)Sicherheitsbeauftragten innehat. Die Porsche SE gewährleistet ein Arbeitsumfeld, das den geltenden Bestimmungen zur Arbeitssicherheit und dem Gesundheitsschutz entspricht. Durch die Implementierung von Präventions- und Gesundheitsförderungsmaßnahmen fördert die Porsche SE die Gesundheit, Leistungsfähigkeit und Arbeitszufriedenheit ihrer Mitarbeiter. Hierzu zählen Angebote zur betrieblichen Gesundheitsförderung, zu medizinischen Untersuchungen und Präventionsprogrammen sowie Fitnessangebote. Darüber hinaus wurde ein modernes Arbeitsplatzkonzept nach aktuellen ergonomischen und arbeitssicherheitsrelevanten Empfehlungen umgesetzt. Im Berichtsjahr gab es keine arbeitsbedingten Verletzungen, Erkrankungen oder Todesfälle.

Attraktives Arbeitsumfeld, Weiterbildung und Recruiting

Zur Gewinnung und Bindung von Mitarbeitern ist die Attraktivität der Porsche SE als Arbeitgeber ein bedeutender Faktor. Wesentliche Grundlage für ein attraktives Arbeitsumfeld ist eine Unternehmenskultur, die einen wertschätzenden und respektvollen Umgang fördert.

Neben einer an Tarifverträge angelehnten oder darüberhinausgehenden, attraktiven und fairen Vergütung aller Mitarbeiter, hat die Porsche SE ein System zur betrieblichen Altersvorsorge mit arbeitgeberfinanzierten Beiträgen sowie die Möglichkeit

der Nutzung weiterer arbeitnehmerfinanzierter Bausteine etabliert. Für alle Mitarbeiter bestehen individuelle Angebote zur Weiterentwicklung. Diese umfassen insbesondere interne und externe Schulungen und Workshops, die Teilnahme an Fachveranstaltungen und Konferenzen, die Förderung ausgewählter berufsbegleitender Weiterbildungsmaßnahmen einschließlich akademischer Abschlüsse, Zertifizierungen oder Berufsexamen, die Nutzung persönlicher Coachings sowie bedarfsorientierte Sprachkurse. Alle Führungskräfte nehmen an einem Managemententwicklungsprogramm teil.

Im Rahmen eines formalen Prozesses besteht für alle Mitarbeiter die Möglichkeit eines mindestens jährlichen Mitarbeitergesprächs, um insbesondere für den Mitarbeiter eine Standortbestimmung vorzunehmen, einen Ausblick zu geben und entsprechende Entwicklungsmaßnahmen abzuleiten.

Die Porsche SE engagiert sich in einer Kooperation mit der Universität Mannheim, um ihre Attraktivität als Arbeitgeber zu stärken.

Sozialschutz sowie Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben

Alle Mitarbeiter des Porsche SE Konzerns fallen unter den in Deutschland geltenden Sozialschutz, der insbesondere folgende Aspekte umfasst: Erholungsurlaub, Urlaub aus familiären Gründen, Elternzeit, Ruhestand sowie Verdienstverluste aufgrund von Krankheit, Arbeitslosigkeit, Arbeitsunfällen und Erwerbsunfähigkeit. Darüber hinaus leistet die Porsche SE neben dem System zur betrieblichen Altersvorsorge, einschließlich einer Hinterbliebenenversorgung, eine befristete Lohnfortzahlung an die Hinterbliebenen im Todesfall. Jeder Mitarbeiter des Porsche SE Konzerns ist außerdem in den Versicherungsschutz der von der Porsche SE abgeschlossenen Gruppenunfall-Versicherung einbezogen. Alle Mitarbeiter des Porsche SE Konzerns haben einen über den gesetzlich vorgesehen Umfang hinausgehenden Anspruch auf 30 Tage Erholungsurlaub im Jahr. Der Schutz der Rechte der Arbeitnehmer wird

im Porsche SE Konzern durch eine professionelle Personalorganisation gefördert.

In Bezug auf die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben besteht im Porsche SE Konzern neben flexiblen Arbeitszeiten grundsätzlich die Möglichkeit unterschiedliche Arbeitszeitmodelle (Altersteilzeit- und Teilzeitregelungen) zu nutzen. Mit der prinzipiellen Einführung einer dauerhaften Regelung zum mobilen Arbeiten wurde darüber hinaus mehr Flexibilität und eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben für die Mitarbeiter geschaffen.

Weder im Berichts- noch im Vorjahr kam es zu Entlassungen oder Restrukturierungen innerhalb des Porsche SE Konzerns, noch sind solche geplant.

Gleichbehandlung und Diversität

Ein von Respekt und Toleranz geprägtes Arbeitsumfeld ist die Basis des Unternehmenserfolgs des Porsche SE Konzerns. Der Porsche SE Konzern wahrt, schützt und fördert die Gleichbehandlung aller Mitarbeiter und ein Arbeitsumfeld, welches keinen Raum für Diskriminierung zum Beispiel aufgrund des persönlichen Hintergrunds, des Alters, des Geschlechts, einer Behinderung, der Rasse oder der ethnischen Herkunft, der Religion, der sexuellen Orientierung oder anderer persönlicher Merkmale zulässt. Insbesondere gilt dies für sämtliche das Arbeitsverhältnis betreffende Themen, vor allem die Einstellung, Beförderung, Vergütung und Beendigung von Arbeitsverhältnissen. Die Auswahl, Einstellung und Förderung der Mitarbeiter erfolgen allein auf der Grundlage von Qualifikation und Fähigkeiten.

Jede Form der Belästigung (zum Beispiel sexuelle Belästigung oder Ausgrenzung) sowie der Einsatz unlauterer Mittel (zum Beispiel Drohungen, Nötigungen oder physische Gewalt) werden strikt abgelehnt und unter keinen Umständen geduldet. Gegenseitiger Respekt und Vertrauen sind für den Porsche SE Konzern zentrale Werte. Ein Auftreten unter und gegenüber Mitarbeitern, welches erniedrigend,

beleidigend oder in einer anderen Form respektlos sein könnte, wird nicht akzeptiert.

Diese Grundlagen der Zusammenarbeit gelten nicht nur für alle Mitarbeiter der Porsche SE untereinander, sondern auch im Umgang mit Dritten.

Die Ziele und das Diversitätskonzept für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats der Porsche SE, einschließlich der Zielgröße für den Frauenanteil, werden nach Auffassung der Gesellschaft gegenwärtig vollständig erfüllt. Der Aufsichtsrat hat zudem unter anderem ein Diversitätskonzept beschlossen, mit dem eine vielfältige Besetzung des Vorstands angestrebt wird. Für die beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands hat der Vorstand zudem entsprechende Zielgrößen und Umsetzungsfristen für den Frauenanteil festgelegt. Es wird auf die entsprechenden Ausführungen in der Erklärung zur Unternehmensführung verwiesen, die als Teil des zusammengefassten Konzernlageberichts im Geschäftsbericht veröffentlicht ist.

Kennzahlen der Belegschaft des Porsche SE Konzerns

	31. Dezember 2024	31. Dezember 2023
Anzahl der (festangestellten) Vollzeitkräfte	33	30
Anzahl der (festangestellten) Teilzeitkräfte	15	12
Beschäftigte Mitarbeiter zum 31.12.2024¹	48	42
Anzahl Praktikanten, Werkstudenten und Arbeitskräfte ohne Arbeitsleistung	5	5
Gesamtzahl der Mitarbeiter²	53	47
Altersstruktur im Porsche SE Konzern in %		
Unter 30 Jahren	15,1%	10,7%
30 bis 50 Jahren	66,0%	72,3%
Über 50 Jahren	18,9%	17,0%
Durchschnittliche Betriebszugehörigkeit		
Durchschnittliche Betriebszugehörigkeit Männer	4,8 Jahre	4,4 Jahre
Durchschnittliche Betriebszugehörigkeit Frauen	9,3 Jahre	9,2 Jahre
Anteil Mitarbeiterinnen des Porsche SE Konzerns	39,6%	40,4%
Anteil Mitarbeiterinnen in der Führungsebene unterhalb des Vorstands	33,3%	33,3%

¹ Mitarbeiter Definition i.S.d. § 314 Abs. 1 Nr. 4 HGB zum Stichtag 31.12.2024

² Im Berichtsjahr und im Vorjahr waren keine Zeitarbeitskräfte oder Arbeitskräfte aus Arbeitnehmerüberlassung bei der Porsche SE beschäftigt.

Compliance

Compliance-Management und -Organisation

Die Regeltreue oder Compliance bildet eine wesentliche Grundlage nachhaltiger Unternehmensführung und hat für die Porsche SE höchste Priorität. Die Einhaltung von Gesetzen, sonstigen Rechtsnormen, dem Code of Conduct, Gesellschaftsrichtlinien und sonstigen unternehmensinternen Regelungen gehört zu den Grundprinzipien unternehmerischen Handelns der Porsche SE und ist Teil der Unternehmenskultur. Zudem richten Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche SE ihre Arbeit an den Grundsätzen, Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex („DCGK“) zur Leitung und Überwachung von Unternehmen aus. Die Porsche SE befolgt die Empfehlungen des DCGK sowohl hinsichtlich seiner auf die Einzelgesellschaft bezogenen Empfehlungen als auch hinsichtlich seiner konzernbezogenen Empfehlungen in dem jeweils in der Erklärung zum DCGK und etwaigen Aktualisierungen zum Ausdruck kommenden Umfang. Es wird zudem auf die Erklärung zur Unternehmensführung verwiesen, die als Teil des zusammengefassten Konzernlageberichts im Geschäftsbericht veröffentlicht ist. Die Erklärung zur Unternehmensführung ist ebenso wie die jährliche Entsprechenserklärung zu den Empfehlungen des DCGK zudem auf der Internetseite der Porsche SE unter

<https://www.porsche-se.com/unternehmen/corporate-governance>

abrufbar.

Zur Steuerung der Compliance-Risiken hat die Porsche SE ein Compliance-Managementsystem implementiert. Zentraler Bestandteil des Compliance-Managementsystems bildet der Code of Conduct der Porsche SE. Dieser enthält die zentralen Verhaltensgrundsätze für rechts- und regelkonformes sowie ethisches Handeln und dient damit den Mitarbeitern als Orientierungshilfe für die tägliche Arbeit im Umgang mit Kollegen, Geschäftspartnern

sowie Dritten. Der Code of Conduct gilt verpflichtend für alle Mitarbeiter einschließlich des Vorstands der Porsche SE. Ergänzt und konkretisiert wird der Code of Conduct durch eine interne Gesellschaftsrichtlinie zur Compliance sowie weitere Gesellschaftsrichtlinien zu ausgewählten Themenbereichen. Diese Gesellschaftsrichtlinien stehen im Einklang mit dem Code of Conduct.

Das Compliance-Managementsystem der Porsche SE umfasst zudem die Compliance-Organisation mit festgelegten Rollen und Verantwortlichkeiten, im Unternehmen eingerichtete Maßnahmen und Prozesse sowie entsprechende Berichtswegen. Hierdurch sollen präventiv regelkonformes Verhalten von Mitarbeitern sichergestellt und Compliance-Verstöße vermieden werden. Zudem ist das Compliance-Managementsystem darauf gerichtet, potenziell regelwidriges Verhalten aufzuklären, abzustellen und zu ahnden. Das Compliance-Managementsystem wird durch das Tax-Compliance-Managementsystem („Tax-CMS“) und das Information-Security-Managementsystem („ISMS“) ergänzt. Diese sind zudem Teil der Risikosteuerung der Porsche SE. Es wird in diesem Zusammenhang auch auf den Abschnitt „Risikomanagement- und Internes Kontrollsystem des Porsche SE Konzerns“ des Kapitels „Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung“ im zusammengefassten Konzernlagebericht im Geschäftsbericht verwiesen. Die Mitarbeiter der Porsche SE werden in Bezug auf diese Systeme regelmäßig informiert, geschult und fortgebildet. Im Berichtsjahr wurden sämtlichen Mitarbeitern Schulungen und/oder Informationsmaßnahmen zur Compliance einschließlich des Compliance-Managementsystems, der Verhaltensgrundsätze des Code of Conduct und des Hinweisgebersystems angeboten.

Der Gesamtvorstand der Porsche SE ist verantwortlich für die Compliance im Porsche SE Konzern. Für die Compliance-Organisation der Porsche SE ist das Vorstandsressort „Recht und Compliance“ verantwortlich. Die Aufgabe des Vorstands für Recht und Compliance besteht darin, an den Gesamtvorstand der Porsche SE in allen Fragen der Compli-

ance zu berichten, präventive Maßnahmen zu ergreifen, sie zu steuern, zu überwachen und auf Regeleinhaltung hinzuwirken.

Der Vorstand für Recht und Compliance ist zugleich der Compliance-Beauftragte der Gesellschaft. Die Porsche SE hat darüber hinaus ein Compliance Council eingerichtet, welches sich aus dem Vorstand für Recht und Compliance und leitenden Mitarbeitern der Fachbereiche zusammensetzt. Das Compliance Council unterstützt den Vorstand Recht und Compliance bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben, insbesondere bei der Überwachung der Einhaltung der auf die Gesellschaft und ihre Mitarbeiter anwendbaren gesetzlichen Regelungen. Das Compliance Council hat einen Fokus auf die Prävention von und die Reaktion auf mögliche Compliance-Verstöße. Eine interne Gesellschaftsrichtlinie zur Compliance hält die zuständigen organisatorischen Einheiten und Entscheidungsträger im Hinblick auf Compliance-relevante Vorgänge fest. Unterstützt wird die Compliance-Organisation zudem durch die in das Risikomanagementsystem integrierte Interne Revision.

Das Compliance Council hat sich im Geschäftsjahr 2024 in seinen Sitzungen neben der Weiterentwicklung des Compliance-Managementsystems der Porsche SE sowie geplanten und durchgeführten Maßnahmen zum Compliance-Management insbesondere mit allgemeinen Compliance-relevanten Themen beschäftigt.

Der Vorstand informiert den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend über alle für das Unternehmen relevante Fragen, einschließlich der Compliance des Unternehmens. Der Aufsichtsrat hat einen Prüfungsausschuss eingerichtet, der die Beratung und Beschlüsse des Aufsichtsrats für bestimmte Themen vorbereitet und sich unter anderem mit der Compliance befasst. Der Prüfungsausschuss überwacht die Wirksamkeit des Risikomanagementsystems sowie des Internen Revisions- und Compliance-Managementsystems. Weitere Ausführungen zur Arbeitsweise des Vorstands und des Aufsichtsrats sind in der Erklärung zur Unternehmensführung, die

als Teil des zusammengefassten Konzernlageberichts im Geschäftsbericht veröffentlicht ist, enthalten.

Nachfolgend wird zu ausgewählten Compliance-Aspekten der Porsche SE berichtet.

Wahrung von Menschenrechten

Die Einhaltung und Achtung der Menschenrechte sind für den Porsche SE Konzern einschließlich ihrer jeweiligen Organe nicht verhandelbar und werden daher als integrale Bestandteile des Handelns des Porsche SE Konzerns und seiner Mitarbeiter gesehen. Der Porsche SE Konzern wahrt, schützt und fördert die Würde, Gleichheit und Freiheit jedes Einzelnen, indem er sich zu der Achtung der Persönlichkeitsrechte, wie insbesondere des Rechts der freien Meinungsäußerung und dem Schutz der Privatsphäre, verpflichtet. Ebenfalls wird die Gleichbehandlung aller Mitarbeiter gefördert und die Diversität innerhalb des Unternehmens gewahrt. Von jedem Mitarbeiter wird erwartet, die Würde und Persönlichkeitsrechte eines jeden Menschen zu respektieren. Auch die Geschäftspartner des Porsche SE Konzerns sollen diesen Werten und Verpflichtungen folgen.

Der Porsche SE Konzern bekennt sich zu den Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) und deren fundamentalen Prinzipien und Rechten bei der Arbeit wie Vereinigungsfreiheit und Recht auf Kollektivverhandlungen, Beseitigung von Zwangsarbeit, Abschaffung von Kinderarbeit, Verbot der Diskriminierung in Beschäftigung und Beruf sowie Schutz und Sicherheit am Arbeitsplatz.

Bekämpfung von Korruption und Bestechung

Korruption beeinträchtigt fairen Wettbewerb, verhindert Innovation und Fortschritt und schadet damit der Wirtschaft und der Gesellschaft. Aus diesem Grund lehnt die Porsche SE jede Form von korruptem und unternehmensschädigendem Verhalten,

insbesondere zur Erlangung von Vorteilen im Wettbewerb, ab. Die Porsche SE lehnt Bestechung wie auch jede Form der Gewährung bzw. Annahme eines unangemessenen Vorteils ab. Bereits der Anschein einer unangemessenen Verhaltensweise muss vermieden werden.

Der Porsche SE Konzern erwartet deshalb zu jedem Zeitpunkt von seinen Mitarbeitern ein Handeln, das den geltenden Antikorruptionsgesetzen entspricht.

Die Mitarbeiter der Porsche SE sollen keine persönlichen Vorteile in Form von finanziellen oder sonstigen Zuwendungen annehmen, fordern, anbieten oder gewähren, vor allem, wenn dadurch die Eignung, sachgerechte und objektive Entscheidungen zu treffen, in Frage gestellt werden kann. Insbesondere im Umgang mit Geschenken und Einladungen ist besondere Vorsicht geboten. Diese dürfen nur in einem in der Geschäftspraxis üblichen und angemessenen Rahmen angenommen und angeboten werden. Die Porsche SE hat in einer internen Gesellschaftsrichtlinie für alle Mitarbeiter verbindlich Vorgaben in Bezug auf das Verbot der Korruption einschließlich dem Umgang mit Zuwendungen von bzw. an Amtsträger, Behörden und öffentliche Institutionen sowie Geschäftspartner und sonstige Dritte geregelt. Die Richtlinie enthält Kriterien zur Abgrenzung zulässiger von unzulässigen Zuwendungen sowie weitere Vorgaben in Bezug auf begleitende Freigabe- und Dokumentationsanforderungen.

Im Umgang mit Behörden, Amtsträgern und Politikern verhält sich der Porsche SE Konzern transparent, rechtlich korrekt und einwandfrei, und verhindert jeglichen Anschein von unrechtmäßiger Beeinflussung (Korruption und Bestechung). Dazu gehört auch, dass keine Zahlungen zur Beschleunigung von routinemäßigen Amtshandlungen (Facilitation Payments) geleistet werden. Dies gilt auch dann, wenn solche Zuwendungen oder Zahlungen vermeintlich üblich sind.

Den Mitarbeitern der Porsche SE werden regelmäßig Schulungen und/oder Informationsmaßnahmen

zum Thema Vermeidung von Korruption und Bestechung angeboten.

Darüber hinaus verzichtet der Porsche SE Konzern auf Spenden oder Zuwendungen an politische Parteien.

Bekämpfung von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung

Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung sind nicht nur mit Schäden für die Wirtschaft und Gesellschaft verbunden, sondern können auch erhebliche Folgen für alle Beteiligten haben. Deshalb nimmt die Porsche SE das Risiko der Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung sehr ernst, unterstützt die internationale Staatengemeinschaft im Kampf gegen Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung und will verhindern, dass sie für Geldwäschezwecke missbraucht werden kann. Die Porsche SE achtet auf transparente und offene Zahlungsströme. Wann immer die Porsche SE mit Geschäftspartnern tätig wird, handelt sie mit größter Sorgfalt und in Übereinstimmung mit nationalen und internationalen Geldwäschevorschriften und Vorschriften zur Bekämpfung der Terrorismusfinanzierung. Hierzu hat die Porsche SE Maßnahmen implementiert, die ein regelkonformes Verhalten sicherstellen sollen. So überprüft der Porsche SE Konzern insbesondere im Rahmen der Identifikation, des Erwerbs, des Managements und der Veräußerung von Beteiligungen durch einen KYC (Know Your Customer)-Prozess die Identität und Seriosität der mit ihm interagierenden Geschäftspartner, Unternehmen und weiterer Dritter, um sich von dem rechtmäßigen Ursprung derer Betriebsmittel zu überzeugen. Risikoe erhöhende Faktoren (zum Beispiel ein Bezug zu Hochrisikoländern) werden dabei im Rahmen der Erfüllung verstärkter Sorgfaltspflichten berücksichtigt. Im Rahmen der internen Sicherungsmaßnahmen zur Verhinderung von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung findet darüber hinaus eine laufende Überwachung bestehender Geschäftsbeziehungen zu Geschäftspartnern statt. Sofern Hinweise auf ein

verdächtiges Verhalten von Geschäftspartnern oder anderen Dritten vorliegen, wird umgehend der Geldwäschebeauftragte der Porsche SE kontaktiert.

Den Mitarbeitern der Porsche SE werden regelmäßig Schulungen und/oder Informationsmaßnahmen zur Bekämpfung von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung angeboten.

Vermeidung von Interessenkonflikten

Entscheidungen werden bei der Porsche SE im Interesse des Unternehmens und seiner Stakeholder nach bestem Wissen und Gewissen auf Grundlage objektiver und sachlicher Kriterien getroffen. Damit unvereinbar ist die Verfolgung oder Berücksichtigung persönlicher oder eigener finanzieller Interessen, die das Urteilsvermögen unangemessen beeinflussen können und verhindern, dass Entscheidungen im Interesse des Unternehmens getroffen werden. Bereits der Anschein eines persönlichen Interessenkonflikts kann dem Unternehmen Schaden zufügen und muss deshalb vermieden werden.

Ein Interessenkonflikt kann unter Umständen bereits durch die Ausübung einer Nebentätigkeit, eines Amtes oder durch Beteiligung an einem anderen Unternehmen entstehen. Die Mitarbeiter des Porsche SE Konzerns sind verpflichtet, mögliche oder tatsächliche Interessenkonflikte offenzulegen, sodass gemeinsam eine angemessene Lösung entwickelt werden kann. In bestimmten Fällen ist die Zustimmung gemäß Arbeitsvertrag bzw. bei Mitgliedern des Vorstands durch den Aufsichtsrat erforderlich. Jedes Vorstandsmitglied legt Interessenkonflikte dem Aufsichtsrat gegenüber unverzüglich offen und informiert die anderen Vorstandsmitglieder hierüber. Dies gilt insbesondere für Vorstandsmitglieder, die auch Leitungs- oder Kontrollorganen anderer Unternehmen, einschließlich dem Volkswagen Konzern bzw. dem Porsche AG Konzern, angehören.

Steuerehrlichkeit

Für das Wohl der Gesellschaft sind Steuern unerlässlich. Der Porsche SE Konzern ist sich seiner gesellschaftlichen Verantwortung bei der Erfüllung seiner steuerlichen Pflichten bewusst. Aus diesem Grund werden die nationalen und internationalen Vorschriften zum Steuer- und Abgabenrecht eingehalten und im Rahmen des unternehmerischen Handelns beachtet. Verstöße gegen das Steuer- und Abgabenrecht können zu erheblichen geschäftlichen Nachteilen für die Porsche SE führen. Die konsequente Einhaltung der gesetzlichen Regelungen schafft Vertrauen bei den Stakeholdern des Porsche SE Konzerns, den Finanzbehörden und der Gesellschaft. Der Porsche SE Konzern bejaht und fördert das Prinzip des legalen steuerlichen Handelns, unabhängig davon, ob ihm daraus ein Nutzen entsteht oder nicht. Durch interne Prozesse und Strukturen trägt die Porsche SE Sorge dafür, dass Steuern und Abgaben korrekt und rechtzeitig ermittelt und diese fristgerecht entrichtet werden. Eine unerlaubte Verkürzung von Steuern und Abgaben oder die Verletzung von Mitwirkungspflichten sollen dadurch verhindert werden.

Zur Steuerung der Compliance-Risiken aus Steuer-sachverhalten verfügt der Porsche SE Konzern über ein Tax-CMS. Dieses ist hinsichtlich der Angemessenheit nach dem IDW Prüfungsstandard „Grundsätze ordnungsmäßiger Prüfung von Compliance Management Systemen (IDW PS 980)“ zertifiziert. Das Tax-CMS der Porsche SE umfasst die Tax-Compliance-Organisation mit festgelegten Rollen und Verantwortlichkeiten sowie im Unternehmen eingerichtete Maßnahmen, Prozesse und Berichtswegen. Mitarbeiter, die mit dem Tax-CMS betraut sind, haben im Berichtsjahr an externen Fortbildungen zur Tax-Compliance teilgenommen. Im Berichtsjahr 2024 fanden Schulungen aller Mitarbeiter der Porsche SE zum Tax-CMS statt.

Die Effekte aus steuerlichen Sachverhalten im Porsche SE Konzern werden im Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2024 dargestellt.

Informationssicherheit

Die zunehmende Digitalisierung der Geschäftsprozesse hat auch gestiegene Anforderungen an die Informationssicherheit zur Folge. Informationssicherheit ist der Schutz von Informationen vor einer Vielzahl von Bedrohungen, um die Aufrechterhaltung des Geschäftsbetriebes zu gewährleisten, Geschäftsrisiken zu minimieren und somit die Unternehmensstrategie abzusichern.

Zur Steuerung von Compliance-Risiken für den Teilaspekt Informationssicherheit hat die Porsche SE ein nach ISO/IEC 27001 zertifiziertes ISMS implementiert. Dieses umfasst eine Informationssicherheitsorganisation mit festgelegten Rollen und Verantwortlichkeiten sowie im Unternehmen eingetragene Maßnahmen, Prozesse und Berichtswege. Darüber hinaus sind organisatorische und technische Sicherheitsmaßnahmen sowie ein jederzeit verfügbares Meldewesen und entsprechende Notfallsysteme eingerichtet.

Das ISMS ist darauf gerichtet, die Verfügbarkeit, Integrität, Vertraulichkeit und Authentizität von Informationen zu gewährleisten. Der unbefugte Zugriff, der Missbrauch, die Manipulation oder der Verlust von sensiblen und vertraulichen Informationen soll verhindert werden.

Die Mitarbeiter der Porsche SE werden regelmäßig in Bezug auf Informationssicherheit und die sichere Nutzung von IT-Systemen geschult. Im Berichtsjahr fanden entsprechende Schulungen und Informationsmaßnahmen für alle Mitarbeiter statt.

Datenschutz

Der Datenschutz umfasst den Schutz der personenbezogenen Daten eines jeden Einzelnen vor unerlaubter Erhebung, Verarbeitung und Weitergabe. Der Umgang mit personenbezogenen Daten unterliegt hohen gesetzlichen Anforderungen, ist darüber hinaus aber auch ein Vertrauensindikator. Die Gewährleistung des Rechts auf rechtmäßigen,

einwandfreien und vertrauensvollen Umgang mit den Daten der Mitarbeiter, der Geschäftspartner und aller weiteren Personen, die mit dem Porsche SE Konzern in Verbindung stehen, hat für den Porsche SE Konzern daher oberste Priorität. Personenbezogene Daten werden stets verantwortungsvoll, vertraulich und mit größter Sorgfalt behandelt. Um die Anforderungen in Bezug auf den Datenschutz zu erfüllen und entsprechende Risiken zu steuern, hat die Porsche SE Rollen und Verantwortlichkeiten festgelegt sowie Maßnahmen und Prozesse eingerichtet und diese in einer Gesellschaftsrichtlinie festgehalten. In dieser Gesellschaftsrichtlinie ist insbesondere der Umgang mit den gesetzlichen Rechten von Betroffenen einer Datenverarbeitung (zum Beispiel das Recht auf Auskunft, auf Berichtigung bzw. Vervollständigung, auf Löschung oder auf Widerspruch) geregelt, um die Einhaltung dieser Rechte sicherzustellen. Darüber hinaus enthält die Gesellschaftsrichtlinie Vorgaben zum Schutz vor zufälliger oder unrechtmäßiger Zerstörung, zufälligem Verlust, unberechtigter Änderung oder Weitergabe, unberechtigtem Zugriff und jeder anderen Form der unrechtmäßigen Verarbeitung von personenbezogenen Daten. Diese Maßnahmen müssen unter Berücksichtigung des Stands der Technik, der Implementierungskosten und der Art, des Umfangs, der Umstände und der Zwecke der Verarbeitung sowie der unterschiedlichen Eintrittswahrscheinlichkeit und Schwere des Risikos für die Rechte und Freiheiten natürlicher Personen angemessen sein. Darüber hinaus sind allgemeine Schutzmaßnahmen zur Informations-, Daten- und Systemsicherheit im ISMS der Porsche SE abgebildet. Diese Maßnahmen umfassen die Fähigkeit, die Vertraulichkeit, Integrität, Verfügbarkeit und Belastbarkeit der Systeme und Dienste im Zusammenhang mit der Verarbeitung auf Dauer sicherzustellen. Die Maßnahmen werden regelmäßig überprüft.

Darüber hinaus hat die Porsche SE einen Datenschutzbeauftragten bestimmt. Der Datenschutzbeauftragte schützt im Rahmen seiner Tätigkeit die einzelnen Unternehmensbereiche vor Verstößen, schult und informiert die Mitarbeiter regelmäßig zum Datenschutz und berät insbesondere die Mitarbeiter,

die im Rahmen ihrer Tätigkeit mit personenbezogenen Daten befasst sind. Die Porsche SE hat zudem Meldeprozesse und -wege zur Erfassung von Datenschutzvorfällen definiert. Datenschutzverstöße sind durch den Datenschutzbeauftragten an den Vorstand zu berichten. Weder im Berichtsjahr noch im Vorjahr kam es bei der Porsche SE zu meldepflichtigen Datenschutzverstößen oder Datenschutzverletzungen.

Außenwirtschaft und Investitionskontrolle

Die Porsche SE achtet alle nationalen und internationalen Vorschriften, die den Verkehr mit Gütern, Dienstleistungen, Kapital oder Investitionen regulieren. Die Porsche SE beachtet das jeweils gültige Außenwirtschafts- und Investitionskontrollrecht sowie sich daraus ergebende Genehmigungsverfahren und Meldepflichten. Entsprechendes gilt für die internationalen Sanktionslisten, Embargos gegen Länder sowie länderunabhängig gegen bestimmte Gruppen, Personen, Einrichtungen und Unternehmen. Die Porsche SE toleriert keine Umgehung der geltenden Vorschriften.

Auswahl und Umgang mit Geschäftspartnern

Die Auswahl der Geschäftspartner der Porsche SE erfolgt unvoreingenommen, ohne Berücksichtigung von privaten oder persönlichen Interessen auf der Grundlage von Angeboten, die anhand objektiver und sachlicher Kriterien bewertet werden. Eine unsachliche Bevorzugung oder Benachteiligung wird nicht toleriert.

In Bezug auf die Buchwerte¹ verfügen rund 100 % der Beteiligungen der Porsche SE über eigene Verhaltenskodexe mit definierten und verbindlichen Nachhaltigkeitsstandards für ihre Mitarbeiter sowie für ihre Geschäftspartner. Danach sollen die Geschäftspartner die dort formulierten Anforderungen grundsätzlich entlang der Lieferkette weitergeben. Das Einhalten der Anforderungen wird angabegemäß von den Kernbeteiligungen mithilfe eines Nachhaltigkeitsratings bei relevanten Gesellschaften und Lieferanten überprüft und ist demnach ausdrücklich vergaberelevant. Die Verhaltenskodexe der beiden Kernbeteiligungen sowie entsprechende Verhaltenskodexe für ihre Geschäftspartner sind auf den Internetseiten der Gesellschaften unter

<https://www.volkswagen-group.com/de/policies-16116>

und

<https://www.porsche.com/germany/aboutporsche/overview/compliance/overview/>

abrufbar.

Die zehn größten Lieferanten und Dienstleister des Porsche SE Konzerns, welche rund zwei Drittel aller durch den Porsche SE Konzern bezogenen Leistungen² ausmachen, verfügen über eigene Verhaltenskodexe.

¹ Buchwerte der Beteiligungen im Konzernabschluss der Porsche SE nach IFRS in EUR zum 31. Dezember 2024

² Auf Basis der im Geschäftsjahr 2024 bezogenen Leistungen in EUR

Umgang mit Compliance-Verstößen (Hinweisgebersystem)

Das Compliance-Managementsystem der Porsche SE sieht Maßnahmen und Prozesse zum Umgang mit Hinweisen auf potenzielle Compliance-Verstöße vor. Mittels definierter Kommunikationswege¹ können die Mitarbeiter der Porsche SE in anonymer oder nicht-anonymer Form Hinweise auf potenzielle Compliance-Verstöße im Unternehmen geben.

Erste Ansprechpartner sind die direkten Vorgesetzten. Die Mitarbeiter können sich zudem jederzeit an die Compliance-Meldestelle wenden. Die Porsche SE hat hierzu eine Compliance-E-Mail-Adresse (compliance-pse@porsche-se.com) eingerichtet.

Über ein Postfach können Hinweise auch anonym gemeldet werden. Als weitere Ansprechpartner stehen die Rechtsabteilung sowie, insbesondere bei Personalfragen, die Personalabteilung der Porsche SE zur Verfügung.

Die Compliance-Meldestelle der Porsche SE ist zugleich die durch das Hinweisgeberschutzgesetz vorgesehene interne Meldestelle für Beschäftigte.

Die genannten Ansprechpartner bzw. Meldewege stehen Mitarbeitern auch bei Unsicherheiten bezüglich bestimmter Verhaltensweisen oder bei Fragen zum Code of Conduct sowie zur Compliance allgemein zur Verfügung. Der Porsche SE Konzern weist seine Mitarbeiter regelmäßig auf diese Möglichkeit hin.

Darüber hinaus haben externe Dritte die Möglichkeit, über die Compliance-E-Mail-Adresse der Porsche SE (compliance-pse@porsche-se.com) Hinweise auf potenzielle Compliance-Verstöße zu melden.

Jeder Mitarbeiter ist aufgefordert, bei begründetem Verdacht auf einen potenziellen Verstoß gegen Gesetze, sonstige Rechtsnormen, den Code of Conduct, Gesellschaftsrichtlinien und sonstige unternehmensinterne Regelungen, den Sachverhalt unverzüglich zu melden.

Für die Porsche SE hat der Schutz des Hinweisgebers höchste Priorität. Alle eingehenden Hinweise und Meldungen werden streng vertraulich behandelt. Ungeachtet davon, ob sich der Verdacht bestätigt oder nicht, wird die meldende Person allein wegen der Meldung keinerlei Nachteile erfahren, sofern begründete Anhaltspunkte für die Meldung vorlagen. Bei einer Selbstanzeige berührt dies allerdings nicht die Konsequenzen für das offenbarte Fehlverhalten an sich.

Die Porsche SE geht allen an sie herangetragenen Hinweisen auf potenzielle Compliance-Verstöße entschlossen nach. Bei Feststellung eines Verstoßes bzw. Fehlverhaltens werden ohne Zögern Abhilfemaßnahmen getroffen und angemessene Konsequenzen gezogen. Fehlverhalten oder Verstöße gegen die im Code of Conduct festgehaltenen Verhaltensgrundsätze werden nicht geduldet.

Sowohl im Berichts- als auch im Vorjahr sind keine Hinweise auf potenzielle Compliance-Verstöße über das Hinweisgebersystem der Porsche SE eingegangen.

¹ Die Meldewege stehen in deutscher und englischer Sprache zur Verfügung. Die Porsche SE ist ausschließlich in Deutschland ansässig.

Klimaschutz

Angaben zu CO₂-Bruttoemissionen

Nachfolgende Erläuterungen zu den CO₂-Emissionen basieren auf den Grundsätzen des international anerkannten Greenhouse Gas („GHG“) Protocol¹ und werden entsprechend nach Scope-1- bis Scope-3-Emissionen unterschieden. CO₂-Emissionen von Beteiligungsgesellschaften, das heißt insbesondere von der Volkswagen AG und der Porsche AG, sind demnach der Porsche SE anteilig ihren Scope-3-Emissionen zuzurechnen (Kategorie 15).² Vor diesem Hintergrund entfallen die Gesamtemissionen des Porsche SE Konzerns fast ausschließlich auf die Beteiligungen an der Volkswagen AG und der Porsche AG. Der reine Holdingbetrieb des Porsche SE Konzerns verursacht vergleichsweise geringe CO₂-Emissionen, weshalb auf eine exakte Scope-3-Emissionsmessung bislang verzichtet wird.

Ungeachtet dessen hat die Porsche SE als Unternehmen eine besondere Verantwortung gegenüber der Umwelt und befolgt alle gesetzlichen Bestimmungen und verbindlichen Standards zum Umwelt- und Klimaschutz. Die Porsche SE bekennt sich zum Pariser Klimaabkommen und begrüßt daher die Klimaschutzziele der Europäischen Union, bis 2030 mindestens 55 % der CO₂-Emissionen im Vergleich zu 1990 einzusparen und bis 2050 klimaneutral³ zu werden. Die Porsche SE fördert ein ressourcenschonendes Wirtschaften und will den Einsatz von Ressourcen stetig optimieren. Jeder Mitarbeiter der Porsche SE soll im Rahmen seiner Tätigkeit die natürlichen Ressourcen zweckmäßig und sparsam verwenden und darauf achten, dass seine Aktivitäten einen möglichst geringen Einfluss auf die Umwelt haben.

Die Scope-1- und Scope-2-CO₂-Emissionen des Porsche SE Konzerns betragen im Berichtsjahr insgesamt:

tCO ₂	2024
Scope-1-CO ₂ -Bruttoemissionen	67,6
Scope-2-CO ₂ -Bruttoemissionen	6,9

Scope-1

Scope-1 bezieht sich auf direkte Emissionen aus Quellen, die dem Unternehmen gehören oder von ihm kontrolliert werden.

Im Porsche SE Konzern beziehen sich diese ausschließlich auf die Emissionen von geleasteten Mitarbeiterfahrzeugen.

Hierunter fallen Emissionen, die durch die Kraftstoffverbrennung der Mitarbeiterfahrzeuge verursacht werden. Als Mitarbeiterfahrzeug in diesem Zusammenhang werden alle Fahrzeuge verstanden, bei denen die Porsche SE die Kraftstoffkosten trägt. Emissionen für geleaste Mitarbeiterfahrzeuge, für deren Kraftstoff die Porsche SE nicht die Kosten trägt, werden, sofern es sich um betrieblich bedingte Fahrten handelt, den Scope-3-Emissionen zugeordnet.

Die Emissionen werden mittels Emissionen je Kilometer laut Steuerbescheid und der gefahrenen Gesamtstrecke ermittelt. Die gefahrene Gesamtstrecke wird je Fahrzeug und Berichtszeitraum erhoben. Emissionen, die aus dem Betrieb von Klimaanlage der Mitarbeiterfahrzeuge resultieren, werden nicht erfasst.

¹ GHG Protocol Corporate Standard (2004) und GHG Protocol Corporate Value Chain (Scope-3) Accounting and Reporting Standard (2011)

² Der Kapitalanteil der Porsche SE an der Volkswagen AG bzw. der Porsche AG beträgt 31,9 % bzw. 12,5 % zum 31. Dezember 2024.

³ Reduktion der Treibhausgasemissionen auf netto null durch den Ausgleich von Treibhausgasemissionen und deren Abbau gemäß Verordnung (EU) 2021/1119 Art. 2 Abs. 1

Scope-2

Scope-2 bezieht sich auf indirekte Emissionen aus dem Verbrauch von bezogenem Strom, Dampf, Wärme und Kühlung aus der vorgelagerten Wertschöpfungskette.

Im Porsche SE Konzern beziehen sich diese ausschließlich auf die Emissionen von geleaseten Mitarbeiterfahrzeugen mit batterieelektrischem Antrieb.

Als Mitarbeiterfahrzeug in diesem Zusammenhang werden alle Fahrzeuge verstanden, bei denen die Porsche SE die Stromkosten trägt. Zur Berechnung der Emissionen wird zunächst der Gesamtstromverbrauch auf Basis der gefahrenen Gesamtstrecke sowie dem Stromverbrauch je Fahrzeug laut Herstellerangaben ermittelt. Dieser wird anschließend um den Anteil verringert, der sich nachweisbar auf Ladungen mit bilanziell CO₂-neutralen Strom bezieht. Der verbleibende Stromverbrauch wird mit einem Emissionsfaktor für den deutschen Strommix (ohne Vorkette) laut Bundesamt multipliziert. Die gefahrene Gesamtstrecke wird je Fahrzeug und Berichtszeitraum erhoben. Die von der Porsche SE zur Verfügung gestellten Ladesäulen werden durch die Vermieterin, die Porsche AG, angabegemäß bereits bilanziell CO₂-neutral¹ betrieben.

Emissionen für geleaste Mitarbeiterfahrzeuge, für deren Energie die Porsche SE die Kosten nicht trägt, werden, sofern es sich um betrieblich bedingte Fahrten handelt, den Scope-3-Emissionen zugeordnet.

Da die Porsche SE bezüglich angemieteter Büroflächen über keine operative Kontrolle im Sinne des GHG Protocol verfügt, werden die Emissionen aus der Energieversorgung der Büroflächen in Scope-3 Kategorie 8 zugeordnet. Insbesondere kann die Porsche SE keine Entscheidungen über die Art der Energieversorgung treffen.

Die CO₂-Emissionen des Porsche SE Konzerns über seine vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette (Scope-3) werden gemäß GHG Protocol in 15 Kategorien unterteilt, die in nachfolgender Tabelle aufgeführt werden.

¹ Bilanzielle CO₂-Neutralität wird erreicht, wenn anthropogene CO₂-Emissionen weltweit durch die Vermeidung, Reduktion und Kompensation über einen spezifischen Zeitraum ausgeglichen werden. Dies schließt alle anderen relevanten Treibhausgase mit ein.

Scope-3-Emissionen des Porsche SE Konzerns gemäß GHG Protocol

Kategorie 1: Erworbene Waren und Dienstleistungen	Insb. Rechts- und Beratungsleistungen, Versicherungsleistungen, Leistungen im Zusammenhang mit der Hauptversammlung und Bilanzpressekonferenz sowie IT-Dienstleistungen
Kategorie 2: Investitionsgüter	Insb. Büroausstattung, IT-Geräte sowie vorgelagerte Emissionen der Dienstwagen und Leasingfahrzeuge
Kategorie 3: Tätigkeiten im Zusammenhang mit Brennstoffen und Energie (nicht in Scope 1 oder Scope 2 enthalten)	Ausschließlich vorgelagerte Emissionen im Zusammenhang mit den Scope-1- und Scope-2-Emissionen des Porsche SE Konzerns
Kategorie 4: Vorgelagerter Transport und Vertrieb	Unter anderem die Lieferung von Büromaterialien und -ausstattung
Kategorie 5: Abfallaufkommen in Betrieben	Ausschließlich Büroabfälle
Kategorie 6: Geschäftsreisen	Insb. Flüge, Fahrdienstleistungen sowie Dienstreisen, sofern die Emissionen nicht in Scope-1 bzw. Scope-2 enthalten sind
Kategorie 7: Pendelnde Mitarbeiter	Ausschließlich Arbeitswege der 48 Mitarbeiter (Stand: 31. Dezember 2024) des Porsche SE Konzerns, sofern die Emissionen nicht in Scope-1 bzw. Scope-2 enthalten sind
Kategorie 8: Vorgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter	Enthält Emissionen aus der Energieversorgung, da die Porsche SE über keine operative Kontrolle im Sinne des GHG Protocol über die angemieteten Büroflächen verfügt. Insbesondere kann die Porsche SE keine Entscheidungen über die Art der Energieversorgung treffen
Kategorie 9: Nachgelagerter Transport	Durch den Porsche SE Konzern werden mangels Erbringung von Dienstleistungen oder Herstellung und Vertrieb von Produkten in dieser Kategorie keine Emissionen verursacht
Kategorie 10: Verarbeitung verkaufter Produkte	Durch den Porsche SE Konzern werden mangels Erbringung von Dienstleistungen oder Herstellung und Vertrieb von Produkten in dieser Kategorie keine Emissionen verursacht
Kategorie 11: Verwendung verkaufter Produkte	Durch den Porsche SE Konzern werden mangels Erbringung von Dienstleistungen oder Herstellung und Vertrieb von Produkten in dieser Kategorie keine Emissionen verursacht
Kategorie 12: Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer	Durch den Porsche SE Konzern werden mangels Erbringung von Dienstleistungen oder Herstellung und Vertrieb von Produkten in dieser Kategorie keine Emissionen verursacht
Kategorie 13: Nachgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter	Die Porsche SE tritt nicht als Leasinggeberin auf, sodass in dieser Kategorie keine Emissionen durch den Porsche SE Konzern verursacht werden
Kategorie 14: Franchises	Die Porsche SE ist keine Franchisegeberin oder -nehmerin, sodass in dieser Kategorie keine Emissionen durch den Porsche SE Konzern verursacht werden
Kategorie 15: Investitionen	In dieser Kategorie sind die Gesamtemissionen (Scope-1 bis -3) der Kern- und Portfoliobeteiligungen dem Porsche SE Konzern kapitalanteilig zuzurechnen

Sowohl die Scope-1- und Scope-2-Emissionen als auch wesentliche Teile der vorgelagerten Scope-3-Emissionen (Kategorie 1 bis 8) des Porsche SE Konzerns entfallen auf Lieferungen und Leistungen des Volkswagen Konzerns, weshalb diese gleichzeitig in den Gesamtemissionen des Volkswagen Konzerns enthalten und damit anteilig auch – und insoweit doppelt – dem Porsche SE Konzern in Scope-3 (Kategorie 15) zuzurechnen sind.¹

Die verhältnismäßig geringen CO₂-Emissionen des Holdingbetriebs können durch die Lieferanten und Dienstleister der Porsche SE sowie den Umstieg der Porsche SE auf emissionsärmere Alternativen reduziert werden. Bei der Entscheidung für die Durchführung einer virtuellen Hauptversammlung der Porsche SE waren Nachhaltigkeitsaspekte einer von verschiedenen Gesichtspunkten, die der Vorstand nach pflichtgemäßem Ermessen in die Abwägung einbezogen hat. Die CO₂-Belastung fällt bei einer virtuellen Hauptversammlung deutlich geringer aus als bei einer Präsenzveranstaltung. Die zehn größten Lieferanten und Dienstleister des Porsche SE Konzerns, welche rund zwei Drittel aller durch den Porsche SE Konzern bezogenen Leistungen² ausmachen, verfolgen zudem bereits Ziele zur Reduktion ihrer CO₂-Emissionen. Neun dieser Lieferanten und Dienstleister kompensieren aktuell ihre nicht vermiedenen bzw. nicht vermeidbaren Emissionen vollständig oder in Teilen.³

Da die beiden Kernbeteiligungen für nahezu die gesamten CO₂-Emissionen des Porsche SE Konzerns ursächlich sind, erfolgt nachfolgend eine ausschnittsweise Wiedergabe der Dekarbonisierungsstrategien und -ziele des Volkswagen Konzerns und des Porsche AG Konzerns. Es handelt sich dabei um Auszüge aus dem Konzernlagebericht sowie Nachhaltigkeitsbericht des Volkswagen Konzerns für das Geschäftsjahr 2024 sowie der nichtfinanziellen Erklärung als Teil des zusammengefassten Lageberichts des Porsche AG Konzerns für das Geschäftsjahr 2024.

Volkswagen Konzern

Der Volkswagen Konzern bekennt sich zum Pariser Klimaschutzabkommen und richtet seine eigenen Aktivitäten am 1,5-Grad-Ziel aus. Die Ambition von Volkswagen ist es, als Unternehmen bis 2050 bilanziell CO₂-neutral zu sein.

Das im Volkswagen Konzern derzeit implementierte Dekarbonisierungsprogramm fokussiert sich auf den Geschäftsbereich Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, schließt den gesamten Lebensweg der Produkte ein und wird über eine klare Maßnahmenhierarchie operationalisiert. Für den Geschäftsbereich Pkw und leichte Nutzfahrzeuge wird diese Maßnahmenhierarchie im Folgenden beschrieben: An erster Stelle stehen Maßnahmen, mit denen sich CO₂-Emissionen vermeiden lassen. An zweiter Stelle folgen die Maßnahmen, mit denen der Konzern die Energieversorgung in der gesamten Wertschöpfungskette und in allen Lebensphasen eines Fahrzeugs sukzessive auf regenerative Energie umstellen will. Zuletzt werden in ausgewählten Fällen nicht vermeidbare CO₂-Emissionen über Klimaschutzprojekte kompensiert, die höchsten internationalen Standards Rechnung tragen. Innerhalb der Maßnahmenhierarchie, definiert der Volkswagen Konzern weiterhin vier Dekarbonisierungshebel mittels derer die Erreichung der Emissionsreduktionsziele geplant sind: (1) Elektromobilität (2) Umstellung der Energieversorgung (3) Energieeffizienz und (4) Dekarbonisierung in der Wertschöpfungskette.

Für die Produktionsstandorte (Scope-1 und -2) verfolgt der Volkswagen Konzern hierbei das Ziel, die Emissionen von 2018 bis 2040 absolut um 90 % zu senken und die Restemissionen zu neutralisieren, um eine bilanzielle CO₂-Neutralität unserer Produktionsstandorte zu erreichen.

¹ Zur Vermeidung einer Doppelzählung wäre eine entsprechende Korrektur der Scope-1-, Scope-2- und vorgelagerten Scope-3-Emissionen (Kategorie 1 bis 8) oder eine Korrektur der Scope-3-Emissionen (Kategorie 15) erforderlich.

² Auf Basis der im Geschäftsjahr 2024 bezogenen Leistungen in EUR

³ Auf Basis von öffentlich verfügbaren Informationen für das Geschäftsjahr 2023 oder 2024

Auf dem Weg zur bilanziellen CO₂-Neutralität hat sich der Volkswagen Konzern das Zwischenziel gesetzt, die produktionsbedingten CO₂-Emissionen bis 2030 im Vergleich zum Basisjahr 2018 um 50,4 % zu reduzieren. Die Science Based Targets Initiative (SBTi) hat bestätigt, dass Volkswagen mit dieser Zielsetzung für die Produktionsphase (Scope 1 und 2) die Voraussetzungen erfüllt, mit dazu beizutragen, die Erderwärmung auf 1,5-Grad zu begrenzen.

Zudem will der Volkswagen Konzern bis 2030 die CO₂-Emissionen in der Nutzungsphase (Scope-3-Kategorie 11) der Pkw und leichten Nutzfahrzeuge um 30 % im Vergleich zu 2018 reduzieren. Dieses Ziel ist ebenfalls durch die SBTi auf unter 2°C unabhängig zertifiziert worden.

Für ausführliche weitere Informationen zum Thema Dekarbonisierungsstrategie im Volkswagen Konzern wird auf den Konzernlagebericht sowie Nachhaltigkeitsbericht des Volkswagen Konzerns für das Geschäftsjahr 2024 verwiesen. Dieser ist auf der Internetseite der Volkswagen AG unter

<https://www.volkswagen-group.com/de/finanzberichte-und-publikationen-16121>

abrufbar.

Porsche AG Konzern

Der Porsche AG Konzern unterstützt internationale Bemühungen um die Lösung globaler Umweltprobleme und bekennt sich klar zu den 2015 in Paris vereinbarten Klimazielen. Der Porsche AG Konzern beobachtet aufmerksam die einzelnen Weltmärkte und überprüft in Abhängigkeit von deren Entwicklung kontinuierlich seine Produktstrategie und Angebotsstruktur für Fahrzeuge, inklusive der angebotenen Antriebsarten. Das Ziel eines 1,5-Grad-Reduktionspfades soll dabei nach Möglichkeit weiterverfolgt werden. In diesem Sinne verfolgt der Porsche AG Konzern das Ziel, die Emissionen entlang der Wertschöpfungskette seiner Fahrzeuge kontinuierlich zu reduzieren und die eingesetzte

Energie in den eigenen Geschäftstätigkeiten immer effizienter zu nutzen. Die Verwirklichung der Ambition des Porsche AG Konzerns ist abhängig von diversen Faktoren, wie z. B. technologischen Fortschritten, die noch nicht vollständig entwickelt sind, und auch regulatorischen oder wirtschaftlichen Entwicklungen, die außerhalb des direkten Einflusses des Porsche AG Konzerns liegen können und daher möglicherweise nicht realisierbar sind.

Der Porsche AG Konzern hat im Berichtsjahr einen Übergangsplan auf Basis des bestehenden Dekarbonisierungsansatzes der Nachhaltigkeitsstrategie erarbeitet. Die Umsetzung der Strategie ist in einem Dekarbonisierungsprogramm festgelegt, das die notwendigen Voraussetzungen und Maßnahmen zur Erreichung der strategischen Ziele der Porsche AG konzernweit koordiniert. Der Porsche AG Konzern betrachtet dabei die Dekarbonisierung seiner Geschäftstätigkeit und Wertschöpfungskette nicht nur als strategische Aufgabe, sondern auch als Chance für das eigene Geschäftsmodell.

Der Porsche AG Konzern verfolgt das Ziel, die durchschnittlichen Treibhausgasemissionen in der Wertschöpfungskette und über den Lebenszyklus der Fahrzeuge hinweg zu senken. Den angestrebten Reduktionspfad für Scope-1- und Scope-2-Emissionen hat der Porsche AG Konzern mithilfe der aktuellen Methodik der „Science Based Targets Initiative“ (SBTi) auf der Grundlage bestehender 1,5-Grad-Klimaszenarien abgeleitet.

Das Ziel für die Nutzungsphase der Fahrzeuge, welche die Scope-3-Emissionen umfasst, orientiert sich an den Reduktionsvorgaben der SBTi-Methodik für Automobilhersteller (Land Transport Science-Based Target-Setting Guidance).

Um die gesetzten Ziele zu erreichen, hat der Porsche AG Konzern die nachfolgenden Dekarbonisierungshebel entlang der Wertschöpfungskette der eigenen Fahrzeuge identifiziert: Fahrzeugproduktionsstrategie, Fahrzeugproduktion und eigene Standorte, Lieferkette sowie Nutzungsphase. Das Fahrzeugproduktportfolio bildet den Kern der Aktivi-

täten des Porsche AG Konzerns zur Erreichung der gesetzten Klimaziele. Ein Schwerpunkt zur Reduktion von Treibhausgasemissionen ist daher die signifikante Umstellung der Fahrzeugmodelle auf die Elektromobilität.

Im Berichtsjahr wurden 27 % elektrifizierte Neufahrzeuge an Kundinnen und Kunden ausgeliefert – vollelektrisch oder als Plug-in-Hybrid. Die Fahrzeugproduktstrategie des Porsche AG Konzerns sieht vor, diesen Anteil signifikant zu steigern. Der Hochlauf der Elektrifizierung hängt maßgeblich von der Nachfrage der Kundinnen und Kunden sowie von der Entwicklung der Elektromobilität in den Weltregionen ab. Für die Übergangsphase stellt der Porsche AG Konzern sich mit Verbrennern, Plug-in-Hybriden und vollelektrischen Fahrzeugen möglichst flexibel auf.

Der Porsche AG Konzern hat sich zum Ziel gesetzt die CO₂-Emissionen in den Porsche AG Konzern-eigenen Geschäftstätigkeiten (Scope-1 und -2) im Zeitraum von 2016 bis 2030 um 76 % zu reduzieren.

Der Porsche AG Konzern hat die Ambition, die absoluten Treibhausgasemissionen der Nutzungsphase (Scope-3-Emissionen) der neu produzierten Porsche-Fahrzeuge bis 2030 um mindestens 42 % im Vergleich zu 2023 zu reduzieren.

Neben dem Übergangsplan für den Klimaschutz mit dem dazugehörigen Dekarbonisierungsprogramm verfolgt der Porsche AG Konzern noch weitere Ansätze, um seine Auswirkungen, Chancen und Risiken in Bezug auf Klimaschutz und Energie zu steuern und seine Geschäftstätigkeit möglichst umweltschonend zu gestalten.

Der Standort Stuttgart-Zuffenhausen entspricht den Vorgaben des EU-Öko-Audits (Eco-Management and Audit Scheme, EMAS), der Norm ISO 14001 für Umweltmanagement und der Norm ISO 50001 für Energiemanagement.

Für ausführliche weitere Informationen zum Thema Dekarbonisierungsstrategie im Porsche AG Konzern wird auf die nichtfinanzielle Erklärung als Teil des zusammengefassten Lageberichts des Porsche AG Konzerns für das Geschäftsjahr 2024 verwiesen. Dieser ist auf der Internetseite der Porsche AG unter

<https://investorrelations.porsche.com/de/financial-figures/>

abrufbar.

Porsche Automobil Holding SE
Der Vorstand

3

Konzernlagebericht



3

Konzernlagebericht

(Zusammengefasster Lagebericht des Porsche Automobil Holding SE Konzerns)

Grundlagen des Konzerns	94
Der Porsche SE Konzern	94
Ziele und Strategie	95
Steuerungs- und Kennzahlensystem	97
Kernbeteiligungen	104
Portfoliobeteiligungen	108
Wirtschaftsbericht	113
Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen	113
Geschäftsverlauf	123
Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage	128
Ereignisse nach dem Bilanzstichtag	136
Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage	137
Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung	139
Risikomanagement- und Internes Kontrollsystem des Porsche SE Konzerns	139
Chancen und Risiken des Porsche SE Konzerns	143
Risikomanagement- und -kontrollsystem des Volkswagen Konzerns	151
Chancen und Risiken des Volkswagen Konzerns	158
Prognosebericht und Ausblick	161
Gesamtwirtschaftliche Entwicklung 2025	161
Marktentwicklungen 2025 in Bezug auf die Kernbeteiligungen	161
Marktentwicklungen 2025 in Bezug auf die Portfoliobeteiligungen	163
Voraussichtliche Entwicklung des Volkswagen Konzerns	163
Voraussichtliche Entwicklung des Porsche SE Konzerns	164
Erklärung zur Unternehmensführung	166
Porsche SE – Angaben zum Jahresabschluss nach HGB	188

Grundlagen des Konzerns

Der Porsche SE Konzern

Die Porsche Automobil Holding SE („Porsche SE“ oder „Gesellschaft“) ist eine Holdinggesellschaft mit Beteiligungen in den Bereichen Mobilitäts- und Indus-
 technologie. Ihre Geschäftstätigkeit umfasst insbesondere den Erwerb, das Halten und Verwalten sowie die Veräußerung von Beteiligungen. Die Beteiligungen der Porsche SE werden in die beiden Kategorien „Kernbeteiligungen“ und „Portfoliobeteiligungen“ unterteilt. Die Porsche SE hält insbesondere die Mehrheit der Stammaktien der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg („Volkswagen AG“, „Volkswagen“ oder „VW“), einem der weltweit führenden Automobilhersteller. Zudem hält sie eine direkte Beteiligung an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart („Porsche AG“). Diese langfristigen Beteiligungen an der Volkswagen AG und der Porsche AG bilden die Kategorie „Kernbeteiligungen“. Darüber hinaus hält der Porsche SE Konzern in der Kategorie „Portfoliobeteiligungen“ Minderheitsbeteiligungen an mehr als zehn Technologieunternehmen in Nordamerika, Europa und Israel. Zudem werden dieser Kategorie Beteiligungen an Private Equity und Venture Capital Fonds zugeordnet. Portfoliobeteiligungen werden in der Regel auf Zeit gehalten und zeichnen sich typischerweise durch ein hohes Wachstums- und Wertsteigerungspotenzial während der Halteperiode aus.

Die Porsche SE als Mutterunternehmen des Porsche SE Konzerns ist eine Europäische Aktiengesellschaft und hat ihren Firmensitz am

Porscheplatz 1 in 70435 Stuttgart, Deutschland. Zum 31. Dezember 2024 beschäftigt der Porsche SE Konzern 48 Mitarbeiter (42 Mitarbeiter).

Zum Porsche SE Konzern gehören die vollkonsolidierten Tochterunternehmen Porsche Beteiligung GmbH, Stuttgart, Porsche Zweite Beteiligung GmbH, Stuttgart, Porsche Dritte Beteiligung GmbH, Stuttgart, Porsche Vierte Beteiligung GmbH, Stuttgart, Porsche Fünfte Beteiligung GmbH, Stuttgart, und Porsche Sechste Beteiligung GmbH, Stuttgart. Die Beteiligungen an der Volkswagen AG, der Porsche AG, der European Transport Solutions S.à r.l., Luxemburg/Luxemburg („ETS“), der INRIX Inc., Kirkland, Washington/USA („INRIX“), der Isar Aerospace SE, Ottobrunn („Isar Aerospace“), sowie der Incharge Capital Partners GmbH, Hamburg („Incharge Capital Partners“), der Incharge Team I SCSp, Luxemburg/Luxemburg, und der Incharge Fund I SCSp SICAV-RAIF, Luxemburg/Luxemburg („Incharge Fund I“) werden als assoziierte Unternehmen in den IFRS-Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen.

Der Lagebericht für die Porsche SE und der Konzernlagebericht für den Porsche SE Konzern sind in diesem Bericht zusammengefasst („zusammengefasster Konzernlagebericht“).

Alle Beträge und Prozentangaben sind kaufmännisch gerundet. Dies kann bei der Addition zu Abweichungen führen. Die Angabe von Nullwerten erfolgt bei Beträgen kleiner 0,5 Mio. €. Bei Vorliegen eines Betrags von 0,00 € erfolgt keine Angabe. Die Vergleichswerte des Vorjahres werden neben den Werten des aktuellen Berichtszeitraums in Klammern dargestellt.

Ziele und Strategie

Die Porsche SE verfolgt das übergeordnete Ziel einer nachhaltigen Wertschaffung für ihre Aktionäre. Voraussetzung hierfür ist die Beteiligung an Unternehmen, die mittel- und langfristig zur Profitabilität des Porsche SE Konzerns beitragen sowie die Sicherstellung eines ausreichenden Liquiditätsspielraums. Infolge der langfristigen Ausrichtung der Investitionen in Kernbeteiligungen erfolgt die Realisierung von Kapitalerträgen aus diesen Investitionen vornehmlich in Form von Dividendeneinnahmen, wohingegen bei Portfoliobeteiligungen die Realisierung vornehmlich durch Beteiligungsveräußerungen erfolgt.

Um die Grundlage einer nachhaltigen Wertschaffung mit einem ausgewogenen Risiko-Rendite-Profil zu stärken, sollen die Investitionsaktivitäten langfristig ausgeweitet und die bestehende Investitionsplattform weiter skaliert werden. Eine weitere Diversifikation des Beteiligungsportfolios soll die Resilienz der Porsche SE erhöhen. Dies schließt die Evaluierung einer etwaigen Reallokation sowohl zwischen den Kernbeteiligungen und den Portfoliobeteiligungen als auch innerhalb der beiden Kategorien nicht aus.

Maßnahmen zur Stärkung der Resilienz der Porsche SE umfassen zudem die Mitigation von potenziellen Risiken im Zusammenhang mit negativen Auswirkungen unternehmerischen Handelns auf Umwelt und Gesellschaft. Die Porsche SE verfolgt daher das Ziel einer nachhaltigen Unternehmensführung und einer Implementierung von Nachhaltigkeitsaspekten der Bereiche Umwelt, Soziales und Unternehmensführung (Environmental, Social and Governance, „ESG“) sowohl für ihren Holdingbetrieb als auch für ihre Investitionsentscheidungen.

Ein weiteres strategisches Ziel der Porsche SE ist die Positionierung als „Partner of Choice“ für Investitionspartner. Die Porsche SE kann auf ein umfassendes Expertennetzwerk im Mobilitäts- und Industriesektor zugreifen. Hiervon profitiert die Porsche SE im Rahmen der Identifikation und Bewertung von

Beteiligungsoportunitäten sowie bei der Entwicklung der einzelnen Beteiligungen. Dies macht die Porsche SE auch für Investitionspartner attraktiv.

Wesentlicher Erfolgsfaktor bei der Umsetzung der Unternehmensstrategie der Porsche SE sind ihre Mitarbeiter. Die Porsche SE hat sich daher als strategisches Ziel gesetzt, sich weiter als Top-Arbeitgeber zu positionieren.

Investitionsstrategie

Gegenwärtig beabsichtigt die Porsche SE jährliche Investitionen im niedrigen dreistelligen Millionen-Euro-Bereich für den Ausbau der Portfoliobeteiligungen vorzunehmen. Zudem erfolgt laufend eine opportunistische Überprüfung von Akquisitionen von Kernbeteiligungen. Der Sektorfokus auf Mobilitäts- und Industrietechnologie wird dabei um angrenzende Bereiche erweitert.

Ein zentraler Baustein der Investitionsstrategie ist die Zusammenarbeit mit starken Investitionspartnern und Co-Investoren.

Mit der Beteiligung an der Porsche AG im September 2022 wurde ein wichtiger Schritt zur Diversifikation des Beteiligungsportfolios vollzogen. Diese wurde durch weitere Investitionen in Portfoliobeteiligungen fortgesetzt (siehe Abschnitt „Geschäftsverlauf in Bezug auf die Portfoliobeteiligungen“ im Kapitel „Geschäftsverlauf“). Zudem hat die Porsche SE mit Bridgepoint Advisers Limited London/Großbritannien („Bridgepoint“), der Digital Transformation Capital Partners GmbH, Hamburg („DTCP“), und EQT Partners AB, Stockholm/Schweden („EQT“) in den vergangenen Jahren starke Investitionspartner gewinnen können.

Finanzierungsstrategie

Die Finanzierungsstrategie der Porsche SE verfolgt das Ziel, ein robustes Finanzprofil aufrechtzuerhalten, um die finanzielle Flexibilität zu stärken und die strategische Handlungsfähigkeit zu wahren. Die Sicherstellung eines ausreichenden Liquiditätsspielraums, ein breiter Kapitalmarktzugang zu attraktiven Bedingungen und die Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken stehen dabei im Vordergrund. Um dies zu gewährleisten, orientiert sich die Porsche SE an einem Investment Grade Profil. Langfristig verfolgt die Porsche SE die Ambition eines Loan-to-Value (siehe Abschnitt „Steuerungs- und Kennzahlensystem“) im niedrigen zweistelligen Prozentbereich. Die Porsche SE strebt auch weiterhin an, die Konzern-Nettoverschuldung zu reduzieren – vorbehaltlich möglicher Akquisitionen und unter Berücksichtigung der Dividendenpolitik.

Seit der Aufnahme von Fremdkapital im September 2022 in Höhe von 7,1 Mrd. € konnte die Konzern-Nettoverschuldung auf 5,2 Mrd. € zum 31. Dezember 2024 stark reduziert werden. Der Loan-to-Value liegt zum 31. Dezember 2024 bei 23,3 % (19,7 %).

Dividendenpolitik

Die Dividendenpolitik der Porsche SE ist darauf ausgerichtet, eine verlässliche und attraktive Dividende auszuschütten. Hierbei sollen die Aktionäre an der finanziellen Entwicklung der Porsche SE angemessen partizipieren. Die Dividendenausschüttung der Porsche SE ist dabei insbesondere von den Dividendeneinnahmen aus den Kernbeteiligungen abhängig. Gleichzeitig soll ein ausreichender Liquiditätsspielraum, insbesondere für Zwecke künftiger Beteiligungserwerbe, sichergestellt werden. Eine spürbare Erhöhung der Konzern-Nettoverschuldung zur Ausschüttung von Dividenden wird dabei nicht in Betracht gezogen.

Nachhaltigkeitsstrategie

Nachhaltigkeitsaspekte sind im Porsche SE Konzern ein wichtiger Bestandteil der Unternehmensführung und -strategie. Die Verantwortung des Porsche SE Konzerns zu nachhaltigem Handeln ist in seinem Verhaltenskodex („Code of Conduct“) festgehalten.

Als reine Holdinggesellschaft ohne beherrschenden Einfluss im Sinne der IFRS auf ihre operativ tätigen Beteiligungsunternehmen unterscheidet die Porsche SE hinsichtlich ihrer Nachhaltigkeitsstrategie zwischen ihrem Holdingbetrieb („Holdingebene“) und ihren Kern- und Portfoliobeteiligungen („Beteiligungsebene“).

Die Holdingebene umfasst die Porsche SE und die im Konzernabschluss der Porsche SE vollkonsolidierten Unternehmen, die ausschließlich Zwischenholdinggesellschaften betreffen. Auf Holdingebene verfolgt und implementiert die Porsche SE eine eigenständige Nachhaltigkeitsstrategie.

Aufgrund der Bedeutung von Qualifikation, Motivation und Leistungsfähigkeit der Mitarbeiter der Porsche SE als wesentliche Erfolgsfaktoren bilden Arbeitnehmerbelange einen zentralen Aspekt der Nachhaltigkeitsstrategie auf Holdingebene. Neben der Förderung von Gesundheit und Weiterbildung ist die Gewinnung und Bindung qualifizierter Mitarbeiter vorrangiges Ziel. Entsprechend will sich die Porsche SE weiter als Top-Arbeitgeber positionieren.

Auf Holdingebene wird zudem der Aspekt Compliance als besonders relevant erachtet. Dieser umfasst unter anderem die Teilaspekte Wahrung von Menschenrechten, Bekämpfung von Korruption und Bestechung, Bekämpfung von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung, Vermeidung von Interessenkonflikten, Steuerehrlichkeit, Informationssicherheit, Datenschutz, Außenwirtschaft und Investitionskontrolle sowie Auswahl und Umgang mit Geschäftspartnern. Die Porsche SE bekennt sich klar zur Compliance als Teil ihrer Unternehmenskultur.

Die Einhaltung von Gesetzen, sonstigen Rechtsnormen, dem Code of Conduct, Gesellschaftsrichtlinien und sonstigen unternehmensinternen Regelungen gehört zu den Grundprinzipien unternehmerischen Handelns der Porsche SE.

Auf der Beteiligungsebene verfolgen dagegen die einzelnen Beteiligungsgesellschaften die Entwicklung und Umsetzung eigener Nachhaltigkeitsstrategien. Die Strategie der Porsche SE ist es daher, Nachhaltigkeitsaspekte bei ihren Investitionsentscheidungen zu berücksichtigen und anschließend ihre Rolle als verantwortungsvoller Investor entsprechend auszuüben.

Vor dem Erwerb von Beteiligungen werden regelmäßig Due Diligence Prüfungen mit Hilfe von externen Beratern (einschließlich spezialisierter Nachhaltigkeitsberater) durchgeführt. Die Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten ist dabei fester Bestandteil des Investitionsprozesses und in einer internen Gesellschaftsrichtlinie verankert. Die Porsche SE investiert in zukunftsfähige Geschäftsmodelle und stellt so Wachstumskapital für ihre Portfoliobeteiligungen zur Verfügung, die zum Übergang zu einer nachhaltigen Wirtschaft beitragen können. Neben den beiden Kernbeteiligungen hat sich der Porsche SE Konzern in den letzten Jahren an mehreren Unternehmen beteiligt, die wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte in ihrem Geschäftsmodell verankert haben.

Mangels beherrschenden Einflusses im Sinne der IFRS, kann die Porsche SE auf eine nachhaltige Unternehmensführung ihrer Beteiligungsunternehmen lediglich im Rahmen des Shareholder-Dialogs und im Rahmen der Gremienarbeit hinwirken. Die Porsche SE nimmt dabei die Rolle eines verantwortungsvollen Investors ein, um in Zusammenarbeit mit ihren Partnern die Resilienz ihres Beteiligungsportfolios auch in Bezug auf potenzielle Nachhaltigkeitsrisiken zu stärken.

Die Porsche SE unterstützt die Nachhaltigkeitsstrategien ihrer Kernbeteiligungen.

Steuerungs- und Kennzahlensystem

Die Porsche SE verfolgt das übergeordnete Ziel einer nachhaltigen Wertschaffung für ihre Aktionäre. Voraussetzung hierfür ist die Beteiligung an Unternehmen, die mittel- und langfristig zur Profitabilität des Porsche SE Konzerns beitragen sowie die Sicherstellung eines ausreichenden Liquiditätsspielraums. Infolge der langfristigen Ausrichtung der Investitionen in Kernbeteiligungen erfolgt die Realisierung von Kapitalerträgen aus diesen Investitionen vornehmlich in Form von Dividendeneinnahmen, wohingegen bei Portfoliobeteiligungen die Realisierung vornehmlich durch Beteiligungsveräußerungen erfolgt.

Kennzahlensystem

Zur Verfolgung dieser Unternehmensziele stellten bislang das Konzernergebnis nach Steuern und die Konzern-Nettoverschuldung die maßgeblichen Steuerungsgrößen im Porsche SE Konzern dar. Zum Ende des Geschäftsjahres 2024 wurde das Steuerungssystem der Porsche SE weiterentwickelt. Für Steuerungszwecke wird anstelle des Konzernergebnisses nach Steuern fortan das angepasste Konzernergebnis nach Steuern verwendet (siehe Abschnitt „Änderungen im Steuerungs- und Kennzahlensystem im Berichtsjahr“). In Bezug auf die Konzern-Nettoverschuldung kam es zu keinen Änderungen.

Bei der Konzern-Nettoverschuldung und dem angepassten Konzernergebnis nach Steuern handelt es sich um die bedeutsamsten Leistungsindikatoren im Porsche SE Konzern.

Die Nettoverschuldung des Porsche SE Konzerns ergibt sich definitionsgemäß wie folgt:

Konzern-Nettoverschuldung	
Finanzschulden	
-	Wertpapiere
-	Termingelder
-	Flüssige Mittel
=	Konzern-Nettoverschuldung

Konzern-Brutto-Liquidität

Die Finanzschulden, Wertpapiere, Termingelder und flüssigen Mittel entsprechen dabei jeweils den Beträgen, wie sie in der Konzernbilanz der Porsche SE ausgewiesen werden.

Das angepasste Konzernergebnis nach Steuern leitet sich aus dem Konzernergebnis nach Steuern unter Bereinigung um folgende Sachverhalte jeweils in Bezug auf die Kernbeteiligungen ab:

Angepasstes Konzernergebnis nach Steuern	
Konzernergebnis nach Steuern	
- / +	Erträge/Aufwendungen aus Wertberichtigungen
-	Gewinne aus der Erfassung negativer Unterschiedsbeträge
- / +	Gewinne/Verluste aus der Veräußerung von Anteilen
- / +	Erträge/Aufwendungen aus latenten Steuereffekten infolge vorgenannter Sachverhalte
=	Angepasstes Konzernergebnis nach Steuern

in Bezug auf die Kernbeteiligungen

Die Überleitung vom angepassten Konzernergebnis nach Steuern auf das Konzernergebnis nach Steuern ist in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung der Porsche SE ausgewiesen.

Die Position „Erträge/Aufwendungen aus Wertberichtigungen“ umfasst einerseits Erträge bzw. Aufwendungen aus Zuschreibungen bzw. Abschreibungen auf den erzielbaren Betrag – d.h. den höheren Betrag aus dem Nutzungswert und dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten – im Rahmen der regelmäßig durchzuführenden Wertberichtigungsprüfungen gem. IAS 36 jeweils in Bezug

auf die Kernbeteiligungen. Andererseits enthält die Position Aufwendungen aus Abschreibungen auf den beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten infolge einer zum Stichtag bestehenden Veräußerungsabsicht gem. IFRS 5 sowie Erträge aus Zuschreibungen im Anwendungsbereich des IFRS 5 jeweils in Bezug auf die Kernbeteiligungen.

Die Position „Gewinne aus der Erfassung negativer Unterschiedsbeträge“ betrifft Erträge aus der erstmaligen At-Equity-Bewertung erworbener bzw. hinzuerworbener Anteile an Kernbeteiligungen i.S.d. IAS 28 i.V.m. IFRS 3. Negative Unterschiedsbeträge sind zu erfassen, wenn das anteilige neu bewertete Eigenkapital des Beteiligungsunternehmens seine Anschaffungskosten übersteigt. Etwaige (höhere) Aufwendungen in Folgeperioden aus Abschreibungen auf im Rahmen einer Kaufpreisallokation aufgedeckte stille Reserven, die zu einem negativen Unterschiedsbetrag geführt haben, werden mangels eindeutiger Abgrenzbarkeit nicht korrigiert.

Die Position „Gewinne/Verluste aus der Veräußerung von Anteilen“ umfasst Gewinne aus der Veräußerung von Anteilen i.S.d. IAS 28, die entstehen, wenn der Veräußerungspreis oberhalb des abgehenden At-Equity-Buchwerts liegt, sowie Verluste aus der Veräußerung von Anteilen i.S.d. IAS 28, die entstehen, wenn der Veräußerungspreis unterhalb des abgehenden At-Equity-Buchwerts liegt, jeweils in Bezug auf die Kernbeteiligungen.

Die Position „Erträge/Aufwendungen aus latenten Steuereffekten infolge vorgenannter Sachverhalte“ betrifft sowohl Änderungen passiver latenter Steuern infolge geänderter Beteiligungsbuchwerte der Kernbeteiligungen als auch hieraus folgende Änderungen aktiver latenter Steuern auf Verlust- und Zinsvorträge, deren Höhe im Porsche SE Konzern vom Umfang passiver latenter Steuern abhängt.

Steuerungssystem

Die Steuerung im Porsche SE Konzern unterscheidet auf Basis der Investitionsstrategie die beiden Segmente „Kernbeteiligungen“ und „Portfoliobeteiligungen“. Der Porsche SE Holdingbetrieb, der die Zentralfunktionen der Porsche SE einschließlich der Holding-Finanzierung umfasst, wird dem Bereich „Kernbeteiligungen“ für Steuerungs-zwecke vollständig zugerechnet. Transaktionen zwischen den Segmenten, d.h. insbesondere konzerninterne Finanzierungsvorgänge, unterliegen keiner gesonderten Steuerung und werden daher eliminiert, so dass stets konsolidierte Werte für Steuerungs-zwecke betrachtet werden. Aus diesem Grund ist die Nettoverschuldung als Steuerungsgröße lediglich auf Ebene des Segments „Kernbeteiligungen“ bzw. des Gesamtkonzerns relevant.

Infolge der Steuerung auf Basis konsolidierter Werte erfolgt keine separate Steuerung und Prognose der maßgeblichen Steuerungsgrößen für die Porsche SE als Einzelgesellschaft.

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

Im Jahresverlauf werden die Entwicklungen der Indikatoren kontinuierlich verfolgt und in Form von regelmäßigen Berichten dem Vorstand und Aufsichtsrat zur Verfügung gestellt.

Änderungen im Steuerungs- und Kennzahlensystem im Berichtsjahr

Die im Berichtszeitraum vorgenommenen Wertberichtigungen der Buchwerte der Kernbeteiligungen – Volkswagen AG und Porsche AG – auf ihren jeweiligen Nutzungswert zum 31. Dezember 2024 prägen das Konzernergebnis nach Steuern der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2024 maßgeblich (siehe auch die Abschnitte „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen“ sowie „Ertragslage des Porsche SE Konzerns“ im Kapitel „Wirtschaftsbericht“). Es ist zu erwarten, dass sich künftige Nutzungswertänderungen der Kernbeteiligungen auch in Folgeperioden unmittelbar und innerhalb der Wertaufholungsgrenzen vollständig auf deren Buchwerte auswirken und sich im Konzernergebnis nach Steuern niederschlagen werden. Infolgedessen wird das Konzernergebnis nach Steuern voraussichtlich auch künftig maßgeblich durch die Nutzungswertbestimmung für die beiden Kernbeteiligungen geprägt sein und nur noch in geringerem Maße durch das der Porsche SE im Wege der Equity-Bewertung zuzurechnende anteilige Ergebnis der Kernbeteiligungen (siehe dazu den Abschnitt „Funktionsweise der At-Equity-Bilanzierung und deren Auswirkungen auf das Konzernergebnis nach Steuern“ in diesem Kapitel). Das Konzernergebnis nach Steuern ist somit wesentlich vom Barwert der erwarteten ewigen Rente („Terminal Value“) der Kernbeteiligungen beeinflusst und folglich nicht mehr uneingeschränkt dazu geeignet, die operative Geschäftsentwicklung in Bezug auf den laufenden bzw. abgelaufenen Berichtszeitraum zu beurteilen.

Vor diesem Hintergrund wurde das Steuerungssystem zum Ende des Geschäftsjahres 2024 weiterentwickelt. Für Steuerungs-zwecke wird anstelle des Konzernergebnisses nach Steuern fortan das angepasste Konzernergebnis nach Steuern verwendet.

Weitere Kennzahlen

Neben den bedeutsamsten Leistungsindikatoren, – dem angepassten Konzernergebnis nach Steuern und der Konzern-Nettoverschuldung – bestehen weitere Kennzahlen, die insbesondere von Kapitalgebern und Analysten zur Bewertung der Porsche SE herangezogen werden. Hierbei handelt es sich um den Loan-to-Value und den Net Asset Value.

Der Loan-to-Value bezeichnet das Verhältnis der Konzern-Nettoverschuldung zur Summe der Marktwerte der Kern- und Portfoliobeteiligungen. Der Marktwert der Kernbeteiligung an der Volkswagen AG wird aus den Börsenpreisen zum jeweiligen Stichtag abgeleitet. Der Marktwert der Kernbeteiligung an der Porsche AG leitet sich vom Börsenpreis der Vorzugsaktien zum jeweiligen Stichtag zzgl. einer aus dem Beteiligungserwerb abgeleiteten Stammaktienprämie von 7,5 % ab. Für die Marktwerte der Portfoliobeteiligungen werden aus Vereinfachungsgründen die IFRS-Konzernbuchwerte herangezogen, die sich hinsichtlich der nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen von ihrem beizulegenden Zeitwert unterscheiden können.

Der Net Asset Value stellt den Substanzwert eines Unternehmens dar und wird regelmäßig zur Bewertung von Holdingunternehmen herangezogen. Der Net Asset Value wird als Differenz der Summe aus den Marktwerten der Kern- und Portfoliobeteiligungen sowie der Konzern-Nettoverschuldung ermittelt. Die Bestimmung der Marktwerte der Kern- und Portfoliobeteiligungen erfolgt analog zum Vorgehen bei der Ermittlung des Loan-to-Value.

Verwendung alternativer Leistungskennzahlen

Sowohl bei den bedeutsamsten Leistungsindikatoren – dem angepassten Konzernergebnis nach Steuern und der Konzern-Nettoverschuldung – als auch bei den weiteren Kennzahlen – dem Loan-to-Value und dem Net Asset Value – handelt es sich um sogenannte alternative Leistungskennzahlen. Diese sind nicht durch die IFRS definiert. Ihre Berechnungsmethoden können daher von denen anderer Unternehmen abweichen.

Prognose bedeutsamster Leistungsindikatoren

Bezüglich der Einhaltung der Vorjahresprognose siehe auch den Abschnitt „Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage des Porsche SE Konzerns“ im Kapitel „Wirtschaftsbericht“. Bezüglich der Prognose für das Geschäftsjahr 2025 siehe den Abschnitt „Voraussichtliche Entwicklung des Porsche SE Konzerns“ im Kapitel „Prognosebericht und Ausblick“.

Funktionsweise der At-Equity-Bilanzierung und deren Auswirkungen auf das Konzernergebnis nach Steuern

Das Konzernergebnis nach Steuern enthält im Gegensatz zum angepassten Konzernergebnis nach Steuern insbesondere auch Effekte aus Wertberichtigungen der Buchwerte von Anteilen an Kernbeteiligungen. Die Höhe der vorzunehmenden Wertberichtigungen ist einerseits von dem nach der Equity-Methode fortentwickelten Beteiligungsbuchwert und andererseits von der Entwicklung des erzielbaren Betrags abhängig. Der erzielbare Betrag ist der höhere Wert aus Nutzungswert und beizulegendem Zeitwert abzgl. Veräußerungskosten.

Equity-Methode

Der At-Equity-Buchwert wird um die im Betrachtungszeitraum auf Ebene des assoziierten Unternehmens eingetretenen Veränderungen des Nettovermögens unter Anwendung des Kapitalanteils anteilig fortgeschrieben („Equity-Methode“). Veränderungen des Nettovermögens umfassen dabei auch auf Ebene der Porsche SE im Erwerbszeitpunkt der jeweiligen Anteilstranche anteilig aufgedeckte stille Reserven und Lasten.

Der Ausweis der auf den Porsche SE Konzern entfallenden anteiligen Nettovermögensänderungen der assoziierten Unternehmen erfolgt im Porsche SE Konzernabschluss entsprechend dem Ausweis auf Ebene der assoziierten Unternehmen:

- Das Ergebnis nach Steuern der assoziierten Unternehmen vermindert um den Ergebnisanteil nicht beherrschender Anteilseigner und Hybridkapitalgeber wird anteilig in der Gewinn- und Verlustrechnung des Porsche SE Konzerns im Posten „Ergebnis aus der laufenden At-Equity-Bewertung“ erfasst.
- Das sonstige Ergebnis der assoziierten Unternehmen vermindert um den Anteil nicht beherrschender Anteilseigner wird anteilig im sonstigen Ergebnis des Porsche SE Konzerns erfasst.
- Auf Ebene der assoziierten Unternehmen direkt im Eigenkapital erfasste Transaktionen werden anteilig auch im Porsche SE Konzern direkt im Eigenkapital erfasst.
- Durch den Porsche SE Konzern erhaltene Ausschüttungen führen zu einer erfolgsneutralen Minderung des At-Equity-Buchwerts.

Die Anhangangaben [1], [4], [5] und [13] des Konzernanhangs für das Geschäftsjahr 2024 enthalten weiterführende Angaben zur den at Equity bewerteten Anteilen.

Die beschriebene anteilige Zurechnung der Nettovermögensänderungen wird im Rahmen der Equity-Methode unabhängig davon fortgeführt, ob bereits Wertberichtigungen auf den At-Equity-Buchwert vorgenommen wurden.

Bestimmung des erzielbaren Betrags

Der erzielbare Betrag ist der höhere Wert aus Nutzungswert und beizulegendem Zeitwert abzgl. Veräußerungskosten.

Der beizulegende Zeitwert entspricht dabei grundsätzlich dem auf Basis von Börsenpreisen ermittelten Marktwert. Die Bestimmung des Nutzungswerts erfolgt gem. IAS 36 unter Anwendung eines Discounted-Cashflow-Verfahrens. Die Durchführung eines solchen Bewertungsverfahrens basiert auf einer Vielzahl von Annahmen. Beispielsweise sind Annahmen und Einschätzungen zu den zukünftigen Cashflows im Planungszeitraum und zum Diskontierungssatz erforderlich (siehe auch Anhangangaben [2] und [4] des Konzernanhangs für das Geschäftsjahr 2024). Von besonderer Relevanz sind die Annahmen zur Bestimmung der sog. ewigen Rente („Terminal Value“) durch Extrapolation der Cashflows über den Detailplanungszeitraum hinaus.

Aufgrund der bestehenden Unsicherheiten in Bezug auf die künftige Entwicklung sind die zu verwendenden Parameter und Schätzungen ebenfalls mit erheblichen Unsicherheiten behaftet. Zur Illustration der Schätzunsicherheiten wird auf die Sensitivitätsanalysen zu den Werthaltigkeitsprüfungen für die Kernbeteiligungen in Anhangangabe [4] des Konzernanhangs für das Geschäftsjahr 2024 verwiesen. Hinsichtlich der Kernbeteiligungen können bereits isolierte Veränderungen der angenommenen operativen Renditen im Terminal Value oder der gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten um jeweils plus bzw. minus einen Prozentpunkt insgesamt zu Wertbandbreiten im zweistelligen Milliarden-Euro-Bereich führen.

Wirkungszusammenhang zwischen Equity-Methode und Wertberichtigungsprüfung

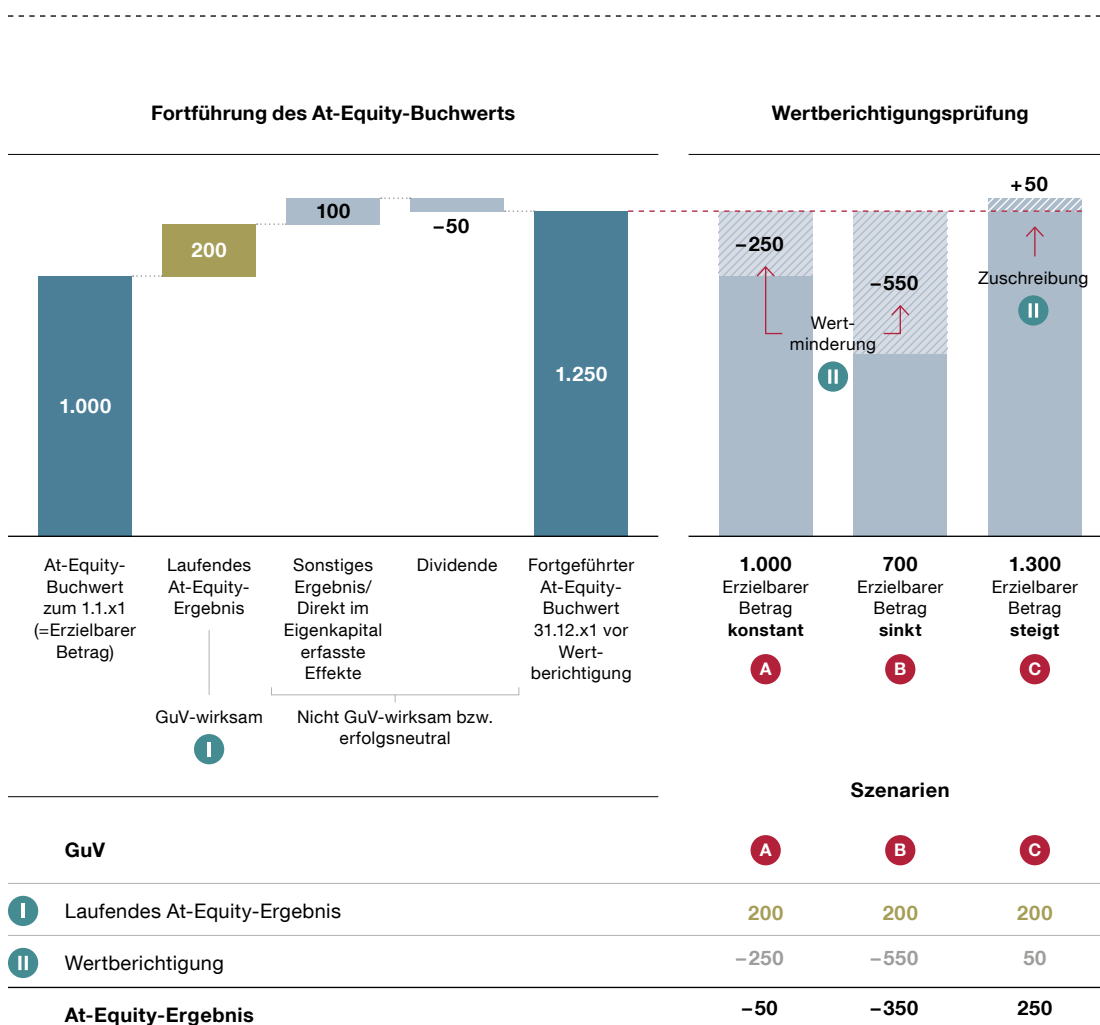
Liegt der erzielbare Betrag zum jeweiligen Beurteilungszeitpunkt unterhalb des fortgeführten At-Equity-Buchwerts, ist eine Abschreibung in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung zu erfassen. Wurden in der Vergangenheit bereits Abschreibungen erfasst und liegt der erzielbare Betrag oberhalb des fortgeführten At-Equity-Buchwerts, ist eine Zuschreibung in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung zu erfassen. Zuschreibungen dürfen dabei bis zu dem Betrag vorgenommen werden, der sich ergeben würde, wenn die Equity-Methode ohne vorherige Abschreibungen fortgeführt worden wäre.

Die Höhe der zu erfassenden Ab- bzw. Zuschreibung ist nicht nur von Änderungen des erzielbaren Betrags, sondern auch von der Entwicklung des At-Equity-Buchwerts abhängig. Dieser verändert sich unter Anwendung der Equity-Methode einerseits infolge des in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfassten Ergebnisses aus der laufenden At-Equity-Bewertung und andererseits infolge des im sonstigen Ergebnis erfassten Ergebnisses aus at Equity bewerteten Anteilen, sonstiger direkt im Eigenkapital erfasster anteiliger Änderungen des Eigenkapitals des assoziierten Unternehmens sowie infolge von Dividendenausschüttungen des assoziierten Unternehmens, welche den Beteiligungsbuchwert erfolgsneutral reduzieren.

Aufgrund der Anwendung der Equity-Methode sowie der sich im Zeitverlauf verändernden Bewertungsparameter zur Nutzungswertbestimmung bzw. Börsenpreise sind auch an künftigen Abschlussstichtagen typischerweise Abweichungen zwischen dem At-Equity-Buchwert des assoziierten Unternehmens und seinem erzielbaren Betrag zu erwarten, die erneut zu – positiven oder negativen – Wertberichtigungen führen.

Aufgrund des Umstands, dass die Änderungen des At-Equity-Buchwerts lediglich teilweise, Wertberichtigungen dagegen vollständig in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung zu erfassen sind, können auf Ebene des Porsche SE Konzerns im sonstigen Ergebnis und direkt im Eigenkapital erfasste Buchwertänderungen sowie erfolgsneutral erfasste Dividendenausschüttungen über die Wertberichtigung zu Auswirkungen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung führen.

Der Wirkungszusammenhang zwischen der Equity-Methode und der Wertberichtigungsprüfung einschließlich der Auswirkungen auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wird nachfolgend schematisch dargestellt:



Kernbeteiligungen

Volkswagen AG

Die Porsche SE ist mit einem Anteil von 53,3 % an den Stammaktien sowie 1,3 % an den Vorzugsaktien und somit einem Anteil von 31,9 % am gezeichneten Kapital der Volkswagen AG der größte Einzelaktionär des Wolfsburger Konzerns. Die Porsche SE versteht sich dabei als ein langfristiger Ankerinvestor der Volkswagen AG.

Zum Volkswagen Konzern gehören zehn Marken aus fünf europäischen Ländern: Volkswagen, Volkswagen Nutzfahrzeuge, ŠKODA, SEAT, CUPRA, Audi, Lamborghini, Bentley, Porsche und Ducati. Darüber hinaus bietet der Volkswagen Konzern ein breites Spektrum an weiteren Marken und Geschäftsbereichen an, darunter auch Finanzdienstleistungen, wozu die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing, das Bank- und Versicherungsgeschäft sowie das Flottenmanagement zählen.

Hauptsitz

Wolfsburg/
Deutschland

Investiert seit

2005



Porsche AG

Die Porsche SE hält direkt 25,0 % der Stammaktien zuzüglich einer Stammaktie und somit rund 12,5 % am gezeichneten Kapital der Porsche AG. Die Volkswagen AG hält über die Porsche Holding Stuttgart GmbH mittelbar 75,0 % der Stammaktien abzüglich einer Stammaktie und 75,4 % am gezeichneten Kapital der Porsche AG.

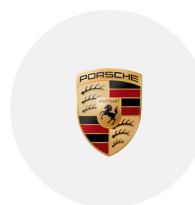
Die Porsche AG ist einer der erfolgreichsten Luxusautomobilhersteller der Welt. Die Marke Porsche ist ein Synonym für Design und technische Tradition, Leistung, modernen und nachhaltigen Luxus, Prestige, Innovation, technologische Leistung und Zuverlässigkeit.

Hauptsitz

Stuttgart/
Deutschland

Investiert seit

2022



Volkswagen AG

Die Volkswagen AG ist die Muttergesellschaft des Volkswagen Konzerns. Das gezeichnete Kapital der Volkswagen AG in Höhe von 1.283 Mio. € besteht zu 59 % aus Stammaktien und zu 41 % aus stimmrechtslosen Vorzugsaktien. Die von der Volkswagen AG ausgegebenen Stamm- und Vorzugsaktien sind zum Handel am regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörse (Prime Standard) zugelassen. Die Vorzugsaktien der Volkswagen AG sind außerdem im Deutschen Aktienindex („DAX“) vertreten. Einerseits entwickelt die Volkswagen AG Fahrzeuge und Komponenten für die Konzernmarken, andererseits produziert und vertreibt sie insbesondere Pkw und leichte Nutzfahrzeuge der Marken Volkswagen Pkw und Volkswagen Nutzfahrzeuge. In ihrer Funktion als Muttergesellschaft hält die Volkswagen AG unmittelbar bzw. mittelbar Beteiligungen an der AUDI AG, der SEAT S.A., der ŠKODA AUTO a.s., der Porsche AG, der TRATON SE, der Volkswagen Financial Services AG, der Volkswagen Financial Services Overseas AG sowie an zahlreichen weiteren Gesellschaften im In- und Ausland.

Der Volkswagen Konzern ist einer der führenden Mehrmarkenkonzerne der Automobilindustrie. Die Geschäftstätigkeit des Unternehmens umfasst die Konzernbereiche Automobile und Finanzdienstleistungen.

Der Volkswagen Konzernbereich Automobile umfasst die Bereiche Pkw, Nutzfahrzeuge und Power Engineering.

Schwerpunkte der Geschäftstätigkeit im Bereich Pkw sind die Entwicklung von Fahrzeugen, Motoren, Fahrzeugsoftware und -batterien, die Produktion und der Vertrieb von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen sowie das Geschäft mit Originalteilen. Das Produktportfolio erstreckt sich von Kleinwagen bis hin zu Fahrzeugen aus dem Luxussegment. Es beinhaltet auch Motorräder und wird durch Mobilitätslösungen ergänzt.

Der Bereich Nutzfahrzeuge umfasst vor allem die Entwicklung von Fahrzeugen und Motoren, die Produktion und den Vertrieb von Lkw und Bussen, das Geschäft mit Originalteilen sowie damit in Zusammenhang stehende Dienstleistungen. Das Angebot im Bereich Nutzfahrzeuge beginnt bei leichten Transportern und erstreckt sich bis hin zu schweren Lkw und Bussen. Die Zusammenarbeit der Nutzfahrzeugmarken wird in der TRATON SE koordiniert.

Im Bereich Power Engineering wird das Geschäft mit Großdieselmotoren, Turbomaschinen und Komponenten der Antriebstechnik abgebildet.

Die Tätigkeit des Volkswagen Konzernbereichs Finanzdienstleistungen umfasst die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing, das Direktbank- und Versicherungsgeschäft sowie das Flottenmanagement und Mobilitätsangebote.

Mit seinen Marken bedient der Volkswagen Konzern vor allem Privat-, Geschäfts- und Großkunden und ist auf allen für ihn relevanten Märkten der Welt vertreten, dazu gehören Europa und übrige Märkte, Nord- und Südamerika sowie Asien-Pazifik.

Der Volkswagen Konzern hat im Geschäftsjahr 2024 seine neue Konzernstrategie „The Group Strategy – Mobility for generations“ erarbeitet und greift dabei wichtige Themen vorangegangener Strategien auf und entwickelt diese weiter.

Zu den wesentlichen Anforderungen und übergreifenden Zielen gehören Resilienz, um das globale Geschäft in Zeiten geopolitischer Spannungen robust aufzustellen, Adaptivität, um in der Transformation der Mobilitätsindustrie auf Veränderungen zügig reagieren zu können, sowie finanzielle Robustheit, um die erforderlichen Investitionen in Produktinnovationen finanzieren zu können.

Hieraus leitet Volkswagen sein strategisches Zielbild ab, weltweit treibende Kraft der Mobilität zu sein: „The Global Automotive Tech Driver“. Dies fasst die

wesentlichen Handlungsbedarfe für den Volkswagen Konzern in drei Felder zusammen:

- die resiliente Aufstellung in allen relevanten Regionen zur Sicherung globaler Synergien,
- die Neufokussierung der Kompetenzfelder innerhalb der Wertschöpfungskette, auch vermehrt im Zusammenhang mit Partnern, sowie
- starke Marken mit profitablen Produkt- und Serviceangeboten, die innerhalb effizienter Markengruppen durch den Konzern gesteuert werden.

Um sein Zielbild „The Global Automotive Tech Driver“ zu erreichen, hat Volkswagen im Rahmen seiner Konzernstrategie klar definierte Konzernziele in Form von neun Imperativen definiert, die drei Kernthemen zugeordnet sind:

- **Excite customers globally**
Kundinnen und Kunden weltweit sollen mit einem starken Produktportfolio, attraktiven Serviceangebot im gesamten Kunden- und Produktlebenszyklus und wettbewerbsfähigen Technologien begeistert werden.
- **Unleash our full potential**
Sein volles Unternehmenspotenzial will Volkswagen durch bewusstes Entscheiden zwischen Synergien und Umsetzungsgeschwindigkeit, Steigerung der Attraktivität für Talente und Nutzung der Möglichkeiten von künstlicher Intelligenz entfalten.
- **Focus on fundamentals**
Volkswagen fokussiert sich auf ein robustes Unternehmensfundament mit reduzierter Kostenbasis, resilienten Strukturen und versteht Nachhaltigkeit als Grundmaxime seines Handelns.

Kernthemen und Imperative der VW Group Strategy

The VW Group Strategy | Strategic Imperatives

Excite customers globally	Focus on iconic and profitable portfolio	Drive life-cycle customer excitement	Boost technology leadership
Unleash our full potential	Balance speed and scale	Empower talent across organization	Spearhead AI transformation
Focus on fundamentals	Drive cost disruption	Increase global resilience	Elevate sustainability

Der Volkswagen Konzern berichtet in seinem auf der Volkswagen Homepage veröffentlichten Geschäftsbericht für das Geschäftsjahr 2024 ausführlich über seine Strategie.

Porsche AG

Die Porsche AG ist die Muttergesellschaft des Porsche AG Konzerns (Porsche AG und ihre vollkonsolidierten Tochtergesellschaften). Das gezeichnete Kapital der Porsche AG in Höhe von 911 Mio. € besteht zu 50 % aus nennwertlosen Stammaktien mit Stimmrecht und zu 50 % aus nennwertlosen Vorzugsaktien ohne Stimmrecht. Die von der Porsche AG ausgegebenen Vorzugsaktien sind zum Handel am regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörse (Prime Standard) zugelassen und im DAX vertreten.

Der Geschäftszweck des Porsche AG Konzerns sind die Herstellung und der Vertrieb von Luxus sportwagen und Motoren aller Art sowie von sonstigen Teilen und Komponenten für diese und andere technische Erzeugnisse. Darüber hinaus gehören zum Unternehmensgegenstand die Durchführung von Entwicklungs- und Konstruktionsarbeiten, insbesondere im Fahrzeug- und Motorenbau, die Beratung und Entwicklung auf dem Gebiet der Datenverarbeitung sowie die Herstellung und der Vertrieb von Datenverarbeitungsprodukten, die Vermarktung von Waren und die Verwertung von Markenrechten, insbesondere von solchen, die das Wort „Porsche“ enthalten. Inbegriffen sind ebenfalls alle sonstigen Tätigkeiten, die technisch oder wirtschaftlich damit zusammenhängen, einschließlich der Verwertung gewerblicher Schutzrechte. Ein weiterer Geschäftszweck sind Finanzdienstleistungen. Dazu gehören Finanz- und Mobilitätsdienstleistungen für Kunden und Händler.

Der Porsche AG Konzern gliedert sich in die Segmente Automobile und Finanzdienstleistungen auf. Die Aktivitäten des Segments Automobile erstrecken sich auf das Geschäftsfeld Fahrzeuge sowie auf die übrigen Geschäftsfelder Dienstleistungen und Design. Im Geschäftsfeld Fahrzeuge sind die Beschaffung, die Produktion, die Entwicklung und der Vertrieb von Fahrzeugen sowie verwandte Dienstleistungen enthalten. Das Segment Finanzdienstleistungen des Porsche AG Konzerns umfasst das Leasing, die Händler- und Kundenfinanzierung, das Service- und Versicherungsvermittlungsgeschäft

sowie Mobilitätsangebote für Fahrzeuge der Marke Porsche. Zusätzlich betreut das Segment Finanzdienstleistungen in ausgewählten Märkten weitere Marken des Volkswagen Konzerns, insbesondere die Marken Bentley und Lamborghini.

Die Porsche AG strebt an, ihre derzeitige Stellung als profitabler Hersteller exklusiver Sportwagen weiter auszubauen. Die Strategie 2030 verfolgte bereits die nachhaltige Stärkung der Position des Porsche AG Konzerns im globalen Wettbewerb – mit attraktiven Produkten, erfolgreichem Motorsport, besonderen Kundenerlebnissen und einem klaren Plan, wie das Unternehmen die Transformation in der Automobilindustrie aktiv gestalten kann. Die schnelle Entwicklung in der Branche wird vom Porsche AG Konzern berücksichtigt und in die kontinuierliche Weiterentwicklung seiner Strategie einbezogen. Mit der Strategie 2030 Plus fokussiert sich der Porsche AG Konzern auf das veränderte und sehr herausfordernde Marktumfeld. Mit der Einführung der Strategie 2030 Plus wurden die bisherigen sechs Querschnittsstrategien auf vier Querschnittsstrategien konsolidiert: Kunde, Produkt, Nachhaltigkeit und Transformation. Die im Vorjahr eigenständigen Querschnittsstrategien Digitalisierung und Organisation wurden hierbei in die Querschnittsstrategie Transformation integriert. Jede dieser Querschnittsstrategien fokussiert sich auf jeweils drei strategische Schwerpunktthemen. Diese Schwerpunktthemen sollen die strategische Stoßrichtung verdeutlichen und die Transparenz erhöhen. Gemeinsam wirken diese auf die Unternehmensziele ein. Der Porsche AG Konzern berichtet in seinem auf der Porsche AG Homepage veröffentlichten Geschäftsbericht für das Geschäftsjahr 2024 ausführlich über seine Strategie.

Portfoliobeteiligungen

ABB E-mobility

ABB E-mobility ist ein Anbieter von Ladelösungen für Elektrofahrzeuge.

Das Unternehmen hat bereits über 50.000 Gleichstrom-Ladesäulen verkauft.

Hauptsitz

Zürich/Schweiz

Investiert seit

2023

The logo for ABB E-mobility, featuring the letters "ABB" in red and "E-mobility" in black.

AEVA

AEVA entwickelt laserbasierte Sensoren (LiDAR „light detection and ranging“) im Bereich der Umgebungswahrnehmung.

AEVA ist seit März 2021 an der New York Stock Exchange gelistet.

Hauptsitz

Mountain View/USA

Investiert seit

2018

The logo for AEVA, featuring a blue stylized triangle shape with the letters "AEVA" in blue below it.

Aurora Labs

Aurora Labs ist ein Anbieter für die Fernverwaltung und Ferndiagnose von Software sowie für sogenannte „Over-the-Air“-Updates.

Mittels ihrer auf maschinellem Lernen basierenden Technologie kann die Software Fehler im Softwarecode erkennen und effizient Systemupdates auf Fahrzeuge übertragen.

Hauptsitz

Tel Aviv/Israel

Investiert seit

2020

The logo for Aurora Labs, featuring a red stylized waveform icon and the text "AURORALABS" in black.

Celestial AI

Celestial AI entwickelt eine optische Datenübertragungstechnologie, die eine Skalierung von Speicherkapazität und Rechenleistung ermöglicht.

Die Technologie ermöglicht eine Datenübertragung mit hoher Bandbreite und geringem Stromverbrauch und kann damit Hochleistungsrechner signifikant schneller und effizienter machen.

Hauptsitz

Santa Clara/USA

Investiert seit

2023

The logo for Celestial AI, featuring the text "celestial AI" in a lowercase, sans-serif font.

DTCP Growth Equity III

Der Investitionsfokus des DTCP Growth Equity III Fonds liegt auf Unternehmen im Bereich cloudbasierter Unternehmenssoftware.

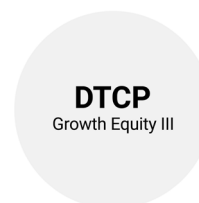
Der Investitionsansatz von DTCP zeichnet sich insbesondere durch einen datenbasierten Bewertungsprozess aus und fokussiert sich auf Unternehmen in der Wachstumsphase.

Hauptsitz

Hamburg/
Deutschland

Investiert seit

2023

**Ethernovia**

Ethernovia entwickelt Ethernet Technologie basierend auf fortschrittlichen Halbleiterverfahren für die Datenübertragung in Fahrzeugen.

Die Technologie zeichnet sich durch wesentlich höhere Übertragungsraten, eine verbesserte Energieeffizienz und zusätzliche Sicherheitsmerkmale aus.

Hauptsitz

San José/USA

Investiert seit

2023

**European Transport Solutions (ETS)**

Die ETS ist eine gemeinsame Holdinggesellschaft von Bridgepoint und der Porsche SE, welche die Marken PTV Logistics und Umovity umfasst.

Investiert seit

2017

PTV Logistics

PTV Logistics ist ein Anbieter von Logistik-Software. Das Produktportfolio von PTV Logistics umfasst moderne Softwarelösungen mit leistungsstarken Algorithmen und Daten für die Tourenplanung und -optimierung sowie für zusätzliche Anwendungsfälle zur Einsparung von Logistikkosten und Emissionen.

Hauptsitz

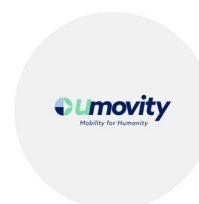
Karlsruhe/
Deutschland

**Umovity**

Unter der Mobilitätsmarke Umovity werden die Produkte und Services von Econolite und PTV Mobility gebündelt. Das Produktportfolio von Umovity umfasst sowohl Hard- und Softwarelösungen im Bereich Verkehrsmanagement als auch modernste Softwarelösungen für die Verkehrsplanung, Simulation und Optimierung.

Hauptsitz

Anaheim/USA



EQT Future

Der EQT Future Fonds wurde von EQT 2021 als dedizierter Fonds für Private Equity Beteiligungen an Unternehmen mit einem starken Nachhaltigkeitsfokus aufgelegt.

Der EQT Future Fonds investiert in profitable und wachstumsstarke Unternehmen in den Bereichen Climate & Nature sowie Health & Wellbeing, deren Geschäftsmodell und Wachstum von Makrotrends im Bereich Nachhaltigkeit profitiert.

Hauptsitz

Stockholm/
Schweden

Investiert seit

2024



EQT FUTURE

Flix

Flix betreibt eine Mobilitätsplattform für Fernbus- und Zugreisen. Das Unternehmen ist in über 40 Ländern aktiv und bedient weltweit rund 5.600 Reiseziele.

Das Geschäftsmodell von Flix fokussiert sich insbesondere auf die Bereiche Technologieentwicklung, Netzplanung, Betriebssteuerung, Marketing & Vertrieb sowie das Qualitätsmanagement. Für die Bereitstellung des Mobilitätsangebots setzt Flix weitestgehend auf externe Partner.

Hauptsitz

München/
Deutschland

Investiert seit

2024



FLIX

Incharge

Incharge Capital Partners

Incharge Capital Partners ist ein Joint Venture zwischen der Porsche SE und DTCP. Incharge Capital Partners kombiniert einzigartiges Mobilitäts-Know-how mit Expertise in der Skalierung von Start-ups, um innovativen Unternehmen im Mobilitätsbereich einen einzigartigen Mehrwert zu bieten.

Hauptsitz

Hamburg/
Deutschland

Investiert seit

2024



INCHARGE
CAPITAL PARTNERS

Incharge Fund I

Der von der Porsche SE und DTCP gemeinsam aufgelegte Incharge Fund I investiert frühzeitig in Technologieunternehmen, die den Transport von Gütern und Personen neu definieren.

Die Porsche SE ist mit einem Investitionsvolumen von 100 Mio. EUR Ankerinvestor des Fonds. Neben der Porsche SE beteiligen sich auch andere Investoren am Fonds, darunter die Deutsche Telekom.

INRIX

INRIX ist ein globaler Anbieter von Echtzeit-Verkehrsdaten. Hierfür greift INRIX auf ein umfangreiches Netzwerk von Datenquellen zurück, das sich aus Fahrzeugen, Smartphones und Straßensensoren speist.

Die cloudbasierten INRIX IQ Softwareanwendungen bieten Kunden die Möglichkeit, die Daten von INRIX einfach und zielgerichtet zu analysieren.

Hauptsitz

Kirkland/USA

Investiert seit

2014

**Isar Aerospace**

Isar Aerospace entwickelt und produziert Trägerraketen für den Transport von kleinen und mittelgroßen Satelliten in die Erdumlaufbahn und bietet dadurch die Grundlage für neuartige Geschäftsmodelle im Bereich der kommerziellen Raumfahrt.

Isar Aerospace hat es sich zum Ziel gesetzt, die stetig wachsende Nachfrage nach kostengünstigen und flexiblen Raketenstarts zu bedienen.

HauptsitzOttobrunn/
Deutschland**Investiert seit**

2021

**proteanTecs**

Die Technologie von proteanTecs ermöglicht die Funktions- und Leistungsüberwachung von Halbleitern und elektronischen Systemen über den gesamten Lebenszyklus von der Entwicklung bis zum Betrieb.

Durch diese Technologie können die Qualität und die Zuverlässigkeit von neuen Halbleitergenerationen gesteigert und die Lebensdauer verlängert werden.

Hauptsitz

Haifa/Israel

Investiert seit

2021

**Quantum Motion Technologies**

Quantum Motion Technologies entwickelt Quantencomputer auf Grundlage des sogenannten „Silizium-Elektronenspin-Technologieansatzes“.

Dieser Ansatz soll ein gegenüber konkurrierenden Technologien signifikant kompakteres System ermöglichen, mit dem Quantencomputer perspektivisch auf einem Mikrochip realisiert werden können.

HauptsitzLondon/
Großbritannien**Investiert seit**

2023



Quantum-Systems

Quantum-Systems entwickelt und produziert Drohnen für die sensorgestützte Datenerfassung sowie Überwachungs- und Aufklärungszwecke.

Die Anwendungsbereiche umfassen beispielsweise die Luftüberwachung von Infrastruktur, den Einsatz im Katastrophenschutz und andere Einsatzgebiete, in denen die Erfassung, Auswertung und Weiterverarbeitung von Sensordaten aus der Luft gefordert ist.

Hauptsitz

Gilching/
Deutschland

Investiert seit

2024



QUANTUM
SYSTEMS

Seurat Technologies

Seurat Technologies entwickelt eine neuartige Technologie im Bereich 3D-Druck.

Diese Technologie ermöglicht eine signifikante Geschwindigkeitserhöhung im 3D-Metalldruck und fördert damit den Einsatz von 3D-gedruckten Bauteilen in der Serienfertigung.

Hauptsitz

Wilmington/USA

Investiert seit

2017



SEURAT

Waabi Innovation

Waabi entwickelt eine AI-basierte Lösung für autonom fahrende Lkw.

Für die Entwicklung und das Training des proprietären Generative AI-Modells setzt Waabi auf die eigens entwickelte Simulationsplattform „Waabi World“. Diese ermöglicht durch ihre hohe Realitätstreue eine signifikante Reduktion der für die Validierung des Systems benötigten Testfahrten.

Hauptsitz

Toronto/Kanada

Investiert seit

2024



waabi

Xanadu Quantum Technologies

Xanadu Quantum Technologies entwickelt Quantencomputer und Software für deren Programmierung.

Das Unternehmen setzt auf einen auf Photonik basierenden Technologieansatz, der deutliche Vorteile bei der Skalierung der Rechenleistung sowie deren Kommerzialisierung bietet.

Hauptsitz

Toronto/Kanada

Investiert seit

2022



XANADU

Wirtschaftsbericht

Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen

Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern

Incharge Fund I

Die Porsche SE hat im März 2024 bekannt gegeben, dass sie zusammen mit der Beteiligungsgesellschaft DTCP einen Venture Capital Fonds mit dem Investitionsfokus auf Softwareunternehmen im Bereich Connected Mobility auflegen wird. In diesem Zusammenhang hat sich die Porsche SE im März 2024 mit einem Anteil von 49 % an Incharge Capital Partners beteiligt. Im April 2024 hat die Porsche SE Anteile mit einem Volumen von 100 Mio. € am Incharge Fund I gezeichnet. Die Zeichnungssumme wird durch den Fonds voraussichtlich sukzessive über mehrere Jahre abgerufen. Bis zum 31. Dezember 2024 wurde durch die Porsche SE ein mittlerer einstelliger Millionenbetrag eingezahlt. Incharge Capital Partners agiert dabei mittelbar als Berater des Incharge Fund I. Neben der Porsche SE beteiligen sich weitere Investoren an dem Fonds, darunter die Deutsche Telekom AG, Bonn. Die durch die Porsche SE im Zusammenhang mit diesem Fonds gehaltenen Anteile werden nach der Equity-Methode in den IFRS-Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen. Zum 31. Dezember 2024 ergaben sich hieraus keine wesentlichen Effekte auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns.

Porsche SE begibt Anleihen

Die Porsche SE hat im April 2024 zwei Anleihen mit einem Gesamtvolumen von 1,6 Mrd. € begeben. Die fünfjährige Anleihe mit Laufzeit bis September 2029 und einem Volumen von 750 Mio. € ist mit einem Kupon von 3,750 % und die achtjährige Anleihe mit Laufzeit bis September 2032 und einem Volumen von 850 Mio. € ist mit einem Kupon von 4,125 % ausgestattet. Die Anleihen waren mehrfach überzeichnet. Die Transaktion war eine der größten Anleiheemissionen ohne Rating, die weltweit bis zu diesem Zeitpunkt durchgeführt wurden. Durch die Begebung der Anleihen konnte die Porsche SE das Fälligkeitsprofil ihrer Finanzschulden noch langfristiger ausrichten. Die Finanzschulden haben zum Bilanzstichtag Restlaufzeiten von bis rund 8 Jahren. Die aufgenommenen Mittel wurden zum Aufbau strategischer Liquidität für potenzielle Beteiligungserwerbe sowie in Höhe von 0,8 Mrd. € zur teilweisen Tilgung der bestehenden Bankdarlehen verwendet.

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

Die Porsche SE wird aufgrund ihres Kapitalanteils an der Volkswagen AG maßgeblich durch die Entwicklungen auf Ebene des Volkswagen Konzerns beeinflusst.

Das Konzernergebnis nach Steuern und Minderheiten des Volkswagen Konzerns verminderte sich im Geschäftsjahr 2024 auf 10,7 Mrd. € nach 16,0 Mrd. € im Vorjahreszeitraum. Für Erläuterungen zur Ergebnisentwicklung im Volkswagen Konzern wird auf den Abschnitt „Geschäftsverlauf“ sowie auf den Abschnitt „Ertragslage des Volkswagen Konzerns“ verwiesen.

Zum 31. Dezember 2024 wurde auf Grundlage eines Werthaltigkeitstests ein Wertberichtigungsbedarf des At-Equity-Buchwerts der Beteiligung an der Volkswagen AG in Höhe von 19,9 Mrd. € auf ihren Nutzungswert von 33,0 Mrd. € festgestellt. Der auf Basis von Börsenpreisen ermittelte Marktwert der Beteiligung liegt mit 14,7 Mrd. € weiterhin unterhalb ihres Buchwerts.

Insbesondere nachhaltige Ergebnisrückgänge können sich auch weiterhin erheblich auf die Werthaltigkeit der Beteiligung der Porsche SE auswirken. Zudem können sich hieraus Folgewirkungen auf die Dividendenpolitik der Volkswagen AG und somit auf die Mittelzuflüsse auf Ebene der Porsche SE ergeben. Für Erläuterungen zu Risiken im Zusammenhang mit der Beteiligung an der Volkswagen AG wird auf die Ausführungen im Kapitel „Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung“ verwiesen.

Die ordentliche Hauptversammlung der Volkswagen AG hat am 29. Mai 2024 die Ausschüttung einer Dividende für das Geschäftsjahr 2023 in Höhe von 9,00 € je Stammaktie bzw. 9,06 € je Vorzugsaktie beschlossen. Auf die von der Porsche SE gehaltenen Aktien der Volkswagen AG entfällt somit eine Dividende in Höhe von 1,4 Mrd. €. Die Dividendenauszahlung erfolgte am 4. Juni 2024 ohne Abzug von Kapitalertragsteuer.

Der Vorstand und der Aufsichtsrat der Volkswagen AG schlagen vor, für das Geschäftsjahr 2024 eine Dividende in Höhe von 6,30 € je Stammaktie bzw. 6,36 € je Vorzugsaktie auszuschütten. Die Porsche SE geht davon aus, dass Dividendenzahlungen der Volkswagen AG an die Porsche SE ab dem Geschäftsjahr 2025 unter Abzug von Kapitalertragsteuer erfolgen. Eine Rückerstattung bzw. Anrechnung einer abgeführten Kapitalertragsteuer wäre im Rahmen der Steuerveranlagung in einem Folgejahr zu erwarten.

Wesentliche Entwicklungen in Bezug auf die At-Equity-Beteiligung an der Porsche AG

Die Porsche SE wird aufgrund ihres Kapitalanteils an der Porsche AG ebenfalls durch die Entwicklungen auf Ebene des Porsche AG Konzerns beeinflusst.

Das Konzernergebnis nach Steuern und Minderheiten des Porsche AG Konzerns verminderte sich im Geschäftsjahr 2024 auf 3,6 Mrd. € nach 5,2 Mrd. € im Vorjahreszeitraum. Für Erläuterungen zur Ergebnisentwicklung im Porsche AG Konzern wird auf den Abschnitt „Ertragslage des Porsche AG Konzerns“ verwiesen.

Zum 31. Dezember 2024 wurde auf Grundlage eines Werthaltigkeitstests ein Wertberichtigungsbedarf des At-Equity-Buchwerts der Beteiligung an der Porsche AG in Höhe von 3,4 Mrd. € auf ihren Nutzungswert von 7,2 Mrd. € festgestellt. Der auf Basis des Börsenpreises der Vorzugsaktien zzgl. einer aus dem Beteiligungserwerb abgeleiteten Stammaktienprämie von 7,5 % ermittelte Marktwert der Beteiligung liegt mit 7,2 Mrd. € auf dem Niveau ihres Buchwerts.

Insbesondere nachhaltige Ergebnisrückgänge können sich auch weiterhin auf die Werthaltigkeit der Beteiligung auswirken. Zudem können sich hieraus Folgewirkungen auf die Dividendenpolitik der Porsche AG und somit auf die Mittelzuflüsse auf Ebene der Porsche SE ergeben. Für Erläuterungen

zu den Risiken im Zusammenhang mit der Beteiligung an der Porsche AG wird auf die Ausführungen im Kapitel „Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung“ verwiesen.

Die ordentliche Hauptversammlung der Porsche AG hat am 7. Juni 2024 die Ausschüttung einer Dividende für das Geschäftsjahr 2023 in Höhe von 2,30 € je Stammaktie bzw. 2,31 € je Vorzugsaktie beschlossen. Auf die von der Porsche SE gehaltenen Stammaktien der Porsche AG entfällt somit eine Dividende in Höhe von 262 Mio. €. Die Dividendenauszahlung erfolgte am 12. Juni 2024 ohne Abzug von Kapitalertragsteuer.

Der Vorstand und der Aufsichtsrat der Porsche AG schlagen vor, für das Geschäftsjahr 2024 eine Dividende in Höhe von 2,30 € je Stammaktie bzw. 2,31 € je Vorzugsaktie auszuschütten. Die Porsche SE geht aktuell davon aus, dass Dividendenzahlungen der Porsche AG an die Porsche SE weiterhin ohne Abzug von Kapitalertragsteuer erfolgen.

Dividendenvorschlag

Die Dividendenpolitik der Porsche SE ist darauf ausgerichtet eine verlässliche und attraktive Dividende auszuschütten. Hierbei sollen die Aktionäre an der finanziellen Entwicklung der Porsche SE angemessen partizipieren. Der Vorstand der Porsche SE schlägt daher vor, die Auszahlung einer Dividende je Stammaktie von 1,904 € (2,554 €) und je Vorzugsaktie von 1,910 € (2,560 €), das heißt in Höhe von insgesamt 584 Mio. € (783 Mio. €), zu beschließen.

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

Die Porsche SE ist an verschiedenen Rechtsstreitigkeiten beteiligt. Nachfolgend werden die wesentlichen Entwicklungen dargestellt, wobei der Porsche SE weiterhin keine belastbaren Erkenntnisse

oder Einschätzungen vorliegen, die zu einer anderen Bewertung der rechtlichen Risiken führen würden.

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

Beim Oberlandesgericht Celle war ein durch Vorlagebeschluss des Landgerichts Hannover vom 13. April 2016 eingeleitetes Musterverfahren nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz („KapMuG“) gegen die Porsche SE anhängig. Das Verfahren betraf angebliche Schadensersatzansprüche wegen angeblicher Marktmanipulation und angeblicher unzutreffender Kapitalmarktinformation im Rahmen des Aufbaus der Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG. Zum Teil wurden die Ansprüche auch auf angebliche kartellrechtliche Anspruchsgrundlagen gestützt. In den sechs auf das Musterverfahren ausgesetzten Ausgangsverfahren machen insgesamt 40 Kläger angebliche Schadensersatzansprüche in Höhe von rund 5,4 Mrd. € (zzgl. Zinsen) geltend. Mit Beschluss vom 30. September 2022 hat das Oberlandesgericht Celle sämtliche von der Klägerseite beantragten Feststellungen zurückgewiesen bzw. für gegenstandslos erklärt. Das Oberlandesgericht Celle begründet seine Entscheidung damit, dass eine Haftung der Porsche SE unter keinem rechtlichen Gesichtspunkt in Betracht komme und der gegensätzliche Vortrag der Klägerseite bereits unschlüssig sei. Die Porsche SE sieht sich durch die Entscheidung in ihrer Rechtsauffassung bestätigt, wonach die Klagen in den ausgesetzten Ausgangsverfahren unbegründet sind. Die Entscheidung des Oberlandesgerichts Celle ist noch nicht rechtskräftig. Die Klägerseite hat gegen die Entscheidung Rechtsbeschwerde zum Bundesgerichtshof eingelegt.

In einem beim Landgericht Frankfurt am Main rechtshängigen Verfahren gegen ein amtierendes und ein früheres, mittlerweile verstorbenes Mitglied des Aufsichtsrats der Porsche SE ist die Porsche SE auf Seiten der Beklagten als Streithelferin

beigetreten. In diesem Verfahren werden die gleichen angeblichen Ansprüche geltend gemacht, die bereits Gegenstand einer gegen die Porsche SE beim Landgericht Hannover rechtshängigen, derzeit im Hinblick auf das KapMuG-Verfahren vor dem Bundesgerichtshof ausgesetzten Schadensersatzklage in Höhe von rund 1,8 Mrd. € (zzgl. Zinsen) sind. Neue Entwicklungen haben sich in diesem Verfahren im Berichtszeitraum nicht ergeben. Die Porsche SE hält die geltend gemachten Ansprüche für unbegründet und sieht sich in dieser Rechtsauffassung durch die Entscheidung des Oberlandesgerichts Celle vom 30. September 2022 bestätigt.

Die Porsche SE und zwei Gesellschaften eines Investmentfonds streiten seit dem Jahr 2012 über das Bestehen angeblicher Ansprüche in Höhe von rund 195 Mio. US\$ und haben wechselseitig Klagen in Deutschland und England eingereicht. Das englische Verfahren wurde am 6. März 2013 auf beiderseitigen Parteiantrag ausgesetzt, bis in dem beim Landgericht Stuttgart begonnenen Verfahren über die Frage entschieden wurde, welches Gericht zuerst angerufen wurde. Das Oberlandesgericht Stuttgart hat mit rechtskräftigem Beschluss vom 19. September 2024 das Landgericht Stuttgart als zuerst angerufenes Gericht bestimmt. Die Anhörrüge der Gegenseite gegen diesen Beschluss hat das Oberlandesgericht Stuttgart mit Beschluss vom 29. Oktober 2024 zurückgewiesen. Das Landgericht Stuttgart wird nun die negative Feststellungsklage der Porsche SE verhandeln. Die Porsche SE hält die negative Feststellungsklage für zulässig und begründet und die in England erhobene Klage für unzulässig und die geltend gemachten Ansprüche für unbegründet.

Klageverfahren und rechtliche Risiken im Zusammenhang mit der Dieseldematik

Im Zusammenhang mit der Dieseldematik ist die Porsche SE Musterbeklagte in zwei KapMuG-Verfahren. Ausgangspunkt der beiden KapMuG-Verfahren sind Rechtsstreitigkeiten gegen die Porsche SE, die ganz mehrheitlich beim Landgericht

und Oberlandesgericht Stuttgart und zu einem geringen Teil beim Landgericht Braunschweig anhängig sind („Ausgangsverfahren“). Der Gesamtstreitwert der Ausgangsverfahren gegen die Porsche SE beläuft sich (nach derzeitiger Einschätzung der zum Teil unklaren Klageanträge) auf rund 927 Mio. € (zzgl. Zinsen). Zusätzlich sind in den Ausgangsverfahren teils Anträge auf Feststellung einer Schadensersatzverpflichtung gestellt. Die Kläger werfen der Porsche SE angeblich pflichtwidrig unterlassene bzw. fehlerhafte Kapitalmarktinformationen im Zusammenhang mit der Dieseldematik vor. Ein Teil der Ausgangsverfahren richtet sich sowohl gegen die Porsche SE als auch gegen die Volkswagen AG. Die Porsche SE hält die Ausgangsverfahren teilweise für unzulässig, jedenfalls aber für unbegründet.

Ein erheblicher Teil der gegen die Porsche SE gerichteten Ausgangsverfahren mit einem Volumen von insgesamt rund 91,4 Mio. € ist derzeit ausgesetzt, wobei der deutlich größere Teil der ausgesetzten Ausgangsverfahren auf ein mittlerweile beim Bundesgerichtshof anhängiges KapMuG-Verfahren ausgesetzt ist. Nicht ausgesetzt sind derzeit Ausgangsverfahren in erster Instanz in Höhe von rund 701 Mio. € und in zweiter Instanz in Höhe von rund 135 Mio. €. Die Porsche SE ist der Auffassung, dass diese Verfahren unabhängig vom Ausgang der KapMuG-Verfahren bereits aus klägerspezifischen Gründen abzuweisen sind. Aus diesen Gründen sind die in der zweiten Instanz anhängigen Ausgangsverfahren, soweit sie nicht ausgesetzt sind, erstinstanzlich abgewiesen worden. Darüber hinaus sind bereits Klagen in Höhe von rund 160 Mio. € zurückgenommen oder rechtskräftig abgewiesen worden.

Eines der gegen die Porsche SE gerichteten KapMuG-Verfahren war beim Oberlandesgericht Stuttgart anhängig. Das Oberlandesgericht Stuttgart hat mit Musterentscheid vom 29. März 2023 unter anderem die Feststellung getroffen, dass im Grundsatz eine Ad-hoc-Veröffentlichungspflicht der Porsche SE auch für Vorgänge bei der Volkswagen AG bestehen kann. Für eine Ad-hoc-Veröffentlichungspflicht sei Voraussetzung, dass ein Mitglied des Vorstands der Porsche SE entweder von der

angeblichen Insiderinformation Kenntnis hat oder dass der Vorstand der Porsche SE eine Verkehrspflicht verletzt hat, dafür zu sorgen, dass ihn Insiderinformationen erreichen können. Das Oberlandesgericht Stuttgart hat ferner entschieden, dass etwaiges Wissen von Organmitgliedern der Volkswagen AG, die auch Organmitglieder der Porsche SE sind, über geheimhaltungsbedürftige Vorgänge bei der Volkswagen AG der Porsche SE nicht zugerechnet werden kann. Zudem hat das Oberlandesgericht Stuttgart entschieden, dass etwaiges Wissen von Personen unterhalb der Ebene des Vorstands der Volkswagen AG über Vorgänge bei der Volkswagen AG der Porsche SE nicht zugerechnet werden kann. Schließlich hat das Oberlandesgericht Stuttgart entschieden, dass die damaligen Vorstandsmitglieder der Porsche SE, Dr. Wendelin Wiedeking und Holger P. Härter, keine Kenntnis von der Dieseldiagnostik hatten und ihre fehlende Kenntnis auch nicht auf grober Fahrlässigkeit beruhte. Die von der Klägerseite gegen die Porsche SE begehrten Feststellungen hat das Gericht daher ganz überwiegend nicht getroffen. Auf Basis der im Musterentscheid getroffenen Feststellungen und des derzeitigen Stands des Prozessstoffs in den Ausgangsverfahren wären im Ergebnis alle Anlegerklagen gegen die Porsche SE in den ausgesetzten Ausgangsverfahren abzuweisen. Der Musterentscheid ist nicht rechtskräftig. Gegen den Musterentscheid haben die Musterklägerin, mehrere Beigeladene und die Porsche SE Rechtsbeschwerde zum Bundesgerichtshof eingelegt.

Das zweite KapMuG-Verfahren ist beim Oberlandesgericht Braunschweig anhängig. In diesem Verfahren sind bislang keine gegen die Porsche SE gerichteten Feststellungsziele zugelassen. Das Oberlandesgericht Braunschweig hat am 7. Juli 2023 einen Beweisbeschluss erlassen. Die angeordnete Beweiserhebung konzentriert sich zunächst auf die Frage der (fehlenden) Kenntnis des Vorstands der Volkswagen AG bzw. einzelner ihrer Vorstandsmitglieder oder einzelner Mitglieder ihrer Ad-hoc-Clearingstelle über den Einbau von nach US-Recht unzulässigen Umschalteinrichtungen in Fahrzeuge der Volkswagen AG. Zudem soll zu Vorstellungen der Ad-hoc-verantwortlichen Personen der Volkswagen AG über

etwaige Kursauswirkungen der ihnen jeweils vorliegenden Informationen Beweis erhoben werden. In diesem Verfahren finden seit Herbst 2023 Zeugenvernehmungen statt.

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

Im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik haben zwei Kläger im April 2021 eine sog. Derivative Action gegen die Porsche SE, gegenwärtige und frühere Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder der Volkswagen AG, gegenwärtige und frühere Führungskräfte der Volkswagen AG und ihrer Tochtergesellschaften, vier Tochtergesellschaften der Volkswagen AG und andere beim Supreme Court of the State of New York, County of New York, eingereicht. Die Kläger behaupten, Aktionäre der Volkswagen AG zu sein, und machen vermeintliche Ansprüche der Volkswagen AG für diese geltend. Die Klage stützt sich unter anderem auf eine vermeintliche Verletzung von nach deutschem Recht (insbesondere nach dem Aktiengesetz („AktG“) und Deutschem Corporate Governance Kodex) angeblich gegenüber der Volkswagen AG bestehenden Pflichten. Die Kläger beantragen unter anderem die Feststellung, dass die Beklagten ihre jeweiligen Pflichten gegenüber der Volkswagen AG verletzt haben, sowie der Volkswagen AG den Ersatz des ihr durch die angebliche Pflichtverletzung angeblich entstandenen Schadens (zzgl. Zinsen) zuzusprechen. Im September 2021 haben die Parteien einen vom Gericht zu genehmigenden Antrag eingereicht, wonach die Zustellung im Namen bestimmter Beklagter, einschließlich der Porsche SE, akzeptiert wird, sämtliche sog. Discovery-Verfahren ausgesetzt werden und ein Zeitplan für den Antrag auf Klageabweisung bestimmt wird.

Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern

Restrukturierungen im Volkswagen Konzern

Im Geschäftsjahr 2024 hat der Volkswagen Konzern Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 3,0 Mrd. € erfasst, die vornehmlich auf die Volkswagen AG und den Audi Konzern entfallen.

Mit dem Ziel, die Personalkosten im Verwaltungsbereich der Volkswagen AG nachhaltig zu senken, hat der Vorstand im April 2024 beschlossen, den Personalabbau durch gezielte Aufhebungsverträge zu unterstützen. Dafür wurden auf Ebene des Volkswagen Konzerns Aufwendungen in Höhe von 0,9 Mrd. € erfasst.

Vor dem Hintergrund der Nachfrageentwicklung für die in Brüssel gefertigte Audi Q8 e-tron Modellfamilie hat der Vorstand der Audi Brussels S.A./N.V., Brüssel/Belgien („Audi Brussels“) von Juli bis Dezember 2024 einen Informations- und Konsultationsprozess nach belgischem Recht für die Restrukturierung des Standorts mit den zuständigen Sozialpartnern durchgeführt, der die Einstellung des Betriebs zum 28. Februar 2025 vorsieht. Im Januar 2025 wurde ein Sozialplan verabschiedet. Im Zusammenhang mit dieser Restrukturierung wurden im Geschäftsjahr 2024 auf Ebene des Volkswagen Konzerns Aufwendungen in Höhe von insgesamt 1,6 Mrd. € erfasst. Diese setzen sich unter anderem aus vorgezogenen Abschreibungen im Vorrats- und Anlagevermögen, Aufwendungen aus einer geänderten Produktionsfahrweise, Rechts- und Beratungskosten sowie mitarbeiterbezogenen Aufwendungen für den Sozialplan zusammen.

Darüber hinaus gab es auch in anderen Volkswagen Konzerngesellschaften Restrukturierungsprogramme.

Auswirkungen Tarifabschluss

Auf Basis des Tarifabschlusses zwischen der Volkswagen AG und der Arbeitnehmervertretung im Dezember 2024 war die Berechnung verschiedener personalbezogener Rückstellungen auf Ebene des Volkswagen Konzerns anzupassen. Daraus ergab sich ein Ertrag in Höhe von rund 1 Mrd. €. Darüber hinaus waren im Rahmen der Bewertung der Pensionsverpflichtungen verschiedene Prämissen hinsichtlich erwarteter Entwicklungen anzupassen. Hieraus resultierte ein versicherungsmathematischer Gewinn in Höhe von 0,2 Mrd. € der im sonstigen Ergebnis erfasst wurde.

Wesentliche Transaktionen

Kooperation mit Rivian

Nachdem der Volkswagen Konzern und der US-amerikanische Elektrofahrzeughersteller Rivian Automotive, Inc., Irvine/USA („Rivian“) im Juni 2024 ihre Absicht bekannt gegeben hatten, ein Joint Venture gründen zu wollen, startete die Rivian and VW Group Technology, LLC, Palo Alto/USA („Rivian and Volkswagen Group Technologies“) nach dem Erreichen technischer Meilensteine sowie dem Vorliegen der notwendigen behördlichen Genehmigungen am 13. November 2024 ihre Tätigkeit. Das Joint Venture wird zu gleichen Teilen von beiden Partnern gehalten und agiert als eigenständiges Unternehmen. Es wird als Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss der Volkswagen AG einbezogen.

Ziel der Zusammenarbeit ist die Entwicklung von Software-Defined-Vehicle-Architekturen („SDV-Architekturen“) der nächsten Generation, die in künftigen Fahrzeugen beider Unternehmen eingesetzt werden sollen. Das Joint Venture baut auf der bestehenden Software- und Elektronikarchitektur von Rivian auf, um gemeinsam branchenführende Architekturen und Software für SDVs beider Partner zu entwickeln.

Volkswagen plant, bis spätestens Januar 2028 bis zu 5,8 Mrd. US\$ in Rivian und das Joint Venture Rivian and Volkswagen Group Technologies zu investieren. Eine erste Investition in Rivian wurde bereits im Juni 2024 in Form einer unbesicherten Wandelanleihe in Höhe von 1 Mrd. US\$ getätigt, die am 3. Dezember 2024 in 95.377.269 Stammaktien von Rivian gewandelt wurde. Volkswagen hält damit einen Anteil von rund 8,6 % an den ausstehenden Class-A-Aktien von Rivian und damit rund 8 % der Stimmrechte. Die Beteiligung an Rivian wird im Volkswagen Konzernabschluss zum beizulegenden Zeitwert bewertet mit Erfassung von Wertänderungen im sonstigen Ergebnis. Mit Aufnahme der Tätigkeit von Rivian and Volkswagen Group Technologies investierte Volkswagen weitere rund 1,3 Mrd. US\$ insbesondere für den Erwerb der Lizenzen an der bestehenden Architekturtechnologie von Rivian und die 50-prozentige Beteiligung am Joint Venture. Bei Erreichung bestimmter finanzieller und technischer Meilensteine in den Jahren 2025, 2026 und 2027 wird Volkswagen voraussichtlich weitere Investitionen in Höhe von bis zu 3,5 Mrd. US\$ in Form von Eigen- und Fremdkapital tätigen, wovon bis zu 2,5 Mrd. US\$ auf Rivian Stammaktien entfallen, die voraussichtlich in zwei Tranchen von je 1 Mrd. US\$ in den Jahren 2025 und 2026 und einer dritten Tranche von 0,5 Mrd. US\$ im Jahr 2027 oder spätestens Anfang Januar 2028 investiert werden sollen. Dabei soll der Preis für die Anteile auf der Grundlage eines bestimmten durchschnittlichen Marktpreises der Rivian Stammaktien zuzüglich Prämienzahlung vor dem jeweiligen Kaufzeitpunkt festgelegt werden. Im Jahr 2026 kann zudem ein Betrag von 1 Mrd. US\$ als

Darlehen durch Rivian and Volkswagen Group Technologies abgerufen und an Rivian weitergereicht werden.

Im Geschäftsjahr 2024 ergab sich aufgrund der bedingten Zusage zum Erwerb weiterer Rivian Stammaktien auf Ebene des Volkswagen Konzerns ein Aufwand aus der Derivatebewertung in Höhe von 409 Mio. €. Gegenläufig wirkte ein Ertrag aus der Bewertung der Wandelanleihe aufgrund der positiven Kursentwicklung der Aktien von Rivian in Höhe von 126 Mio. €. Diese Beträge waren nicht zahlungswirksam.

Argo AI

Die im dritten Quartal 2022 eingeleitete Abwicklung von Argo AI, LLC, Pittsburgh/USA („Argo AI“) wurde im dritten Quartal 2024 abgeschlossen. Zum 30. September 2024 wurde im Volkswagen Konzernabschluss die Einbeziehung der Beteiligung nach der Equity-Methode beendet. Daraus ergibt sich auf Ebene des Volkswagen Konzerns ein Ertrag in Höhe von 265 Mio. €. Der Ertrag resultiert aus der Realisierung von bisher über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital erfassten Währungsumrechnungseffekten, welche aus den übrigen Rücklagen aus at Equity bewerteten Anteilen in das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen umgegliedert wurden.

Northvolt AB

Das schwedische Unternehmen Northvolt AB, Stockholm/Schweden („Northvolt“), an dem der Volkswagen Konzern beteiligt ist, hat im November 2024 Gläubigerschutz nach US-amerikanischem Recht beantragt. Vorausgegangen waren Meldungen über finanzielle Schwierigkeiten der Gesellschaft. Mit Eröffnung des Gläubigerschutzverfahrens wurden die verbliebenen Restbuchwerte der Beteiligung und der Darlehensforderungen gegenüber Northvolt vollständig wertberichtigt.

Ausgenommen hiervon sind Darlehensforderungen aus Finanzmitteln, die Northvolt erst nach Eröffnung des Gläubigerschutzverfahrens gewährt wurden und die mit separaten Sicherheiten hinterlegt sind. Aus der Abwertung ergab sich im Geschäftsjahr 2024 auf Ebene des Volkswagen Konzerns insgesamt ein nicht zahlungswirksamer Aufwand in Höhe von 661 Mio. €.

Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte des Volkswagen Konzerns

Gemäß den Vorgaben des IFRS 5 waren die vollkonsolidierten Tochtergesellschaften OOO Volkswagen Group Finanz, Moskau/Russland, OOO Volkswagen Financial Services RUS, Moskau/Russland und OOO Volkswagen Bank RUS, Moskau/Russland seit dem Geschäftsjahr 2022 als zur Veräußerung gehaltene Veräußerungsgruppe eingestuft. In diesem Zusammenhang wurden auf Ebene des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2023 Wertminderungen in Höhe von 186 Mio. € erfasst.

Am 18. Januar 2024 wurden die Anteile an OOO Volkswagen Group Finanz, Moskau/Russland und OOO Volkswagen Financial Services RUS, Moskau/Russland an einen externen Investor verkauft. Aus der Entkonsolidierung der beiden Gesellschaften ergab sich, insbesondere aufgrund der Reklassifizierung von Währungsumrechnungsdifferenzen in die Gewinn- und Verlustrechnung, auf Ebene des Volkswagen Konzerns ein Verlust in Höhe von 62 Mio. €.

Daneben wurden im Geschäftsjahr 2024 für die OOO Volkswagen Bank RUS, Moskau/Russland Wertminderungen in Höhe von 29 Mio. € erfasst. Zum 30. Juni 2024 wurde die Gesellschaft entkonsolidiert. Aus der Entkonsolidierung wurde auf Ebene des Volkswagen Konzerns ein Verlust in Höhe von 184 Mio. € ausgewiesen, der insbesondere die Reklassifizierung von Währungsumrechnungsdifferenzen in die Gewinn- und Verlustrechnung beinhaltet.

Mit dem Bescheid vom 3. Juli 2024 hat das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz den Verkauf des Geschäftsbereichs MGT-Gasturbinen an die CSIC Longjiang GH Gas Turbine Co. Ltd., Harbin/China untersagt. Das Bundeskabinett hat dem Untersagungsbescheid zugestimmt. Mit der Untersagung gibt MAN Energy Solutions SE, Augsburg, die Entwicklung, die Fertigung und den Vertrieb von MGT-Gasturbinen auf. Das Servicegeschäft für MGT-Gasturbinen wird fortgeführt. Die Untersagung des geplanten Verkaufs und Aufgabe des Neubau-Geschäfts führte zur Beendigung des Ausweises nach IFRS 5 sowie einer Abwertung der Aktivierten Entwicklungskosten und Vorratsbestände für die MGT-Gasturbinen zum 30. Juni 2024. Daraus ergab sich auf Ebene des Volkswagen Konzerns ein Aufwand in Höhe von 86 Mio. €. Neben der Gasturbine MGT gibt es noch drei weitere Typen von Gasturbinen (THM, FT8 und S-Klasse), deren Geschäft davon nicht betroffen ist.

Gemäß den Vorgaben des IFRS 5 waren zwei russische Vertriebsgesellschaften des Segments Automobile, OOO Porsche Russland, Moskau/Russland und OOO Porsche Center Moscow, Moskau/Russland und eine russische Gesellschaft, die dem Segment Finanzdienstleistungen zugeordnet ist, OOO Porsche Financial Services Russland, Moskau/Russland seit September 2022 als zur Veräußerung gehaltene Veräußerungsgruppe eingestuft. Im Geschäftsjahr 2022 wurde für die Veräußerungsgruppe auf Ebene des Volkswagen Konzerns ein Wertminderungsbedarf in Höhe von 25 Mio. € erfasst und im Geschäftsjahr 2023 wurden ein weiterer Wertminderungsbedarf und gegenläufige Währungsumrechnungseffekte identifiziert. In den ersten neun Monaten 2024 ergaben sich keine weiteren wesentlichen Anpassungen. Im vierten Quartal 2024 wurden die russischen Gesellschaften entkonsolidiert. Aus der Entkonsolidierung wurde auf Ebene des Volkswagen Konzerns ein Verlust in Höhe von 54 Mio. € ausgewiesen, der insbesondere die Klassifizierung von Währungsumrechnungsdifferenzen in die Gewinn- und Verlustrechnung beinhaltet.

Dieselthematik auf Ebene des Volkswagen Konzerns

Am 18. September 2015 veröffentlichte die US-amerikanische Umweltschutzbehörde (Environmental Protection Agency – „EPA“) eine „Notice of Violation“ und gab öffentlich bekannt, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit 2.0 l Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns in den USA Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NO_x)-Emissionen festgestellt wurden. In diesem Zusammenhang informierte die Volkswagen AG darüber, dass bei Dieselmotoren des Typs EA 189 auffällige Abweichungen zwischen Prüfstandswerten und realem Fahrbetrieb festgestellt wurden und dieser Motortyp weltweit in rund elf Millionen Fahrzeugen verbaut worden sei. Am 2. November 2015 gab die EPA mit einer „Notice of Violation“ bekannt, dass auch bei der Software von US-Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Typs V6 mit 3.0 l Hubraum Unregelmäßigkeiten festgestellt wurden.

Die sogenannte Dieselthematik hatte ihren Ursprung in einer – nach Rechtsauffassung der Volkswagen AG nur nach US-amerikanischem Recht unzulässigen – Veränderung von Teilen der Software der betreffenden Motorsteuerungseinheiten für das seinerzeit von der Volkswagen AG entwickelte Dieselaggregat EA 189. Diese Softwarefunktion wurde ab 2006 ohne Wissen der Volkswagen Vorstandsebene entwickelt und implementiert. Die Volkswagen Vorstandsmitglieder hatten bis zum Sommer 2015 keine Kenntnis von der Entwicklung und Implementierung dieser Softwarefunktion erlangt.

Im Geschäftsjahr 2024 waren im Zusammenhang mit der Dieselthematik auf Ebene des Volkswagen Konzerns keine wesentlichen Sondereinflüsse zu erfassen. Für weitere Erläuterungen zu den Rechtsrisiken im Zusammenhang mit der Dieselthematik wird auf das Kapitel „Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung“ sowie auf Anhangangabe [2] des Konzernanhangs für das Geschäftsjahr 2024 verwiesen.

Kartellrechtliche Untersuchungen auf Ebene des Volkswagen Konzerns

Die Europäische Kommission führte im Jahr 2011 Durchsuchungen bei europäischen Lkw-Herstellern wegen des Verdachts eines unzulässigen Informationsaustauschs im Zeitraum zwischen 1997 und 2011 durch und übermittelte im November 2014 in diesem Zusammenhang MAN, Scania und den übrigen betroffenen Lkw-Herstellern die sogenannten Beschwerdepunkte. Mit ihrer Vergleichsentscheidung im Juli 2016 verhängte die Europäische Kommission gegen fünf europäische Lkw-Hersteller Geldbußen. Da MAN die Europäische Kommission als Kronzeuge über die Unregelmäßigkeiten informiert hatte, wurde MAN die Geldbuße vollständig erlassen. Im September 2017 verhängte die Europäische Kommission gegen Scania eine Geldbuße von 0,88 Mrd. €. Das Gericht der Europäischen Union (Gericht erster Instanz) lehnte die von Scania in diesem Zusammenhang eingelegten Rechtsmittel in einem Urteil im Februar 2022 vollinhaltlich ab. Im Februar 2024 wies der EuGH das von Scania im April 2022 gegen dieses Urteil eingelegte Rechtsmittel in vollem Umfang letztinstanzlich zurück.

Darüber hinaus sind Kartellschadensersatzklagen von Kunden eingegangen. Wie in jedem Kartellverfahren können weitere Schadensersatzklagen folgen. Für einen Großteil der genannten Rechtsstreitigkeiten wurden auf Ebene des Volkswagen Konzerns keine Rückstellungen gebildet, da nicht von einer abschließenden, letztinstanzlichen Verurteilung auf Zahlung von Schadensersatz ausgegangen wird. Für diejenigen Verfahren, in denen infolge einer Neubewertung der Risiken mehr für eine abschließende, letztinstanzliche Entscheidung, nach der MAN oder Scania Schadensersatz zahlen müsste, spricht als dagegen, wurden auf Ebene des Volkswagen Konzerns Rückstellungen in Höhe von 162 Mio. € gebildet.

Die Europäische Kommission und die englische Kartellbehörde Competition and Markets Authority („CMA“) durchsuchten im März 2022 verschiedene Automobilhersteller und Verbände der Automobilbranche beziehungsweise stellten förmliche Auskunftsverlangen zu. Im Volkswagen Konzern sind die Volkswagen Group UK, die von der CMA durchsucht wurde, sowie die Volkswagen AG, die ein konzernweites Auskunftersuchen der Europäischen Kommission erhalten hat, betroffen. Überprüft wird der Verdacht, dass europäische, japanische und koreanische Hersteller sowie die in den Ländern agierenden nationalen Verbände und der europäische Verband European Automobile Manufacturers' Association („ACEA“) sich seit 2001 beziehungsweise 2002 und bis zur Eröffnung der Verfahren dazu verständigt haben sollen, für Dienstleistungen von Recycling-Unternehmen, die „End-of-Life Vehicles“ („ELV“) (konkret Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) entsorgen, nicht zu bezahlen. Zusätzlich soll eine Abstimmung dazu erfolgt sein, dass ELV-Themen nicht wettbewerblich genutzt werden sollen, also keine Veröffentlichungen zu Wettbewerbszwecken zu relevanten Recycling-Daten (recyclates, recyclability, recovery) erfolgen. Die untersuchte Zuwiderhandlung soll sich insbesondere in der ACEA Working Group Recycling sowie zugehöriger Unterarbeitsgruppen ereignet haben. Die Volkswagen AG beantwortet die Auskunftersuchen der Europäischen Kommission. Auch die chinesische Wettbewerbsbehörde stellte der Volkswagen AG im Juni 2024 in dieser Angelegenheit ein Auskunftersuchen zu. Zudem durchsuchte die koreanische Wettbewerbsbehörde die Volkswagen Group Korea in demselben Zusammenhang. Volkswagen Group UK kooperiert mit der CMA. Zudem richtete die CMA in dieser Angelegenheit Auskunftsverlangen an die Volkswagen AG. Die Volkswagen AG reichte gegen die Auskunftersuchen der CMA im Juli 2022 Klage (judicial review) ein, weil die CMA nach Auffassung der Volkswagen AG mit den Auskunftersuchen insbesondere ihre Kompetenzen überschreitet. Dieser Klage gab das Gericht im Februar 2023 statt. Nachdem die CMA im April 2023 Rechtsmittel gegen das Urteil eingelegt hatte, entschied das Berufungsgericht im Januar 2024

zugunsten der CMA. Die Volkswagen AG legte gegen diese Entscheidung Rechtsmittel beim Supreme Court ein. Parallel prüft die Volkswagen AG unverändert Möglichkeiten einer verhältnismäßigen Kooperation mit der CMA.

Darüber hinaus leiteten wenige nationale und internationale Behörden kartellrechtliche Ermittlungen ein. Volkswagen arbeitet mit den zuständigen Behörden in diesen Untersuchungen eng zusammen; eine Bewertung der zugrunde liegenden Sachverhalte durch Volkswagen ist aufgrund des frühen Stadiums noch nicht möglich.

Geschäftsverlauf

Der Geschäftsverlauf des Porsche SE Konzerns ist maßgeblich von seinen Kernbeteiligungen, insbesondere von der Beteiligung an der Volkswagen AG geprägt. Die nachfolgenden Ausführungen berücksichtigen daher vor allem Einflussgrößen auf die operativen Entwicklungen der Bereiche Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, Nutzfahrzeuge, Power Engineering und Finanzdienstleistungen des Volkswagen Konzerns, welche die Entwicklung des Porsche AG Konzerns einschließen. Außerdem werden die Entwicklungen in Bezug auf die Portfoliobeteiligungen im Berichtszeitraum dargestellt. Zudem wird auf den Abschnitt „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“, insbesondere hinsichtlich der Entwicklung der anhängigen Klageverfahren verwiesen.

Gesamtwirtschaftliche Entwicklungen

Im Jahr 2024 befand sich die Weltwirtschaft weiter auf Wachstumskurs mit einer im Vergleich zum Vorjahr etwas geringeren Dynamik. Diese Entwicklung war sowohl bei den fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch bei den Schwellenländern zu beobachten. Die in vielen Ländern zwar rückläufigen, aber zum Teil noch immer relativ hohen Inflationsraten in Kombination mit einer restriktiven Geldpolitik einiger Zentralbanken dämpften weiterhin vielerorts die Konjunkturentwicklung. Etwa seit Mitte des Berichtsjahres haben einige dieser Zentralbanken begonnen, die Leitzinsen von ihrem vergleichsweise hohen Niveau schrittweise abzusenken.

Geschäftsverlauf in Bezug auf die Kernbeteiligungen

Branchenspezifische Rahmenbedingungen

Die branchenspezifischen Rahmenbedingungen wurden neben fiskalpolitischen Maßnahmen durch die konjunkturelle Situation beeinflusst, was im abgelaufenen Geschäftsjahr zu einer uneinheitlichen Absatzentwicklung in den Märkten beigetragen hat. Zu den fiskalpolitischen Maßnahmen zählten Steuerensenkungen oder -erhöhungen, das Einführen, Auslaufen und Anpassen von Förderprogrammen und Kaufprämien sowie Importzölle. Nichttarifäre Handelshemmnisse zum Schutz der jeweiligen heimischen Automobilindustrie erschwerten darüber hinaus den Austausch von Fahrzeugen, Teilen und Komponenten.

Entwicklung der Märkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Im Jahr 2024 lag das weltweite Pkw-Marktvolumen leicht über dem Niveau des Vorjahres. Dabei entwickelten sich die meisten Regionen positiv. Westeuropa erreichte das Niveau des Vorjahres, die Region Nahost lag leicht darunter. Die Angebotslage normalisierte sich weiter und die Erschwinglichkeit von Fahrzeugen verbesserte sich in einigen Regionen der Welt.

Das weltweite Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen lag im Geschäftsjahr 2024 in der Größenordnung des Vorjahres.

Entwicklung der Märkte für Nutzfahrzeuge

Die Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t entwickelte sich im Geschäftsjahr 2024 auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten leicht schwächer als in der Vergleichsperiode. Weltweit lagen die Lkw-Märkte ebenfalls leicht unter dem Niveau des Vorjahres.

Die Nachfrage auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten lag auf dem Niveau des Vorjahres.

Entwicklung der Märkte für Power Engineering

Die Märkte für Power Engineering unterliegen unterschiedlichen regionalen und konjunkturellen Einflüssen; deshalb sind die Geschäftsverläufe in den jeweiligen Märkten meist unabhängig voneinander.

Der Marinemarkt stieg im Jahr 2024 auf ein leicht höheres Niveau als im Vorjahr. Der Markt für Energieerzeugung war insbesondere in Europa – aufgrund der seitens der Politik noch nicht vollständig ausgearbeiteten Strategie und Regularien bezüglich zukünftiger Investitionen in diesem Bereich – im Geschäftsjahr 2024 weiterhin von Zurückhaltung geprägt. Der Markt für Turbomaschinen bewegte sich im Vergleich zum Vorjahr auf einem leicht niedrigeren Niveau.

Entwicklung der Märkte für Finanzdienstleistungen

Im Jahr 2024 wurden automobiler Finanzdienstleistungen auf hohem Niveau nachgefragt. Im Geschäftsjahr 2024 lag das Finanzdienstleistungsgeschäft für schwere Nutzfahrzeuge leicht über dem Vorjahresniveau. Dank verbesserter Lieferketten haben sich die langen Lieferzeiten bei Nutzfahrzeugen im Jahresverlauf normalisiert.

Auslieferungen des Volkswagen Konzerns

Im Geschäftsjahr lieferte der Volkswagen Konzern weltweit 9,0 Mio. Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 2,3 % oder 212 Tsd. Einheiten weniger als im Vorjahr. Sowohl im Bereich Pkw als auch im Bereich Nutzfahrzeuge lagen die Verkaufszahlen unter dem jeweiligen Vorjahreswert.

Die Auslieferungen elektrifizierter Fahrzeuge aus dem Volkswagen Konzern lagen insbesondere aufgrund der branchenweiten Kaufzurückhaltung der Kunden leicht unter dem Vorjahreswert: Weltweit wurden im Berichtsjahr 745 Tsd. vollelektrische Fahrzeuge (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge) an Kunden übergeben. Das waren 26 Tsd. Einheiten bzw. 3,4 % weniger als im Vorjahr. Der Anteil an den gesamten Auslieferungen des Volkswagen Konzerns blieb mit 8,3 % (8,3 %) stabil. Die Auslieferungen der Plug-in-Hybridmodelle stiegen auf 270 Tsd. Einheiten (plus 5,0 %). Insgesamt ging die Zahl der Auslieferungen elektrifizierter Fahrzeuge zwar um 1,3 % zurück, ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Volkswagen Konzerns blieb jedoch mit 11,2 % (11,1 %) auf dem Vorjahresniveau.

Während Škoda, SEAT/CUPRA und Lamborghini mehr Fahrzeuge an Kunden auslieferten und Volkswagen Nutzfahrzeuge auf dem Niveau des Vorjahres lag, erreichten Volkswagen Pkw, Audi, Bentley und Porsche ihre jeweiligen Vorjahreszahlen nicht. In der regionalen Betrachtung verzeichnete Volkswagen in Zentral- und Osteuropa, Nordamerika, Südamerika, Afrika und Nahost eine steigende Nachfrage nach Pkw und leichten Nutzfahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern. In Westeuropa lagen die Auslieferungen an Kunden auf dem Vorjahresniveau, während in Asien-Pazifik der Wert des Vorjahres nicht erreicht wurde.

Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns belief sich in einem spürbar wachsenden Weltgesamtmarkt auf 10,5 % (11,1 %).

Im Geschäftsjahr 2024 übergab der Volkswagen Konzern weltweit 1,2 % weniger Nutzfahrzeuge an Kunden als ein Jahr zuvor.

Auslieferungen des Volkswagen Konzerns vom 1. Januar bis zum 31. Dezember¹

	2024	2023	Veränderung %
Regionen			
Europa / Übrige Märkte	4.152.897	4.133.754	0,5
Nordamerika	1.056.989	993.092	6,4
Südamerika	594.264	518.184	14,7
Asien-Pazifik	3.223.274	3.594.504	-10,3
Weltweit	9.027.424	9.239.534	-2,3
nach Marken			
Volkswagen Pkw	4.796.931	4.866.803	-1,4
ŠKODA	926.567	866.820	6,9
SEAT/CUPRA	558.159	519.176	7,5
Volkswagen Nutzfahrzeuge	408.285	409.418	-0,3
Audi	1.671.218	1.895.240	-11,8
Lamborghini	10.687	10.112	5,7
Bentley	10.643	13.560	-21,5
Porsche	310.718	320.221	-3,0
Pkw und leichte Nutzfahrzeuge gesamt	8.693.208	8.901.350	-2,3
Scania	102.120	96.568	5,7
MAN	95.705	115.653	-17,2
International (ehemals Navistar)	90.562	88.890	1,9
Volkswagen Truck & Bus	45.829	37.073	23,6
Nutzfahrzeuge gesamt	334.216	338.184	-1,2

¹ Inklusive der at Equity einbezogenen Gemeinschaftsunternehmen in China. Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert.

Absatz, Produktion und Lagerbestände im Volkswagen Konzern

Im Berichtsjahr ging der Absatz des Volkswagen Konzerns an die Handelsorganisation¹ in einem herausfordernden Marktumfeld um 3,5 % auf 9,0 Mio. Einheiten (einschließlich der at Equity einbezogenen Gesellschaften in China) zurück. Im Ausland reduzierte sich das Absatzvolumen um 4,2 % auf 7,8 Mio. Fahrzeuge. Im Wesentlichen wurden in China sowie weiteren Ländern der Region Asien-Pazifik weniger Fahrzeuge abgesetzt. Der Absatz des Volkswagen Konzerns an die Handelsorganisation ohne die at Equity einbezogenen Gesellschaften in China belief sich auf 6,3 Mio. Fahrzeuge (6,3 Mio. Fahrzeuge) und lag damit auf dem Niveau des Vorjahres. Insbesondere Brasilien, Frankreich und Mexiko verzeichneten einen Zuwachs. Der Absatz im Inland erhöhte sich gegenüber dem Vorjahreswert um 1,4 %. Der Inlandsanteil am Gesamtabsatz des Konzerns erhöhte sich auf 13,2 % (12,6 %).

Von Januar bis Dezember 2024 fertigte der Volkswagen Konzern mit 9,0 Mio. Fahrzeugen (einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen) 3,8 % weniger als im Vorjahreszeitraum. Im Inland sank die Fertigung um 11,9 % auf 1,7 Mio. Fahrzeuge. Der Anteil der in Deutschland hergestellten Fahrzeuge im Verhältnis zur Gesamtproduktion des Konzerns ging auf 18,8 % (20,6 %) zurück. Die Produktion des Volkswagen Konzerns ohne die at Equity einbezogenen Gesellschaften in China lag mit 6,2 Mio. Fahrzeugen (6,2 Mio. Fahrzeugen) etwa auf dem Wert des Vorjahreszeitraums.

Der weltweite Lagerbestand an Neufahrzeugen bei den Volkswagen Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation lag am Ende des Berichtsjahres unter dem Stand zum Jahresende 2023.

Finanzdienstleistungen des Volkswagen Konzerns

Die Produkte und Services des Volkswagen Konzernbereichs Finanzdienstleistungen wurden im Geschäftsjahr 2024 stark nachgefragt. Die Zahl der Neuverträge im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft belief sich auf weltweit 11,1 Mio. Kontrakte. Seit dem 1. Januar 2024 werden weitere Arten von Versicherungsverträgen berücksichtigt, der Vertragsbestand vom 31. Dezember 2023 wurde angepasst. Der Anteil der geleasteten und finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Volkswagen Konzerns (Penetrationsrate) konnte im Berichtsjahr in den Märkten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen auf 34,1 % (32,8 %) gesteigert werden. Der Gesamtvertragsbestand belief sich am 31. Dezember 2024 auf 28,5 Mio. (28,1 Mio.) Einheiten.

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

Geschäftsverlauf in Bezug auf die Portfoliobeteiligungen

Der Markt für M&A-Transaktionen stellte sich 2024 herausfordernd dar. Das globale M&A-Transaktionsvolumen sank um 17 %, was insbesondere auf einen Rückgang im Bereich kleiner bis mittelgroßer Transaktionen zurückzuführen ist. Bei Transaktionen mit einem Wert von mehr als 1 Mrd. US\$ war gegenüber dem Vorjahr ein Anstieg von 430 auf über 500 Transaktionen zu beobachten. Ebenso ist die Anzahl von großen Transaktionen mit einem Wert von über 5 Mrd. US\$ um 18 % auf 72 Transaktionen angestiegen.

Die Anzahl der Venture-Capital-Transaktionen in Europa ist 2024 gegenüber dem Vorjahr um 23 % zurückgegangen. Der Fokus der Investoren lag dabei überwiegend auf Folgebeteiligungen an bestehenden Investitionen. Außerdem ist der zeitliche Abstand zwischen Finanzierungsrunden über alle Finanzierungsphasen gestiegen.

Im Geschäftsjahr 2024 hat die Porsche SE folgende weitere Investitionen im Segment Portfoliobeteiligungen getätigt:

Zusammen mit DTCP wurde der Incharge Fund I – ein Venture Capital Fonds mit einem Investitionsfokus auf Beteiligungen an Unternehmen im Bereich Connected Mobility – aufgelegt und die Porsche SE hat Anteile mit einem Volumen von 100 Mio. € gezeichnet. Im Mai 2024 hat die Porsche SE Anteile an dem kanadischen Unternehmen Waabi Innovation Inc., Toronto/Kanada erworben. Waabi entwickelt eine KI-basierte Lösung für autonom fahrende Lkw. Im dritten Quartal 2024 hat sich die Porsche SE im Rahmen eines Co-Investments mit dem EQT Future Fonds an der Flix SE, München, beteiligt. Das Unternehmen betreibt eine globale Mobilitätsplattform für Fernbus- und Zugreisen. Im vierten Quartal 2024 hat sich die Porsche SE an der Quantum-Systems GmbH beteiligt. Das Unternehmen mit Sitz in Gilching bei München entwickelt und produziert Drohnen für die sensorgestützte Datenerfassung.

Darüber hinaus hat die Porsche SE an einer Folgefinanzierungsrunde der bestehenden Portfoliobeteiligung Celestial AI Inc., Santa Clara/USA teilgenommen. Zudem kam es zu Investitionen im Zusammenhang mit Kapitalabrufen bestehender Fondsbeteiligungen.

Im Zusammenhang mit Investitionen in Portfoliobeteiligungen wurden im Berichtsjahr insgesamt Zahlungen in Höhe von rund 75 Mio. € geleistet. Zudem bestehen zum Bilanzstichtag offene Investitionszusagen in Höhe von 126 Mio. €.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

In den nachfolgenden Erläuterungen werden die wesentlichen Ergebnis- und Bestandsgrößen des Porsche SE Konzerns für das Geschäftsjahr 2024 bzw. zum 31. Dezember 2024 dargestellt. Während sich die Vorjahresangaben für Ergebnisgrößen auf den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 beziehen, werden für Bestandsgrößen Werte zum 31. Dezember 2023 als Vergleichsgröße herangezogen.

Der Porsche SE Konzern unterscheidet auf Basis der Investitionsstrategie die beiden Segmente „Kernbeteiligungen“ und „Portfoliobeteiligungen“. Der Porsche SE Holdingbetrieb, der die Zentralfunktionen der Porsche SE einschließlich der Holding-Finanzierung umfasst, wird dem Bereich „Kernbeteiligungen“ für Steuerungs-zwecke vollständig zugerechnet. Transaktionen zwischen den Segmenten, das heißt insbesondere konzerninterne Finanzierungsvorgänge, unterliegen keiner gesonderten Steuerung und werden daher eliminiert, so dass stets konsolidierte Werte für Steuerungs-zwecke betrachtet werden.

Auf Ebene des Volkswagen Konzerns wurde im Berichtsjahr festgestellt, dass Verpflichtungen zur Gewährung von Nebenleistungen bei der Ermittlung der Rückstellung für Zeitwertguthaben nicht vollumfänglich berücksichtigt wurden. Der Fehler wurde in Übereinstimmung mit IAS 8 auf Ebene des Volkswagen Konzerns korrigiert, indem die betroffenen Posten des Konzernabschlusses für die Vorjahre entsprechend angepasst wurden. Es erfolgte eine retrospektive Korrektur der Konzernbilanz des Volkswagen Konzerns zum 1. Januar 2023. Aufgrund der Einbeziehung der Beteiligung an der Volkswagen AG in den Konzernabschluss der Porsche SE nach der Equity-Methode wirkt sich die Fehlerkorrektur gemäß IAS 8 auf Ebene des Volkswagen Konzerns mittelbar auch auf den Konzernabschluss der Porsche SE aus. Die Fehlerkorrektur wirkte sich auf die Vorjahresvergleichsangaben insbesondere in Höhe von minus 232 Mio. € auf die at Equity bewerteten Anteile und in Höhe von

minus 230 Mio. € auf das Eigenkapital in der Konzernbilanz der Porsche SE aus. Die übrigen Auswirkungen sind unwesentlich und können Anhangangabe [1] des Konzernanhangs für das Geschäftsjahr 2024 entnommen werden.

Ertragslage des Porsche SE Konzerns

Das angepasste Ergebnis nach Steuern des Porsche SE Konzerns (siehe hierzu auch die Erläuterungen im Abschnitt „Steuerungs- und Kennzahlensystem“ im Kapitel „Grundlagen des Konzerns“) belief sich im Geschäftsjahr 2024 auf 3.151 Mio. € (5.074 Mio. €). Es entfällt wiederum in Höhe von 3.176 Mio. € (5.086 Mio. €) auf das Segment Kernbeteiligungen und in Höhe von minus 25 Mio. € (minus 12 Mio. €) auf das Segment Portfoliobeteiligungen.

Das Ergebnis nach Steuern des Porsche SE Konzerns belief sich im Geschäftsjahr 2024 auf minus 20.017 Mio. € (5.074 Mio. €). Das Konzernergebnis nach Steuern ist im Berichtsjahr maßgeblich geprägt von den nicht zahlungswirksamen Wertberichtigungen der Beteiligungsbuchwerte an der Volkswagen AG in Höhe von minus 19.912 Mio. € sowie der Porsche AG in Höhe von minus 3.375 Mio. € (siehe auch den Abschnitt „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“). Auf die Wertberichtigungen entfallen gegenläufige Erträge aus latenten Steuern in Höhe von 119 Mio. €.

Zur Bestimmung des angepassten Konzernergebnisses nach Steuern wird das Konzernergebnis nach Steuern um diese Wertberichtigungen auf die Kernbeteiligungen sowie die hierauf entfallenden latenten Steuern bereinigt (siehe die Erläuterungen im Abschnitt „Steuerungs- und Kennzahlensystem“ im Kapitel „Grundlagen des Konzerns“).

Angepasstes Konzernergebnis nach Steuern 2024		
in Mio. €		
Konzernergebnis nach Steuern		-20.017
—	Ergebnis aus Wertberichtigungen	23.287
—	Latente Steuern aus Wertberichtigungen	-119
=	Angepasstes Konzernergebnis nach Steuern	3.151

In Bezug auf die Kernbeteiligungen

Berücksichtigung latenter Steuern. Aus der At-Equity-Bilanzierung der Beteiligung an der Porsche AG resultierende Effekte in Höhe von insgesamt minus 78 Mio. € (minus 42 Mio. €) betreffen insbesondere Effekte aus der Bewertung von Cashflow-Hedges im Rahmen des Hedge-Accounting in Höhe von minus 136 Mio. € (20 Mio. €) und gegenläufig Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 32 Mio. € (minus 27 Mio. €) sowie versicherungsmathematische Gewinne aus der Neubewertung von Pensionsrückstellungen in Höhe von 24 Mio. € (minus 35 Mio. €), jeweils nach Berücksichtigung latenter Steuern. Auf Ebene der Porsche SE sind im sonstigen Ergebnis insbesondere Effekte aus der Bewertung von durch die Porsche SE abgeschlossenen Zinssicherungsinstrumenten im Rahmen des Hedge-Accounting in Höhe von minus 12 Mio. € (minus 72 Mio. €) nach Berücksichtigung latenter Steuern enthalten.

Das sonstige Ergebnis des Porsche SE Konzerns in Höhe von 736 Mio. € (1.132 Mio. €) umfasst im Wesentlichen aus der At-Equity-Bilanzierung der Beteiligung an der Volkswagen AG resultierende Effekte in Höhe von insgesamt 835 Mio. € (minus 1.033 Mio. €) nach Berücksichtigung latenter Steuern. Diese betreffen insbesondere versicherungsmathematische Gewinne aus der Neubewertung von Pensionsrückstellungen in Höhe von 508 Mio. € (minus 368 Mio. €) sowie die Währungsumrechnung in Höhe von 430 Mio. € (minus 370 Mio. €) und gegenläufig Effekte der Bewertung von Cashflow-Hedges im Rahmen des Hedge-Accounting in Höhe von minus 191 Mio. € (80 Mio. €), jeweils nach

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung der Porsche SE nach Segmenten

Mio. €	Kern- beteiligungen	Portfolio- beteiligungen	Konzern 2024 angepasst	Wertberichtigung Kernbeteiligungen	Konzern 2024	Konzern 2023 ¹
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen ³	3.432	-7	3.425	-23.287	-19.861	5.208 ²
Ergebnis aus der laufenden At-Equity-Bewertung	3.432	-2	3.430		3.430	5.208 ²
davon Volkswagen AG	2.961		2.961		2.961	4.828 ²
davon Porsche AG	472		472		472	391
davon Portfoliobeteiligungen		-2	-2		-2	-10
Ergebnis aus Wertberichtigungen		-5	-5	-23.287	-23.292	-1
davon Volkswagen AG				-19.912	-19.912	
davon Porsche AG				-3.375	-3.375	
davon Portfoliobeteiligungen		-5	-5		-5	-1
Erträge aus der Beteiligungsbewertung		13	13		13	1
Aufwendungen aus der Beteiligungsbewertung		-29	-29		-29	-1
(Angepasstes) Beteiligungsergebnis	3.432	-23	3.409	-23.287	-19.878	5.208²
Sonstige betriebliche Erträge	5	0	5		5	220
Personalaufwand	-17		-17		-17	-17
Abschreibungen	-1		-1		-1	-1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-17	0	-18		-18	-18
(Angepasstes) Ergebnis vor Finanzergebnis	3.402	-24	3.378	-23.287	-19.909	5.391²
Finanzergebnis	-241	0	-241		-241	-269
(Angepasstes) Ergebnis vor Steuern	3.161	-24	3.137	-23.287	-20.150	5.122²
Ertragsteuern	15	-1	14	119	133	-47 ²
(Angepasstes) Ergebnis nach Steuern	3.176	-25	3.151	-23.167	-20.017	5.074²
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	734	1	736		736	-1.132
(Angepasstes) Gesamtergebnis	3.910	-24	3.887	-23.167	-19.281	3.943²

¹ Das angepasste Ergebnis nach Steuern des Porsche SE Konzerns des Geschäftsjahres 2023 entspricht dem Konzernergebnis nach Steuern des Geschäftsjahres 2023.

² Die Vorjahreswerte wurden aufgrund einer Vorjahreskorrektur gem. IAS 8 auf Ebene des Volkswagen Konzerns angepasst (siehe dazu Anhangangabe [1] des Konzernanhangs für das Geschäftsjahr 2024).

³ Die Anhangangaben [4], [5] und [13] des Konzernanhangs für das Geschäftsjahr 2024 enthalten ergänzende Angaben zu den at Equity bewerteten Anteilen.

Das angepasste Ergebnis nach Steuern im Segment Kernbeteiligungen war maßgeblich durch das Ergebnis aus der laufenden At-Equity-Bewertung von Anteilen an Volkswagen in Höhe von 2.961 Mio. € (4.828 Mio. €) beeinflusst. Hierin sind Fortführungseffekte aus Kaufpreisallokationen auf Ebene der Porsche SE in Höhe von minus 460 Mio. € (minus 262 Mio. €) enthalten. Diese stehen in Höhe von minus 421 Mio. € (minus 232 Mio. €) im Zusammenhang mit außerplanmäßigen Abschreibungen fortgeführter stiller Reserven infolge von Werthaltigkeitstests auf Ebene des Volkswagen Konzerns in Bezug auf at Equity bewertete Beteiligungen des Volkswagen Konzerns. Bezüglich der Ergebnisentwicklung auf Ebene des Volkswagen Konzerns wird zudem auf den Abschnitt „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern“ und den Abschnitt „Ertragslage des Volkswagen Konzerns“ verwiesen.

Das Ergebnis aus der laufenden At-Equity-Bewertung von Anteilen an der zweiten Kernbeteiligung, der Porsche AG, betrug im Berichtszeitraum 472 Mio. € (391 Mio. €). Hierin sind Fortführungseffekte aus Kaufpreisallokationen auf Ebene der Porsche SE in Höhe von 23 Mio. € (minus 252 Mio. €) enthalten. Diese betreffen Effekte aus der Fortführung zum Zeitpunkt des Anteilserwerbs aufgedeckter stiller Reserven und Lasten in Höhe von minus 40 Mio. € (minus 353 Mio. €) sowie gegenläufig aus der Fortführung der übrigen Rücklagen (OCI) im Zusammenhang mit Cashflow-Hedges in Höhe von 63 Mio. € (100 Mio. €). Im Vorjahr waren insbesondere höhere Abschreibungen auf Vermögenswerte mit geringen Restnutzungsdauern enthalten, die im Wesentlichen bereits im Vorjahr das Ende ihrer Nutzungsdauer erreicht haben. Bezüglich der Ergebnisentwicklung auf Ebene des Porsche AG Konzerns wird auf den Abschnitt „Ertragslage des Porsche AG Konzerns“ verwiesen.

Die sonstigen betrieblichen Erträge, der Personalaufwand, die Abschreibungen, die sonstigen betrieblichen Aufwendungen, das Finanzergebnis und die Ertragsteuern des Segments Kernbeteiligungen entsprechen nahezu den Beträgen im Gesamtkonzern.

Die sonstigen betrieblichen Erträge des Vergleichszeitraums beinhalteten einen Ertrag aus einem Ausgleichsanspruch gegenüber der Volkswagen AG in Höhe von 218 Mio. €. Dieser resultierte aus Regelungen zu einem steuerlichen Ausgleichsmechanismus des Einbringungsvertrags im Zusammenhang mit der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG im Geschäftsjahr 2012.

Das Finanzergebnis in Höhe von minus 241 Mio. € (minus 269 Mio. €) beinhaltet Zinsaufwendungen und ähnliche Aufwendungen in Höhe von minus 319 Mio. € (minus 293 Mio. €), insbesondere im Zusammenhang mit der Finanzierung. Gegenläufig wirkten Zinserträge und ähnliche Erträge in Höhe von 78 Mio. € (24 Mio. €), insbesondere aus Festgeldanlagen. Die Verbesserung des Finanzergebnisses ist vor allem auf die geringere Konzern-Nettoverschuldung zurückzuführen.

Das Ergebnis nach Steuern des Segments Portfolio-beteiligungen entspricht im Wesentlichen dessen Beteiligungsergebnis, welches neben einem Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen in Höhe von minus 7 Mio. € (minus 11 Mio. €) Erträge in Höhe von 13 Mio. € (1 Mio. €) bzw. Aufwendungen in Höhe von 29 Mio. € (1 Mio. €) aus der Fair-Value-Bewertung von Portfoliounternehmen enthält. Das negative Segmentergebnis steht vor allem im Zusammenhang mit Wertberichtigungen von zwei zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Portfolio-beteiligungen.

Finanzlage des Porsche SE Konzerns

Die Nettoverschuldung des Porsche SE Konzerns reduzierte sich im Vergleich zum 31. Dezember 2023 auf 5.160 Mio. € (5.717 Mio. €).

Konzern-Nettoverschuldung zum 31. Dezember 2024	
in Mio. €	
Finanzschulden	7.562
– Wertpapiere	576
– Termingelder	140
– Flüssige Mittel	1.686
= Konzern-Nettoverschuldung	5.160

Der Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit betrug im Berichtszeitraum 1.431 Mio. € (1.873 Mio. €) und enthält insbesondere die zugeflossenen Dividenden aus der Beteiligung an der Volkswagen AG in Höhe von 1.441 Mio. € (1.415 Mio. €) und der Porsche AG in Höhe von 262 Mio. € (114 Mio. €). Des Weiteren sind im Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit des Berichtszeitraums vor allem erhaltene Zinsen in Höhe von 76 Mio. € (17 Mio. €), insbesondere aus Festgeldanlagen, enthalten. Gegenläufig wirkten im Geschäftsjahr 2024 Mittelabflüsse insbesondere aus gezahlten Zinsen einschließlich Transaktionskosten in Höhe von 317 Mio. € (248 Mio. €) im Zusammenhang mit den Finanzschulden. Im Vorjahr waren Mittelzuflüsse aus der Zahlung der Volkswagen AG in Höhe von 209 Mio. € aus einem vertraglichen Ausgleichsanspruch, Zahlungen aus der Auflösung von

Zinsderivaten (97 Mio. €) bzw. aus erhaltenen Ertragsteuern (316 Mio. €) enthalten. Daneben sind sowohl im Berichts- als auch im Vergleichszeitraum vor allem Mittelabflüsse für operative Holdingaufwendungen angefallen.

Aus der Investitionstätigkeit ergab sich im Geschäftsjahr 2024 ein Mittelabfluss in Höhe von 277 Mio. € (243 Mio. €). Dieser resultierte insbesondere aus der Veränderung der Geldanlagen in Wertpapiere und Termingelder in Höhe von minus 203 Mio. € (minus 178 Mio. €). Des Weiteren sind Auszahlungen für Investitionen in Portfoliobeteiligungen in Höhe von insgesamt 75 Mio. € (64 Mio. €) im Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit enthalten.

Aus der Finanzierungstätigkeit ergab sich im Geschäftsjahr 2024 ein Mittelzufluss in Höhe von 37 Mio. € (Mittelabfluss: 1.222 Mio. €). Dieser Mittelzufluss resultiert im Wesentlichen aus der Begebung zweier Anleihen im April 2024 im Gesamtvolumen von 1.591 Mio. € abzüglich der teilweisen Tilgung bestehender Bankdarlehen in Höhe von 770 Mio. € sowie abzüglich der Dividendenauszahlung an Aktionäre der Porsche SE in Höhe von 783 Mio. €. Im Vorjahr resultierte der Mittelabfluss neben der Dividendenauszahlung an Aktionäre der Porsche SE in Höhe von 783 Mio. € im Wesentlichen aus der über die Refinanzierung hinausgehenden Tilgung der Bankenfinanzierung in Höhe von 439 Mio. €.

Mit der Konzern-Nettoverschuldung einhergehende Zinsänderungsrisiken werden durch den Einsatz von Zinsderivaten im Volumen von 2.002 Mio. € mitigiert.

Der Finanzmittelbestand erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2023 auf 1.686 Mio. € (494 Mio. €).

Die Porsche SE verfügt über eine nicht abgerufene Kreditlinie in Höhe von 1,0 Mrd. € mit einer Laufzeit bis zum 17. September 2027.

Zum Bilanzstichtag bestehen offene Investitionszusagen im Zusammenhang mit Portfoliobeteiligungen in Höhe von 126 Mio. €.

Vermögenslage des Porsche SE Konzerns

Die Bilanzsumme des Porsche SE Konzerns verminderte sich zum 31. Dezember 2024 gegenüber dem 31. Dezember 2023 um 19,3 Mrd. € auf 42,8 Mrd. €.

Die langfristigen Vermögenswerte des Porsche SE Konzerns in Höhe von 40,4 Mrd. € (61,1 Mrd. €) enthalten im Wesentlichen die at Equity bewerteten Anteile an den Kernbeteiligungen. Dies betrifft insbesondere den At-Equity-Buchwert für die Beteiligung an der Volkswagen AG, welcher sich im Saldo um 17,5 Mrd. € auf 33,0 Mrd. € verringert hat. Die Verringerung des Buchwerts ist in Höhe von 19,9 Mrd. € auf eine Wertberichtigung auf den Nutzungswert zum 31. Dezember 2024 (siehe auch Abschnitt „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“) sowie in Höhe von 1,4 Mrd. € auf die im Geschäftsjahr 2024 erhaltene Dividende zurückzuführen. Gegenläufig wirkte sich in Höhe von 3,0 Mrd. € das Ergebnis aus laufender At-Equity-Bewertung buchwerterhöhend aus. Der aus den Börsenpreisen abgeleitete Marktwert der Anteile beträgt zum 31. Dezember 2024 14,7 Mrd. € (18,9 Mrd. €).

Der At-Equity-Buchwert der Kernbeteiligung an der Porsche AG hat sich im Saldo um 3,2 Mrd. € auf 7,2 Mrd. € verringert. Dies ist insbesondere auf eine Wertberichtigung in Höhe von 3,4 Mrd. € auf den Nutzungswert zum 31. Dezember 2024 (siehe auch Abschnitt „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“) sowie in Höhe von 0,3 Mrd. € auf die im Geschäftsjahr 2024 erhaltene Dividende zurückzuführen. Das Ergebnis aus laufender At-Equity-Bewertung in Höhe von 0,5 Mrd. € wirkte sich buchwerterhöhend aus. Der auf Basis des Börsenpreises der Vorzugsaktien zzgl. einer aus dem Anteilserwerb abgeleiteten Stammaktienprämie

von 7,5 % ermittelte Marktwert der Anteile beträgt zum 31. Dezember 2024 7,2 Mrd. € (9,8 Mrd. €).

Die langfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerte in Höhe von 150 Mio. € (103 Mio. €) beinhalten im Wesentlichen Anteile an zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Portfoliobeteiligungen in Höhe von 149 Mio. € (98 Mio. €).

Die kurzfristigen Vermögenswerte in Höhe von 2,4 Mrd. € (1,0 Mrd. €) setzen sich insbesondere aus flüssigen Mitteln, Termingeldanlagen und Wertpapieren zusammen. Der Anstieg steht vor allem mit der Aufnahme langfristiger Finanzschulden in Zusammenhang.

Das Eigenkapital des Porsche SE Konzerns reduzierte sich infolge des negativen Gesamtergebnisses zum 31. Dezember 2024 auf insgesamt 35,1 Mrd. € (55,1 Mrd. €). Die Eigenkapitalquote (prozentualer Anteil des Eigenkapitals an der Bilanzsumme) hat sich mit 81,9 % (88,7 %) im Vergleich zum Ende des Geschäftsjahres 2023 spürbar verringert.

Die langfristigen Finanzschulden haben sich in der Berichtsperiode von 6,6 Mrd. € auf 7,4 Mrd. € erhöht. Die Veränderung ergab sich im Zuge der Begebung zweier Anleihen im Volumen von 1,6 Mrd. € im April 2024. Die aufgenommenen Mittel wurden in Höhe von 0,8 Mrd. € zur teilweisen Tilgung der bestehenden Bankdarlehen verwendet. Die langfristigen Finanzschulden betreffen im Wesentlichen in Euro notierte Verbindlichkeiten aus Anleihen, Schuldscheindarlehen und Bankdarlehen und haben zum Bilanzstichtag Restlaufzeiten zwischen rund 2 bis zu rund 8 Jahren. Im Geschäftsjahr 2026 sind rund 1,0 Mrd. €, in den Geschäftsjahren 2027 bis 2030 insgesamt rund 5,5 Mrd. € sowie nach dem Geschäftsjahr 2030 rund 1,0 Mrd. € fällig.

Der Net Asset Value der Porsche SE beträgt zum 31. Dezember 2024 17,0 Mrd. € (23,2 Mrd. €). Der Loan-to-Value beträgt zum Stichtag 23,3 % (19,7 %).

Ertragslage des Volkswagen Konzerns

Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich auf originäre Ergebnisgrößen des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2024. Es ist zu beachten, dass sich das Ergebnis des Volkswagen Konzerns, soweit es auf die Aktionäre der Volkswagen AG entfällt, nur mit dem Kapitalanteil der Porsche SE im Wege der At-Equity-Bilanzierung in ihrem Konzernergebnis niederschlägt. Zudem sind sonstige Effekte aus der At-Equity-Einbeziehung in den Konzernabschluss der Porsche SE, insbesondere aus der Fortführung der im Rahmen der Kaufpreisallokationen aufgedeckten stillen Reserven und Lasten, in den nachfolgenden Ausführungen nicht berücksichtigt.

Im Zeitraum Januar bis Dezember 2024 erwirtschaftete der Volkswagen Konzern Umsatzerlöse in Höhe von 324,7 Mrd. € (322,3 Mrd. €) und erreicht damit insbesondere aufgrund der positiven Umsatzentwicklung im Konzernbereich Finanzdienstleistungen das Vorjahresniveau. Der Volkswagen Konzern erzielte 80,9 % (81,5 %) seiner Umsatzerlöse im Ausland. Das Bruttoergebnis (Umsatzerlöse minus Kosten der Umsatzerlöse) nahm um 1,5 Mrd. € auf 59,5 Mrd. € ab. Die Bruttomarge (prozentualer Anteil des Bruttoergebnisses an den Umsatzerlösen) reduzierte sich in der Folge auf 18,3 % (18,9 %).

Im Geschäftsjahr 2024 belief sich das operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns auf 19,1 Mrd. € (22,5 Mrd. €). Die operative Umsatzrendite (Verhältnis von operativem Ergebnis zu Umsatzerlösen) betrug 5,9 % (7,0 %). Das niedrigere Ergebnis resultierte im Wesentlichen aus einer leicht negativ wirkenden Preis- und Mixentwicklung sowie aus höheren Abschreibungen und Vorleistungen für neue Produkte. Im Berichtsjahr fielen zudem im Bereich Pkw Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen an, denen die Auflösung personalbezogener Rückstellungen in Höhe von rund 1 Mrd. € als Folge des im Geschäftsjahr erzielten Tarifergebnisses bei der Volkswagen AG entgegenstand. Im Bereich Power Engineering waren Aufwendungen im Zusammenhang mit der geplanten Schließung

des Geschäftsbereichs MGT-Gasturbinen der MAN Energy Solutions zu berücksichtigen. Von Januar bis Dezember 2024 hatten zudem gestiegene Zinsaufwendungen, höhere Risikokosten und Währungskursverluste im Zusammenhang mit der Entkonsolidierung der Volkswagen Bank Rus einen negativen Einfluss auf das operative Ergebnis des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen. Im Vorjahr belastete die Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge-Accounting mit minus 3,2 Mrd. € das operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns.

Das Finanzergebnis lag mit minus 2,3 Mrd. € (0,6 Mrd. €) unter dem Wert des Vorjahres. Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen war unter anderem aufgrund der gesunkenen Ergebnisse der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen geringer als ein Jahr zuvor. Aus der finalen Abwicklung der Argo AI ergab sich im dritten Quartal 2024 ein Ertrag. Im übrigen Finanzergebnis führten vor allem die Wertberichtigungen im Zusammenhang mit Northvolt zu einem unter dem Vorjahr liegenden Ergebnis.

Im Geschäftsjahr 2024 nahm das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns um 6,3 Mrd. € auf 16,8 Mrd. € ab. Aus den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag ergab sich ein Aufwand in Höhe von 4,4 Mrd. € (5,2 Mrd. €). Das Ergebnis nach Steuern sank im Vergleich zum Vorjahr um 5,5 Mrd. € auf 12,4 Mrd. €.

Das Ergebnis nach Steuern und Minderheiten verminderte sich um 5,3 Mrd. € auf 10,7 Mrd. €.

Ertragslage des Porsche AG Konzerns

Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich auf originäre Ergebnisgrößen des Porsche AG Konzerns im Geschäftsjahr 2024. Es ist zu beachten, dass sich das Ergebnis des Porsche AG Konzerns – neben der Berücksichtigung über das Ergebnis des Volkswagen Konzerns – nur mit dem Kapitalanteil der Porsche SE im Wege der At-Equity-Bilanzierung in ihrem Konzernergebnis niederschlägt. Zudem sind sonstige Effekte

aus der At-Equity-Einbeziehung in den Konzernabschluss der Porsche SE, insbesondere aus der Fortführung der im Rahmen der Kaufpreisallokation aufgedeckten stillen Reserven und Lasten, in den nachfolgenden Ausführungen nicht berücksichtigt.

Der Porsche AG Konzern erzielte im Geschäftsjahr 2024 Umsatzerlöse von 40,1 Mrd. €. Dies entspricht einem Rückgang von 1,1 % gegenüber dem Vorjahr (40,5 Mrd. €) und resultiert im Wesentlichen aus einem niedrigeren Konzernabsatz bei positiven Preis- und Ausstattungseffekten.

Die Kosten der Umsatzerlöse stiegen um 0,8 Mrd. € auf 29,8 Mrd. € (28,9 Mrd. €). Die Relation zu den Umsatzerlösen lag mit 74,2 % (71,4 %) über dem Vorjahresniveau. Hintergrund dafür sind im Wesentlichen gestiegene Materialkosten sowie höhere ergebniswirksame Entwicklungsleistungen und Anlaufkosten in Verbindung mit der Erneuerung der Modellpalette.

Das Bruttoergebnis ist entsprechend mit 10,3 Mrd. € (11,6 Mrd. €) um 11,0 % gesunken. Somit lag die Bruttomarge bei 25,8 % (28,6 %).

Die Vertriebskosten stiegen um 230 Mio. € auf 3,1 Mrd. € an und sind in Relation zu den Umsatzerlösen auf 7,7 % (7,1 %) gestiegen. Der Anstieg resultiert unter anderem aus den höheren Aufwendungen im Kontext der Digitalisierung sowie höheren Kosten für die Stärkung von kundennahen Dienstleistungen. Die Verwaltungskosten lagen mit 1,9 Mrd. € leicht über dem Niveau des Vorjahreszeitraums (1,8 Mrd. €). Die Relation zu den Umsatzerlösen blieb nahezu konstant bei 4,6 % (4,4 %).

Das sonstige betriebliche Ergebnis verringerte sich um 66 Mio. € auf 268 Mio. € (335 Mio. €).

Dementsprechend verringerte sich das operative Ergebnis des Porsche AG Konzerns im Geschäftsjahr 2024 um 1,6 Mrd. € auf 5,6 Mrd. € (7,3 Mrd. €). Die operative Umsatzrendite des Porsche AG Konzerns lag bei 14,1 % (18,0 %).

Im Geschäftsjahr 2024 ist das Finanzergebnis auf minus 409 Mio. € (91 Mio. €) gesunken. Der Rückgang resultiert im Wesentlichen aus laufenden Ergebniseffekten aus at Equity bewerteten Anteilen sowie Sondereffekten aus den sonstigen Beteiligungen im Batterie- und Konnektivitätsumfeld.

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag verringerten sich bei gesunkenem Ergebnis vor Steuern unterproportional auf 1,6 Mrd. € (2,2 Mrd. €).

Das Ergebnis nach Steuern verringerte sich um 1,6 Mrd. € auf 3,6 Mrd. € im aktuellen Berichtszeitraum.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Für den Entwicklungsbereich der Cariad SE wurde ein Restrukturierungsprogramm angekündigt, mit dessen Umsetzung voraussichtlich im April 2025 begonnen wird. Hieraus ergeben sich auf Ebene des Volkswagen Konzerns voraussichtlich Aufwendungen im niedrigen dreistelligen Millionen-Euro-Bereich, die im ersten Quartal 2025 erfasst werden.

Am 17. März 2025 haben sich die Audi Unternehmensleitung und der Betriebsrat auf wesentliche Eckpunkte für eine zukunftsorientierte Neuaufstellung der deutschen Standorte der AUDI AG verständigt. Diese beinhalten unter anderem einen sozialverträglichen Stellenabbau von bis zu 7.500 Stellen bis 2029.

Die Ratingagentur Moody's hat am 17. März 2025 bekannt gegeben, dass sie das Rating für die Volkswagen AG von „A3“ auf „BAA1“ herabgestuft hat.

Der Volkswagen Konzern hat am 19. März 2025 mitgeteilt, dass er eine Platzierung von TRATON SE Aktien in Höhe von 360 Mio. € zu einem Preis von 32,75 € pro TRATON SE Aktie erfolgreich abgeschlossen hat. Die Platzierung entspricht 2,2 % des TRATON SE Grundkapitals und reduziert die direkte Beteiligung des Volkswagen Konzerns von 89,7 % auf 87,5%. Die TRATON SE Aktien wurden im Rahmen eines beschleunigten Bookbuilding-Verfahrens institutionellen Investoren zum Erwerb angeboten.

Darüber hinaus ergaben sich nach dem 31. Dezember 2024 keine Vorgänge von besonderer Bedeutung für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage.

Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage des Porsche SE Konzerns

Das Geschäftsjahr 2024 war für die Kernbeteiligungen der Porsche SE mit einem zunehmend veränderten und sehr herausfordernden wirtschaftlichen und politischen Umfeld verbunden, insbesondere hinsichtlich der sich verschärfenden Wettbewerbssituation im Automobilssektor, der Marktentwicklung in China, des langsameren Hochlaufs der Elektromobilität sowie hinsichtlich weiter zunehmender geopolitischer Spannungen und protektionistischer Tendenzen. Bei der Porsche AG war die Geschäftsentwicklung zudem insbesondere auch von Anlaufkosten im Zusammenhang mit einer umfassenden Erneuerung des Produktportfolios geprägt.

Insbesondere veränderte Zukunftserwartungen in Bezug auf die Kernbeteiligungen führten im Porsche SE Konzern zu erheblichen nicht zahlungswirksamen Wertberichtigungen in Höhe von insgesamt 23,3 Mrd. € (auf den Abschnitt „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“ wird verwiesen).

Beide Kernbeteiligungen haben mit der Weiterentwicklung ihrer Strategien auf das veränderte und sehr herausfordernde Marktumfeld reagiert. Die Porsche SE begrüßt zudem die Maßnahmen zur nachhaltigen Optimierung der Kostenstruktur beider Kernbeteiligungen einschließlich der Ende 2024 zwischen der Volkswagen AG und deren Arbeitnehmervertretung getroffenen Vereinbarung „Zukunft Volkswagen“ sowie des zuletzt von der Porsche AG angekündigten Programms mit Sofortmaßnahmen zur Sicherstellung der Wettbewerbsfähigkeit. Der Vorstand der Porsche SE bekennt sich unverändert zur Rolle der Gesellschaft als langfristig orientierter Ankeraktionär der Volkswagen AG und ist weiterhin vom Wertsteigerungspotenzial des Volkswagen Konzerns überzeugt.

Die Porsche SE hat im Geschäftsjahr 2024 ihren Weg zu einer diversifizierten Investitionsplattform weiter fortgesetzt. Im Geschäftsjahr 2024 wurde das Segment Portfoliobeteiligungen weiter ausgebaut. Im Zusammenhang mit Investitionen in Portfoliobeteiligungen wurden im Berichtsjahr insgesamt Zahlungen in Höhe von rund 75 Mio. € geleistet. Zudem bestehen zum Bilanzstichtag offene Investitionszusagen in Höhe von 126 Mio. €.

Finanziell ist die Porsche SE weiterhin sehr solide aufgestellt. Das zeigt sich insbesondere an der Konzern-Nettoverschuldung, die im vergangenen Geschäftsjahr planmäßig weiter abgebaut wurde.

Vor diesem Hintergrund beurteilt der Vorstand der Porsche SE die wirtschaftliche Lage der Gesellschaft sowie ihrer wesentlichen Beteiligungen an der Volkswagen AG und der Porsche AG trotz des anspruchsvollen Umfelds als solide.

Das Ergebnis nach Steuern des Porsche SE Konzerns in Höhe von minus 20,0 Mrd. € ist infolge der im Geschäftsjahr 2024 vorgenommenen Wertberichtigungen in Höhe von insgesamt 23,3 Mrd. € negativ und liegt unterhalb des Vorjahresvergleichswerts. Dies folgt auch aus dem Inhalt der Ad-hoc-Mitteilungen der Porsche SE vom 13. Dezember 2024, vom 6. Februar 2025 und vom 7. März 2025, wonach zuletzt insbesondere Wertberichtigungen in Höhe von insgesamt 23,3 Mrd. € und ein Konzernergebnis nach Steuern in Höhe von rund minus 20,0 Mrd. € kommuniziert wurden. Das Konzernergebnis nach Steuern liegt insbesondere aufgrund dieser Wertberichtigungen unterhalb des im zusammengefassten Lagebericht für das Geschäftsjahr 2024 prognostizierten Ergebniskorridors von 3,8 Mrd. € bis 5,8 Mrd. € sowie der am 9. Juli 2024 und 27. September 2024 angepassten Ergebniskorridore von 3,5 Mrd. € bis 5,5 Mrd. € bzw. 2,4 Mrd. € bis 4,4 Mrd. €. Entsprechendes gilt für das Ergebnis im Segment Kernbeteiligungen.

Das um Wertberichtigungen auf die Kernbeteiligungen einschließlich zugehöriger steuerlicher Implikationen angepasste Konzernergebnis nach Steuern in Höhe von 3,2 Mrd. € (5,1 Mrd. €) liegt insbesondere aufgrund einer geringeren Ergebniszurechnung im Rahmen der laufenden At-Equity-Bewertung der beiden Kernbeteiligungen unterhalb des Vorjahreswerts.

Im Segment Portfoliobeteiligungen wurde ein leicht negatives Ergebnis erzielt, welches den im zusammengefassten Lagebericht für das Geschäftsjahr 2023 formulierten Erwartungen entspricht.

Die Nettoverschuldung des Porsche SE Konzerns hat sich im Vergleich zum Vorjahr von 5.717 Mio. € auf 5.160 Mio. € reduziert und liegt innerhalb des im Vorjahr prognostizierten Korridors mit einer Bandbreite in Höhe von 5,0 Mrd. € bis 5,5 Mrd. €.

Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung

Risikomanagement- und Internes Kontrollsystem des Porsche SE Konzerns

Überblick Risikomanagementsystem

Das Risikomanagementsystem des Porsche SE Konzerns wurde aufgebaut, um einen strukturierten Umgang mit Risiken sicherzustellen und insbesondere auch potenziell bestandsgefährdende Risiken sowie Risiken, die geeignet sind, die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage nachhaltig und wesentlich zu beeinträchtigen, frühzeitig zu erkennen, um mit angemessenen Steuerungsmaßnahmen drohenden Schaden für das Unternehmen abzuwenden.

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

Die Porsche SE fokussiert sich in ihrem Risikomanagementsystem auf Risiken, die zu einer für das Unternehmen negativen Zielabweichung führen

können. Situativ werden jedoch auch Chancenpotenziale analysiert und dargestellt.

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

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

Risikomanagementsystem der Porsche SE

Das Risikomanagementsystem des Porsche SE Konzerns überwacht und steuert die direkten Risiken auf Ebene des Holdingbetriebs der Porsche SE. Auf der Holdingebene werden zudem insbesondere die wesentlichen mittelbaren Risiken aus Beteiligungen betrachtet.

Das Risikomanagementsystem der Porsche SE wird maßgeblich von der bestehenden Risikokultur geprägt und gliedert sich in die drei Verteidigungslinien „operatives Risikomanagement“, „strategisches Risikomanagement“ und „überprüfendes Risikomanagement“.

Die Risikokultur als Teil der Unternehmenskultur umfasst die grundsätzliche Einstellung und die Verhaltensweisen beim Umgang mit Risiken. Sie beeinflusst maßgeblich das Risikobewusstsein im Unternehmen. Die Risikokultur im Porsche SE Konzern ist durch die gelebten Verhaltensweisen der Unternehmensleitung, die Schaffung und Förderung eines unternehmensweiten Risikobewusstseins und eine offene und transparente Risikokommunikation geprägt.

Das „operative Risikomanagement“ als erste Verteidigungslinie umfasst die Analyse, die Steuerung, das Monitoring, die Kommunikation und Dokumentation der Risiken auf operativer Ebene. Die Porsche SE unterscheidet hierbei zwischen zwei Risikotypen. Der erste Risikotyp umfasst die Risiken aus der Geschäftstätigkeit, die im Rahmen von unternehmerischen Entscheidungen bewusst eingegangen werden (sog. „unternehmerische Risiken“). Der zweite Risikotyp umfasst Risiken, die aus einer fehlenden Definition oder einer unzureichenden Einhaltung von Prozessen resultieren (sog. „organisatorische Risiken“). Beide Risikotypen können grundsätzlich auch Nachhaltigkeitsaspekte umfassen. Jeder einzelne Fachbereich innerhalb der

Porsche SE ist dafür verantwortlich, die in seinem Bereich vorhandenen Risiken zu identifizieren, zu bewerten, zu steuern, zu überwachen, zu dokumentieren und wesentliche Risiken an den Finanzbereich zu melden. Dies bedeutet insbesondere, dass auf dieser Ebene in allen Bereichen des Unternehmens unmittelbar Maßnahmen zur Steuerung der Risiken abgeleitet und umgesetzt werden sollen und eine Ausbreitung der Risiken auf andere Bereiche oder gar auf das Gesamtunternehmen verhindert werden soll. Hinsichtlich der organisatorischen Risiken erfolgt das operative Risikomanagement durch das Interne Kontrollsystem, welches im Abschnitt „Internes Kontrollsystem einschließlich rechnungslegungsbezogenes Internes Kontrollsystem der Porsche SE“ beschrieben wird. Zusätzlich zum operativen Management der konkreten einzelnen Risikofelder auf Ebene der Fachbereiche erfolgt durch den Finanzbereich auch eine gesamthafte Betrachtung der wesentlichen Risiken, um der Gesamtrisikosituation des Konzerns Rechnung zu tragen. Um das etwaige Zusammenwirken von Risiken angemessen zu berücksichtigen, wird eine Risikoaggregation vorgenommen. In diesem Kontext erfolgt zudem regelmäßig eine Bestimmung der Risikotragfähigkeit auf Basis des Nettovermögens der Porsche SE. Zur Beurteilung eines etwaigen Vorliegens von bestandsgefährdenden Entwicklungen werden die aggregierten Risiken szenariobasiert dem Nettovermögen der Porsche SE gegenübergestellt.

Das „strategische Risikomanagement“ als zweite Verteidigungslinie verantwortet den konzeptionellen Aufbau und die Kontrolle der sachgerechten Implementierung des gesamten Risikomanagementsystems. Hierzu gehört neben der Erstellung einer Risikolandkarte, der Ableitung von generischen Risikostrategien, der Definition einer grundsätzlichen Prozessstruktur zum operativen Management von Risiken und der Zuordnung von Risikofeldern zu den jeweiligen Risikoeignern insbesondere auch

die Kontrolle der Durchführung, Wirksamkeit und Dokumentation des operativen und strategischen Risikomanagements durch den Vorstand und den Aufsichtsrat der Porsche SE.

Das „überprüfende Risikomanagement“ als dritte Verteidigungslinie soll die Angemessenheit und die Wirksamkeit des Risikomanagementsystems und damit insbesondere sicherstellen, dass das operative und das strategische Risikomanagement im Einklang mit extern und intern definierten Normen stehen. Verantwortlich für das „überprüfende Risikomanagement“ ist die Interne Revision, die als unabhängige und objektive Stelle auf Grundlage einer jährlichen risikoorientierten Prüfungsplanung überprüft, ob das „operative Risikomanagement“ in allen Bereichen verankert ist und regelmäßig durchgeführt wird. Darüber hinaus wird die strategische Ebene dahingehend überprüft, ob ein strukturierter Systemansatz besteht bzw. die jeweiligen Kontrollen und Überprüfungen im „strategischen Risikomanagement“ durchgeführt werden. Die Ergebnisse der Revisionsaktivitäten werden von der Internen Revision an den Vorstand und den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats berichtet.

Internes Kontrollsystem einschließlich rechnungslegungsbezogenes Internes Kontrollsystem der Porsche SE

Ziel des Internen Kontrollsystems der Porsche SE ist die Steuerung der organisatorischen Risiken im Rahmen des operativen Risikomanagements. Es dient damit insbesondere der Sicherstellung der Definition und Einhaltung von Prozessen und basiert im Wesentlichen auf den vom Vorstand eingeführten Grundsätzen, Richtlinien und Maßnahmen. Der Geltungsbereich des Internen Kontrollsystems erstreckt sich auf die Porsche SE und ihre vollkonsolidierten Tochtergesellschaften. Bei diesen handelt es sich ausschließlich um Zwischenholding-Gesellschaften. Die Beteiligungsunternehmen der

Porsche SE, insbesondere die Volkswagen AG und die Porsche AG, sind nicht im Geltungsbereich des Internen Kontrollsystems der Porsche SE und haben ihrerseits die Einrichtung und Überwachung eines angemessenen und wirksamen Internen Kontrollsystems sicherzustellen.

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

Das rechnungslegungsbezogene Interne Kontrollsystem hat zum Ziel, die Ordnungsmäßigkeit und Rechtmäßigkeit der internen und externen Rechnungslegung bzw. Finanzberichterstattung sicherzustellen. Es umfasst Maßnahmen, die eine vollständige, richtige und zeitnahe Erstellung und Übermittlung solcher Informationen gewährleisten sollen, die für die Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses sowie des zusammengefassten Konzernlageberichts der Porsche SE notwendig sind (siehe auch die Erläuterungen zum Risikofeld „Berichterstattung“ im Unterabschnitt „Organisatorische Risiken“).

Die Gesamtverantwortung für das Interne Kontrollsystem obliegt dem Vorstand. Auf Basis der Regelberichterstattung werden dem Vorstand, dem Prüfungsausschuss und dem Aufsichtsrat Risiken im Porsche SE Konzern mitgeteilt. Hiervon sind grundsätzlich auch organisatorische Risiken einschließlich etwaiger Schwächen im Internen Kontrollsystem umfasst, sofern sich diese wesentlich auf die

Risikosituation der Porsche SE auswirken können. Das Interne Kontrollsystem im Porsche SE Konzern wird als Teil des Risikomanagementsystems fortlaufend auf seine Wirksamkeit geprüft (siehe auch die Passage zum „überprüfenden Risikomanagement“ in Abschnitt „Risikomanagementsystem der Porsche SE“) und unter Berücksichtigung veränderter Rahmenbedingungen kontinuierlich optimiert. Im Geschäftsjahr 2024 lagen dem Vorstand keine Informationen vor, die auf eine unzureichende Angemessenheit und Wirksamkeit des Risikomanagementsystems und des Internen Kontrollsystems zum 31. Dezember 2024 schließen lassen könnten.

Risikomanagement auf Ebene der Beteiligungen

Die Kernbeteiligungen der Porsche SE verfügen jeweils über ein eigenständiges Risikomanagementsystem, um die Risiken auf ihrer Ebene zu überwachen und zu steuern.

Das Management der Risiken des Volkswagen Konzerns ist auf Ebene der Volkswagen AG angesiedelt. Die Aufgabe des Risikomanagements der Volkswagen AG ist es, die auf Ebene des Volkswagen Konzerns bestehenden Risiken zu identifizieren, zu steuern und zu überwachen. Dabei hat die Volkswagen AG ihr eigenes konzernweites Risikomanagementsystem implementiert und ist selbst für ihre Risikohandhabung verantwortlich. Entsprechendes gilt für die Porsche AG. Gleichzeitig sind sowohl die Volkswagen AG als auch die Porsche AG gehalten sicherzustellen, dass die Porsche SE als Holdinggesellschaft – im Rahmen des gesetzlich zulässigen Informationsaustauschs – frühzeitig über bestandsgefährdende Risiken informiert wird. Dies geschieht unter anderem in Form von Managementgesprächen und durch die Weitergabe von Risikoberichten. Der Abschlussprüfer der Volkswagen AG überprüft jährlich das Risikofrüherkennungssystem des Volkswagen Konzerns auf seine

grundsätzliche Eignung, bestandsgefährdende Risiken frühzeitig erkennen zu können und beurteilt gemäß § 317 Abs. 4 HGB die Funktionsfähigkeit des Risikofrüherkennungs- und Überwachungssystems. Entsprechendes gilt für die Porsche AG. Für zusätzliche Informationen zum Aufbau des Risikomanagementsystems auf Ebene des Volkswagen Konzerns wird auf die Ausführungen im Abschnitt „Risikomanagement- und -kontrollsystem des Volkswagen Konzerns“ verwiesen.

Neben den Kernbeteiligungen an der Volkswagen AG und an der Porsche AG hält die Porsche SE mittelbar weitere Portfoliobeteiligungen im Bereich der Mobilitäts- und Industrietechnologie in Form von Minderheitsbeteiligungen. Auch die Risiken auf Ebene dieser Beteiligungen werden dezentral von den jeweiligen Beteiligungen selbst verantwortet und gesteuert. Durch regelmäßige Berichte zur wirtschaftlichen Lage, Managementgespräche sowie teilweise bestehende Beobachtungs- bzw. Entsenderechte in Beratungs- und Überwachungsgremien soll – jeweils im Rahmen des gesetzlich zulässigen Informationsaustauschs – sichergestellt werden, dass die Porsche SE über wesentliche Risiken auf Ebene der Portfoliobeteiligungen informiert ist.

Chancen und Risiken des Porsche SE Konzerns

Organisatorische Risiken

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

Das Risikofeld „Berichterstattung“ bezieht sich auf die interne und externe Berichterstattung, insbesondere auch auf die Finanzberichterstattung. Der für die Finanzberichterstattung maßgebliche rechnungslegungsbezogene Teil des Internen Kontrollsystems umfasst Maßnahmen, die gewährleisten sollen, dass Finanzinformationen vollständig, richtig und zeitgerecht zur Verfügung stehen. Diese Maßnahmen sollen das Risiko einer materiellen Falschaussage in der Buchführung und der externen Berichterstattung minimieren. Die Anwendung einheitlicher Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wird durch das IFRS-Bilanzierungshandbuch der Porsche SE sichergestellt. Die Aufgaben des Rechnungswesens nehmen die in den Konzernabschluss einbezogenen Beteiligungsunternehmen eigenverantwortlich wahr. Die Abschlüsse der Porsche SE und ihrer vollkonsolidierten Tochtergesellschaften werden unter Zuhilfenahme von Standard-Software erstellt. Durch die Vorgabe formaler Anforderungen wie einem Terminplan sowie festgelegter Berichtspakete wird die rechtzeitige und einheitliche Berichterstattung an die Porsche SE gewährleistet. Die Bestandteile der für den Porsche SE Konzern zu erstellenden Berichtspakete sind detailliert festgelegt und werden regelmäßig aktualisiert. Nach Erhalt werden diese einer Analyse und Plausibilisierung unterzogen. Sachverhaltsabhängig werden in Gesprächen die wesentlichen Entwicklungen mit den berichterstattenden Unternehmen diskutiert.

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

Die Erstellung des zusammengefassten Konzernlageberichts erfolgt unter Beachtung der geltenden Vorschriften und Regelungen zentral unter Einbeziehung der und in Abstimmung mit den für die Lageberichterstellung wesentlichen Beteiligungen.

Hinsichtlich des Risikofelds „operativer Geschäftsbetrieb“ haben sämtliche Fachbereiche der Porsche SE ihre jeweiligen operativen Prozesse und Schnittstellen analysiert sowie für Prozesse und Schnittstellen mit besonderer Relevanz Kontrollen definiert und überwachen deren Einhaltung.

Im Rahmen der zunehmenden Digitalisierung der Geschäftsprozesse ergeben sich gestiegene Anforderungen an die Gewährleistung der Informationssicherheit der Porsche SE. Im Rahmen des Risikomanagementsystems der Porsche SE werden Risiken aus der Informationssicherheit durch das Risikofeld „Digital Security“ abgebildet. Die Porsche SE betreibt ein nach ISO/IEC 27001 zertifiziertes Informa-

tion Security Managementsystem („ISMS“), welches die Bereitstellung und Steuerung von IT-Services für die Geschäftsprozesse der Porsche SE abdeckt.

Zur Steuerung der Risiken aus dem Risikofeld „Compliance“ hat die Porsche SE ein Compliance-Managementsystem implementiert, das insbesondere die Aufgabe hat, präventiv Verstöße gegen Gesetze, sonstige Rechtsnormen, Code of Conduct, Gesellschaftsrichtlinien und sonstige unternehmensinterne Regelungen zu verhindern.

Das Compliance-Management der Porsche SE umfasst die Compliance-Organisation mit festgelegten Rollen und Verantwortlichkeiten sowie im Unternehmen eingerichtete Maßnahmen und Prozesse, um präventiv die Regelkonformität des Verhaltens der Mitarbeiter sicherzustellen und Compliance-Verstöße zu vermeiden sowie potenziell regelwidriges Verhalten aufzuklären, abzustellen und zu ahnden. Ein für die Mitarbeiter einschließlich des Vorstands der Porsche SE verbindlicher Code of Conduct stellt die wichtigsten Grundsätze für rechts- und regelkonformes Handeln dar und dient damit den Mitarbeitern als Orientierungshilfe für die tägliche Arbeit im Umgang mit Kollegen, Geschäftspartnern sowie Dritten. Ergänzt und konkretisiert wird dieser Code of Conduct durch die interne Gesellschaftsrichtlinie zur Compliance sowie weitere Gesellschaftsrichtlinien zu ausgewählten Themenbereichen in ihrer jeweils gültigen Fassung.

Ergänzend hat die Porsche SE ein in Bezug auf die Angemessenheit gemäß IDW PS 980 zertifiziertes Tax-Compliance-Managementsystem implementiert, das die Einhaltung und Überwachung steuerlicher Pflichten bei der Porsche SE sicherstellen soll.

Um wesentliche Compliance-Themenfelder und mögliche daraus folgende Compliance-Risiken zu identifizieren, führt die Porsche SE im Rahmen ihres Compliance-Managements Risikoanalysen durch.

Risikoeinschätzung zu organisatorischen Risiken

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

Unternehmerische Risiken

Im Bereich der unternehmerischen Risiken weist der Porsche SE Konzern im Wesentlichen Chancen und Risiken aus Beteiligungen, Risiken aus Finanzierung und Finanzinstrumenten sowie rechtliche und steuerliche Chancen und Risiken auf. Diese werden anhand ihres potenziellen Einflusses auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns betrachtet, insbesondere – aber nicht ausschließlich – in Bezug auf ihren potenziellen Einfluss auf die Ergebnis- und Liquiditätssituation. Der Fokus des Risikomanagements liegt hierbei insbesondere auf negativen Abweichungen von erwarteten Entwicklungen.

Im Berichtsjahr wurden keine wesentlichen nicht-finanziellen Risiken auf Ebene des Porsche SE Holdingbetriebs identifiziert.

Chancen und Risiken aus Beteiligungen

Grundsätzlich bestehen für die Porsche SE im Rahmen bestehender und etwaiger künftiger Beteiligungen Chancen und Risiken bezüglich der Effekte auf ihre Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage. Dies beinhaltet in Bezug auf die Ertragslage das Risiko von Ergebnisbelastungen, die der Porsche SE im Konzernabschluss im Wege der Equity-Methode zugerechnet werden, sowie das Risiko von Ergebnisbelastungen aus Marktwertänderungen von zum

Fair Value bilanzierten Eigenkapitalinstrumenten, in Bezug auf die Finanzlage das Risiko verminderter Dividendenzuflüsse und in Bezug auf die Vermögenslage das Werthaltigkeitsrisiko. Wesentliche Risiken ergeben sich für die Porsche SE derzeit aus den Kernbeteiligungen an der Volkswagen AG und an der Porsche AG sowie aus den Portfoliobeteiligungen. Es ergeben sich aber auch entsprechende Chancen aus einer positiven Entwicklung in diesen Bereichen.

Zur frühzeitigen Erkennung möglicher Risiken in Bezug auf die Beteiligungen der Porsche SE werden regelmäßig Kennzahlen über den jeweiligen Geschäftsverlauf insbesondere der Kernbeteiligungen an der Volkswagen AG und an der Porsche AG analysiert und darüber hinaus Marktdaten und Analytischeinschätzungen in Bezug auf die Kernbeteiligungen beobachtet.

Bezüglich der Beteiligung an der Volkswagen AG besteht hinsichtlich der Ertragslage des Porsche SE Konzerns insbesondere das Risiko, dass das der Porsche SE im Rahmen der At-Equity-Bewertung zugerechnete Ergebnis durch eine unterplanmäßige Entwicklung des Volkswagen Konzerns die Erwartungen verfehlt (im Folgenden als Risikofeld „Ergebnisbeitrag Volkswagen“ bezeichnet). Die größten Risiken auf Ebene des Volkswagen Konzerns bestehen hierbei nach Aussage von Volkswagen in einer negativen Markt- und Absatzentwicklung – bedingt durch zunehmende Handelsbeschränkungen, Protektionismus und eine verschärfte Wettbewerbssituation –, in der Nichterreichung CO₂-bezogener Vorgaben, in einer nicht bedarfs- und anforderungsge-rechten Produktentwicklung insbesondere im Hinblick auf Elektromobilität und Software sowie in Bezug auf Cyber-Sicherheit und der Unterauslastung von Standorten. Für das Jahr 2025 können sich negative Auswirkungen aus einer eingeschränkten Verfügbarkeit von Teilen, Energie- und sonstigen Rohstoffen sowie aus geopolitischen Spannungen und Konflikten ergeben – wie dem Russland-Ukraine-Krieg, den Auseinandersetzungen im Nahen Osten sowie den zunehmenden Unsi-

cherheiten im Zusammenhang mit der zukünftigen politischen Ausrichtung der USA. Weiterhin verbleiben für den Volkswagen Konzern Risiken aus der Dieselthematik. Es bestehen zudem grundsätzlich Einflüsse, die nicht vorhersehbar und deren Folgen nur schwer kontrollierbar sind. Sie könnten im Fall ihres Eintritts die weitere Entwicklung des Volkswagen Konzerns beeinträchtigen und zu adversen Effekten auf Ebene der Porsche SE führen. Solche Risiken können u.a. Naturkatastrophen, klimabedingte Extremereignisse, Pandemien, gewaltsame Auseinandersetzungen und Terroranschläge sowie Unterbrechungen in der Energieversorgung umfassen. Die Einschätzung zu Risiken auf Ebene der Volkswagen AG basiert grundsätzlich auf dem Risiko- und Chancenbericht im Konzernlagebericht 2024 der Volkswagen AG.

Auch in Bezug auf die Werthaltigkeit der Beteiligung an der Volkswagen AG bestehen die oben beschriebenen Risiken einer unterplanmäßigen Entwicklung mit potenziellen Auswirkungen auf die Werthaltigkeit (Risikofeld „Werthaltigkeit Volkswagen AG“) und damit die Vermögenslage des Porsche SE Konzerns. Im Geschäftsjahr 2024 wurde aufgrund der unter dem At-Equity-Buchwert liegenden anteiligen Börsenkapitalisierung ein Werthaltigkeitstest durchgeführt. In diesem Zuge wurde eine Wertminderung des Buchwerts der Beteiligung an der Volkswagen AG in Höhe von 19,9 Mrd. € auf ihren erzielbaren Betrag zum 31. Dezember 2024 vorgenommen (siehe hierzu Ausführungen in Anhangangabe [4] des Konzernanhangs für das Geschäftsjahr 2024).

Zudem besteht grundsätzlich das Risiko einer signifikanten Verminderung des erwarteten Dividendenzuflusses von der Volkswagen AG (im Folgenden als Risikofeld „Dividendenzufluss Volkswagen“ bezeichnet) mit entsprechenden Auswirkungen auf die Nettoverschuldung und damit auf die Finanzlage des Porsche SE Konzerns. Derartige Entwicklungen werden derzeit nicht erwartet. Die Dividendenzahlungen der Volkswagen AG an die Porsche SE erfolgten im Geschäftsjahr 2024 ohne Abzug von Kapitalertragsteuer. Vor dem Hintergrund einer im

ersten Quartal 2024 ergangenen Rechtsprechung ohne Bezug zur Porsche SE könnten Dividendeneinnahmen der Porsche SE künftig einem Kapitalertragsteuerabzug unterliegen. Die Porsche SE geht davon aus, dass Dividendenzahlungen der Volkswagen AG an die Porsche SE ab dem Geschäftsjahr 2025 unter Abzug von Kapitalertragsteuer erfolgen. Eine Rückerstattung bzw. Anrechnung einer abgeführten Kapitalertragsteuer wäre im Rahmen der Steuerveranlagung in einem Folgejahr zu erwarten.

Bezüglich der unmittelbaren Beteiligung an der Porsche AG besteht hinsichtlich der Ertragslage des Porsche SE Konzerns insbesondere das Risiko, dass das der Porsche SE im Rahmen der At-Equity-Bewertung zugerechnete Ergebnis durch eine unterplanmäßige Entwicklung des Porsche AG Konzerns unterhalb der Erwartungen liegt (Risikofeld „Ergebnisbeitrag Porsche AG“). Die größten Risiken auf Ebene des Porsche AG Konzerns betreffen nach Aussage der Porsche AG Absatzrisiken, Versorgungsrisiken sowie operative Risiken aus einem weltweit zunehmend unbeständigen regulatorischen Umfeld. Die Absatzrisiken betreffen einerseits Handelshemmnisse, insbesondere die Möglichkeit von Importzollerhöhungen durch die USA, und andererseits die generelle Marktentwicklung, insbesondere hinsichtlich des Risikos einer zunehmend sinkenden Nachfrage aufgrund der dynamischen Markt- und Wettbewerbssituation in China sowie Risiken einer zeitlich verzögerten Transition der Absatzmärkte hin zur Elektromobilität. Die Versorgungsrisiken umfassen auch Risiken im Rahmen von geopolitischen Ereignissen, die sich verstärkt aus dem Handelskonflikt zwischen China und den USA sowie den Spannungen im asiatischen Raum ergeben können. Es bestehen zudem grundsätzlich Einflüsse, die nicht vorhersehbar und deren Folgen nur schwer kontrollierbar sind. Sie könnten im Fall ihres Eintritts die weitere Entwicklung des Porsche AG Konzerns beeinträchtigen und zu adversen Effekten auf Ebene der Porsche SE führen. Solche Risiken können u.a. Naturkatastrophen, klimabedingte Extremereignisse, Pandemien, gewaltsame Auseinandersetzungen und Terroranschläge sowie Unterbrechungen in der

Energieversorgung umfassen. Die Einschätzung zu Risiken auf Ebene der Porsche AG basiert grundsätzlich auf dem Risiko- und Chancenbericht im Konzernlagebericht 2024 der Porsche AG.

Auch in Bezug auf die Werthaltigkeit der Beteiligung an der Porsche AG bestehen die oben beschriebenen Risiken einer unterplanmäßigen Entwicklung mit potenziellen Auswirkungen auf die Werthaltigkeit (Risikofeld „Werthaltigkeit Porsche AG“) und damit die Vermögenslage des Porsche SE Konzerns. Im Geschäftsjahr 2024 wurde aufgrund der zum 31. Dezember 2024 unter dem At-Equity-Buchwert der Beteiligung an der Porsche AG liegenden anteiligen Börsenkapitalisierung ein Werthaltigkeitstest durchgeführt. In diesem Zuge wurde eine Wertminderung des Buchwerts der Beteiligung an der Porsche AG in Höhe von 3,4 Mrd. € auf ihren erzielbaren Betrag vorgenommen (siehe hierzu Ausführungen in Anhangangabe [4] des Konzernanhangs für das Geschäftsjahr 2024).

Zudem besteht grundsätzlich das Risiko einer signifikanten Verminderung des erwarteten Dividendenzuflusses von der Porsche AG (Risikofeld „Dividendenzufluss Porsche AG“) mit entsprechenden Auswirkungen auf die Nettoverschuldung und damit die Finanzlage des Porsche SE Konzerns. Derartige Entwicklungen werden derzeit nicht erwartet. Die Dividendenzahlungen der Porsche AG an die Porsche SE erfolgten im Geschäftsjahr 2024 ohne Abzug von Kapitalertragsteuer. Vor dem Hintergrund einer im ersten Quartal 2024 ergangenen Rechtsprechung ohne Bezug zur Porsche SE könnten Dividendeneinnahmen der Porsche SE künftig einem Kapitalertragsteuerabzug unterliegen. Die Porsche SE geht aktuell jedoch davon aus, dass Dividendenzahlungen der Porsche AG an die Porsche SE weiterhin ohne Abzug von Kapitalertragsteuer erfolgen. Eine Rückerstattung bzw. Anrechnung einer abgeführten Kapitalertragsteuer wäre im Rahmen der Steuerveranlagung in einem Folgejahr zu erwarten.

Chancen und Risiken aus den Portfoliobeteiligungen der Porsche SE ergeben sich im Wesentlichen aus Marktwertänderungen, die sich bei zum Fair Value

bewerteten Beteiligungen unmittelbar und vollständig auf die Ertrags- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns auswirken. Bei Portfoliobeteiligungen, die nach der Equity-Methode bewertet werden, bestehen neben dem Risiko von Wertminderungsbedarfen auch Chancen und Risiken aus dem der Porsche SE anteilig zuzurechnenden laufenden Ergebnis der jeweiligen Beteiligungen. Insbesondere die Wertentwicklung von Technologieunternehmen in disruptiven Märkten unterliegt grundsätzlich einer erhöhten Unsicherheit.

Risiken aus Finanzierung und Finanzinstrumenten

Die Porsche SE sieht sich im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit Risiken in Bezug auf ihre Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage ausgesetzt, die aus der Aufnahme von Fremdkapital und dem Einsatz von Finanzinstrumenten resultieren. Sich hieraus ergebende wesentliche Risiken werden im Folgenden als Risikofeld „Finanzierung/Finanzinstrumente“ bezeichnet.

Risiken aus der Finanzierung und der Geldanlage werden regelmäßig überwacht, berichtet und gegebenenfalls durch den Einsatz von Finanzinstrumenten, bspw. Zinssicherungsinstrumenten, gesteuert. Vorrangiges Ziel ist dabei die Begrenzung finanzieller Risikopositionen des Porsche SE Konzerns.

Die Grundsätze und Verantwortlichkeiten für das Management von Risiken aus dem Einsatz von Finanzinstrumenten werden grundsätzlich vom Vorstand festgelegt und vom Aufsichtsrat überwacht. Im Porsche SE Konzern sind interne Richtlinien verankert, welche die Prozesse des Risikomanagements und der Risikosteuerung in Bezug auf den Einsatz von Finanzinstrumenten klar definieren. Diese Richtlinien regeln u.a. notwendige Kontrollverfahren, wie bspw. die Anforderung eines Grundgeschäfts oder die Funktionstrennung in Bezug auf Handelsgeschäfte nach Handel und Abwicklung. Die zugrunde liegenden Leitlinien sowie die

Systeme werden regelmäßig überprüft und an aktuelle Marktentwicklungen angepasst.

Zur Steuerung von Zinsänderungsrisiken aus variabel verzinsten Finanzierungsinstrumenten werden u.a. Derivate wie bspw. Zinsswaps eingesetzt. Dabei werden stets einzelne Nominalwerttranchen der Finanzierungselemente durch ein Zinssicherungsinstrument mit im Wesentlichen identischen bewertungsrelevanten Merkmalen abgesichert. Das Risiko des Auseinanderfallens der tatsächlichen und bilanziellen Risikoposition wird durch die Anwendung von Hedge-Accounting begrenzt. Die weiteren von der Porsche SE eingesetzten Finanzinstrumente setzen sich insbesondere aus flüssigen Mitteln, Termingeldanlagen und Wertpapieren zusammen.

Aus der Finanzierung können für die Porsche SE grundsätzlich Risiken resultieren. Geplante Tilgungen der Finanzierung sowie die Zahlung von Zinsen erfolgt im Wesentlichen aus Dividendenzuflüssen von der Volkswagen AG und der Porsche AG, sowie aus Refinanzierungsaktivitäten. Sofern sich deutlich negative Abweichungen von der mittelfristigen Planung der Dividendeneingänge ergeben, können hieraus Risiken in Bezug auf die Tilgung der Fremdfinanzierung und aus damit einhergehenden Refinanzierungsbedarfen resultieren. Die Bankenfinanzierung ist mit marktüblichen Financial Covenants ausgestattet, die sich insbesondere auf den Marktwert des Aktienbestandes der Porsche SE an Aktien der Volkswagen AG und der Porsche AG sowie auf die Zinsdeckung beziehen. Ein Bruch von Financial Covenants kann grundsätzlich zu einer Fälligstellung des ausstehenden Kreditvolumens und damit zu Liquiditätsrisiken führen. Derartige Entwicklungen sind aktuell nicht absehbar und werden als unwahrscheinlich eingeschätzt. Des Weiteren können sich Marktpreisrisiken aus Änderungen der Marktzinssätze ergeben. Zur Absicherung von Zinsrisiken bestehen zum Aufstellungszeitpunkt und zum Bilanzstichtag Zinssicherungsgeschäfte mit einem Nominalvolumen von 2,0 Mrd. € und Restlaufzeiten von bis zu ca. 5 Jahren.

Aus den Finanzinstrumenten im Rahmen des Liquiditäts- und Finanzierungsmanagements ergeben sich zudem Kontrahentenrisiken. Die Bonität der Kontrahenten von Finanzinstrumenten wird insbesondere zur Beurteilung eines möglichen Ausfalls regelmäßig überwacht. Zur Verminderung der Kontrahentenrisiken diversifiziert die Porsche SE zudem die Anlage von Liquidität und den Abschluss von Zinssicherungsgeschäften über unterschiedliche Kontrahenten.

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

Rechtsrisiken

Die Porsche SE ist national und international an Rechtsstreitigkeiten beteiligt. Im Wesentlichen handelt es sich zum 31. Dezember 2024 hierbei um Schadensersatzklagen im Zusammenhang mit dem Aufbau der Beteiligung an der Volkswagen AG und dem Vorwurf angeblicher Marktmanipulation und angeblicher unzutreffender Kapitalmarktinformation sowie Klageverfahren wegen angeblich pflichtwidrig unterlassener bzw. fehlerhafter Kapitalmarktinformationen im Zusammenhang mit der Dieseldisput. Soweit übersehbar, werden zur bilanziellen Berücksichtigung der hieraus entstehenden Risiken im erforderlichen Umfang Rückstellungen gebildet. Die im Berichtsjahr gebildeten Rückstellungen für Rechtsrisiken entsprechen in ihrer Höhe den für die Verfahren erwarteten Anwalts- und Verfahrenskosten. Nach Einschätzung des Unternehmens haben diese Risiken bislang keinen nachhaltigen Einfluss auf die wirtschaftliche Lage des Konzerns. Da der Ausgang der Rechtsstreitigkeiten jedoch nur begrenzt einschätzbar ist, ist nicht auszuschließen, dass gleichwohl, gegebenenfalls sehr schwerwiegende, Schäden eintreten können, die nicht durch zurückgestellte Beträge abgedeckt sind, was zu

entsprechenden Belastungen der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage führen könnte.

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

Steuerliche Chancen und Risiken

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

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

Falls die Summe der steuerlichen Vorteile die Summe der steuerlichen Nachteile übersteigt, hat die Porsche SE einen Anspruch gegen die Volkswagen AG auf eine Zahlung in Höhe des die steuerlichen Nachteile übersteigenden Betrags. Die Regelungen des Einbringungsvertrags decken jedoch nicht alle Sachverhalte und damit nicht sämtliche steuerlichen Risiken der Porsche SE aus den steuerlichen Außenprüfungen für die Veranlagungszeiträume 2006 bis 2009 ab.

Die steuerliche Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2009 bis 2013 findet weiterhin statt. Es kann daher nicht ausgeschlossen werden, dass neue Erkenntnisse aus der steuerlichen Außenprüfung für die Zeiträume 2009 bis 2013 sowie gesetzliche Änderungen dazu führen, dass sich die Steuerrückstellungen und Zinsen erhöhen oder vermindern bzw. bereits erhaltene Erstattungen teilweise zurückgezahlt werden müssen, was eine entsprechende Belastung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage zur Folge hätte.

Risikoeinschätzung zu unternehmerischen Risiken

Die Methodik zur regelmäßigen Einschätzung unternehmerischer Risiken wurde im abgelaufenen Geschäftsjahr infolge der Weiterentwicklung des Steuerungssystems (siehe auch Abschnitt „Steuerungs- und Kennzahlensystem“ im Kapitel „Grundlagen des Konzerns“) adjustiert. Während zur Einschätzung bislang die Wirkung der identifizierten Risikofelder auf die Steuerungskennzahlen „Konzernergebnis nach Steuern“ und „Nettoverschuldung“ betrachtet wurde, wird nun expliziter auf die Wirkung der einzelnen Risikofelder auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage Bezug genommen. Für die Risikoeinschätzung wurde hierbei das Konzernergebnis nach Steuern durch das angepasste Konzernergebnis nach Steuern als Bewertungsmaßstab ersetzt. Für die wesentlichen unternehmerischen Risiken des Porsche SE Konzerns wird weiterhin jeweils eine Risikoeinschätzung anhand der Risikokategorien

„Gering“, „Mittel“ und „Hoch“ vorgenommen. Dabei wird das Risiko negativer Abweichungen von den Erwartungen hinsichtlich der Entwicklung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns bewertet.

In die Risikoeinschätzung eines Risikofelds fließen das mögliche Ausmaß des Risikofelds sowie dessen Eintrittswahrscheinlichkeit ein. Ein betrachtetes Risikofeld wird anhand seines möglichen Ausmaßes einer der Stufen gering, moderat und hoch zugeordnet. Diese Zuordnung basiert in der Regel auf der potenziellen Wirkung, die ein betrachtetes Risikofeld nach möglichen prozessintegrierten Steuerungsmaßnahmen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns im Sinne einer negativen Abweichung haben kann. Risikofelder mit einem möglichen Ausmaß der Stufe hoch haben in Einzelbetrachtung zum Berichtszeitpunkt grundsätzlich das Potenzial, in Bezug auf die Ertragslage das angepasste Ergebnis nach Steuern des Porsche SE Konzerns und/oder in Bezug auf die Finanzlage die Nettoverschuldung des Porsche SE Konzerns um mehr als die Hälfte des jeweiligen Prognosekorridors zu belasten. Risikofeldern mit Bezug zur Vermögenslage wird – in Anlehnung an die Bewertung von Risikofeldern mit Bezug zur Ertragslage – dann ein mögliches Ausmaß der Stufe hoch zugerechnet, wenn sie in Einzelbetrachtung zum Berichtszeitpunkt grundsätzlich das Potenzial haben, das Eigenkapital des Porsche SE Konzerns in Höhe der Hälfte des Prognosekorridors des angepassten Ergebnisses nach Steuern zu belasten.

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

Die Risikoeinschätzung der wesentlichen unternehmerischen Risiken des Porsche SE Konzerns anhand der Risikokategorien hat sich in Bezug auf das Risikofeld „Ergebnisbeitrag Porsche AG“ verändert. Die Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikofelds „Ergebnisbeitrag Porsche AG“ wird nun mit mittlerer Wahrscheinlichkeit (Vorjahr: unwahrscheinlich) eingeschätzt.

Die Risikoeinschätzung stellt sich zum Berichtszeitpunkt wie folgt dar:

Darstellung der Risikoeinschätzung

Mögliches Ausmaß	hoch	<ul style="list-style-type: none"> • Dividendenzufluss Volkswagen • Finanzierung/Finanzinstrumente • Rechtsrisiken • Steuerliche Risiken 	<ul style="list-style-type: none"> • Ergebnisbeitrag Volkswagen • Werthaltigkeit Porsche AG • Werthaltigkeit Volkswagen 	
	moderat	<ul style="list-style-type: none"> • Dividendenzufluss Porsche AG 	<ul style="list-style-type: none"> • Ergebnisbeitrag Porsche AG 	
	gering	<ul style="list-style-type: none"> • Ergebnisbeitrag Portfoliobeteiligungen 		
		unwahrscheinlich	mittlere Wahrscheinlichkeit	sehr wahrscheinlich
Eintrittswahrscheinlichkeit				
		Risikokategorie „Gering“	Risikokategorie „Mittel“	Risikokategorie „Hoch“

Gesamtaussage zur Risikosituation des Porsche SE Konzerns

Die Gesamtrisikosituation ergibt sich für den Porsche SE Konzern aus den Einzelrisiken der wesentlichen Beteiligungen sowie aus den dargestellten spezifischen Risiken der Porsche SE. Das Risikomanagementsystem soll einen adäquaten Umgang mit diesen Risiken gewährleisten. Nach den heute bekannten Informationen bestehen nach Einschätzung des Vorstands keine Risiken, die einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Risiken den Fortbestand des Porsche SE Konzerns gefährden könnten.

Risikomanagement- und -kontrollsystem des Volkswagen Konzerns

Das vorliegende Kapitel erläutert die Zielsetzung und den Aufbau des Risikomanagementsystems („RMS“) sowie des standardisierten Internen Kontrollsystems („IKS“) des Volkswagen Konzerns und beschreibt diese Systeme, auch mit Blick auf den Rechnungslegungsprozess. Die Volkswagen AG hat ihr eigenes konzernweites Risikomanagementsystem implementiert und ist damit selbst für ihre Risikohandhabung verantwortlich. Es handelt sich im Folgenden um Textauszüge aus dem Risiko- und Chancenbericht im Konzernlagebericht 2024 der Volkswagen AG.

Zielsetzung des Risikomanagementsystems und des Internen Kontrollsystems bei Volkswagen

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

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

Aufbau des Risikomanagementsystems und des Internen Kontrollsystems bei Volkswagen

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

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

Die Mindestanforderungen an das RMS und an das IKS einschließlich des Drei-Linien-Modells sind bei Volkswagen konzernweit in einer Richtlinie festgelegt, werden regelmäßig überprüft und weiterentwickelt. Zudem bietet Volkswagen regelmäßig Schulungen zum RMS und IKS an.

In einem gesonderten Vorstandsausschuss „Risikomanagement“ des Volkswagen Konzerns werden zudem vierteljährlich die wesentlichen Aspekte des RMS und des IKS behandelt, um

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

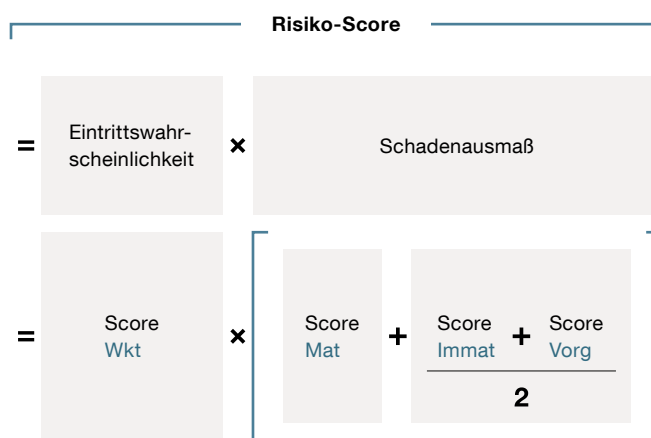
Erste Linie:

Operatives Risikomanagement und IKS

Die operativen Risikomanagement- und Internen Kontrollsysteme der einzelnen Konzerngesellschaften und -bereiche des Volkswagen Konzerns bilden die vorderste Linie. Das RMS und das IKS sind integrale Bestandteile der Aufbau- und Ablauforganisation des Volkswagen Konzerns. Ereignisse, die ein Risiko begründen können, werden dezentral in den Geschäftsbereichen und in den Konzerngesellschaften identifiziert und beurteilt. Gegenmaßnahmen werden eingeleitet, die verbleibenden potenziellen Auswirkungen bewertet und bei Bedarf zeitnah in die Planungen eingearbeitet. Wesentliche Risiken werden anlassbezogen an die relevanten Gremien gemeldet. Die Ergebnisse des operativen Risikomanagements fließen kontinuierlich in die Planungs- und Kontrollrechnungen ein. Zielvorgaben, die in den Planungsrunden von Volkswagen vereinbart wurden, unterliegen so einer permanenten Überprüfung innerhalb revolvierender Planungsüberarbeitungen. Parallel dazu fließen die Ergebnisse der Maßnahmen zur Bewältigung der Risiken zeitnah in die regelmäßigen Vorausschätzungen zur weiteren Geschäftsentwicklung ein. Somit

liegt dem Vorstand der Volkswagen AG über die dokumentierten Berichtswege auch unterjährig ein Gesamtbild der aktuellen Risikolage vor.

Ermittlung des Risiko-Score



Zweite Linie:

Konzern-Risikomanagement und IKS

Ergänzend zum laufenden operativen Risikomanagement richtet die Abteilung Konzern-Risikomanagement des Volkswagen Konzerns vierteljährlich standardisierte Abfragen zur Risikosituation und zur Umsetzung der Gegenmaßnahmen – mittels des sogenannten Risiko-Quartalsprozesses („RQP“) – an alle Konzernmarken und wesentliche Konzerngesellschaften. Die Risiken werden dabei in einem Mehraugenprinzip erfasst und freigegeben sowie anschließend durch das Volkswagen Konzern-Risikomanagement plausibilisiert.

Für jedes Risiko wird ein Score-Wert ermittelt, der sich aus der Multiplikation des Kriteriums Eintrittswahrscheinlichkeit (Wkt) mit dem potenziellen Schadenausmaß ergibt und die Risiken vergleichbar macht. Das potenzielle Schadenausmaß ergibt sich aus den Kriterien finanzieller Schaden (Mat) sowie Reputationsschaden (Immat) und potenzieller Gefährdung der Einhaltung von externen rechtlichen Vorgaben (Vorg). Für jedes dieser Kriterien wird die getroffene Bewertung einem Score-Wert zwischen

0 und 10 zugeordnet. Dabei werden die Maßnahmen, die zur Risikosteuerung und -kontrolle getroffen wurden, bei der Risikobewertung berücksichtigt (Nettobetrachtung).

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

Risiken aus potenziellen Regelverletzungen (Compliance-Risiken) und aus dem Nachhaltigkeitsumfeld (ESG) sind in diesen Prozess ebenso integriert wie strategische, betriebliche und Berichterstattungsrisiken.

Die Volkswagen Financial Services AG und die Volkswagen Financial Services Overseas AG haben eigenständige RMS bzw. IKS-Prozesse implementiert und berichten regelmäßig an das Volkswagen Konzern-Risikomanagement.

Zur Überprüfung der Risikotragfähigkeit des Volkswagen Konzerns führt das Volkswagen Konzern-Risikomanagement auf Basis der Risikomeldungen regelmäßig einen Abgleich zwischen der aggregierten Risikolage und der Risikotragfähigkeit durch. Hierbei wird durch eine Simulation geprüft, ob Einzelrisiken durch Kumulation zu einem bestandsgefährdenden Risiko aggregieren können. Im Geschäftsjahr 2024 haben sich keine Hinweise auf eine unzureichende Risikotragfähigkeit des Volkswagen Konzerns ergeben.

Die Risikoberichterstattung an die Gremien der Volkswagen AG erfolgt abhängig von Wesentlichkeitsschwellen. Risiken werden ab einem Risiko-Score von 40 bzw. ab einem potenziellen finanziellen Schaden von 1 Mrd. € dem Vorstand der Volkswagen AG und dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der Volkswagen AG quartalsweise berichtet. Die Berichterstattung berücksichtigt zusätzlich die Risiken aus dem RQP ab einem Risiko-Score von 20.

Darüber hinaus werden bedeutende Änderungen der Risikolage, die kurzfristig bspw. durch unerwartete externe Ereignisse entstehen können, anlassbezogen an den Vorstand der Volkswagen AG berichtet. Dies ist dann erforderlich, wenn das Risiko einen potenziellen finanziellen Schaden ab 1 Mrd. € annehmen kann und die Eintrittswahrscheinlichkeit in den kommenden 24 Monaten größer als 50 % eingeschätzt wird.

In den vergangenen Jahren hat Volkswagen zudem ein standardisiertes IKS zur besseren Absicherung von Prozessrisiken entwickelt und in wesentlichen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns etabliert. Jährlich erfolgt eine risikoorientierte Überprüfung der in das standardisierte IKS einzubeziehenden Gesellschaften. Das IKS geht dabei deutlich über die Anforderungen an das rechnungslegungsbezogene IKS hinaus. In 26 Kontrollkatalogen werden den Konzerngesellschaften im Betrachtungsumfang Vorgaben im Hinblick auf abzudeckende Prozessrisiken und Kontrollziele gemacht, um die Wertschöpfungskette standardisiert abzusichern.

Inhaltlich sind neben den Themen zur Finanzberichterstattung bspw. Prozessrisiken in der Entwicklung oder der Produktion, im Bereich Compliance sowie für Nachhaltigkeitsthemen adressiert. Die Kontrollkataloge werden in regelmäßigen Abständen auf ihre Aktualität geprüft und erweitert.

Wesentliche Kontrollen zur Abdeckung der Prozessrisiken und Kontrollziele werden zudem auf ihre Wirksamkeit hin getestet; hierbei identifizierte

wesentliche Schwachstellen werden an die zuständigen Gremien der Volkswagen AG berichtet und in den Fachbereichen behoben. Wie der RQP wird auch das standardisierte IKS durch das IT-System Riskradar unterstützt.

Im Rahmen der kontinuierlichen Überwachungs- und Verbesserungsprozesse optimiert Volkswagen das RMS und IKS regelmäßig. Dabei trägt Volkswagen internen und externen Anforderungen gleichermaßen Rechnung. Neben dem RMS und IKS ist auch das Compliance-Managementsystem („CMS“) des Volkswagen Konzerns diesen Kontroll- und Anpassungsmechanismen entsprechend unterworfen. Fallweise begleiten externe Expertinnen und Experten die kontinuierliche Weiterentwicklung des RMS, IKS und des CMS des Volkswagen Konzerns.

Dritte Linie: Prüfung durch die Volkswagen Konzern- Revision

Die Volkswagen Konzern-Revision unterstützt den Vorstand der Volkswagen AG dabei, die verschiedenen Geschäftsbereiche und Unternehmenseinheiten im Volkswagen Konzern zu überwachen. Sie überprüft das Risikofrüherkennungssystem sowie den Aufbau und die Umsetzung des RMS, des IKS und des CMS regelmäßig im Rahmen ihrer unabhängigen Prüfungshandlungen. Der vom Vorstand der Volkswagen AG verabschiedete Prüfungsplan umfasst die erste und zweite Linie, also neben den operativen Einheiten auch die risikomitigierenden Funktionen.

Risikofrüherkennungssystem bei Volkswagen

Durch die zuvor beschriebenen Elemente des RMS und IKS (erste und zweite Linie) werden die Anforderungen an ein Risikofrüherkennungssystem erfüllt. Die Risikolage des Volkswagen Konzerns wird erfasst, bewertet und dokumentiert und erfüllt somit auch die gesetzlichen Anforderungen. Unabhängig

davon überprüft der Abschlussprüfer der Volkswagen AG jährlich die hierfür implementierten Verfahren und Prozesse sowie die Angemessenheit der Dokumentation. Die Risikomeldungen werden dabei stichprobenartig in vertiefenden Interviews mit den betreffenden Bereichen und Gesellschaften auf ihre Plausibilität und Angemessenheit hin geprüft. Der Abschlussprüfer der Volkswagen AG prüft das in das Risikomanagementsystem integrierte Risikofrüherkennungssystem des Volkswagen Konzerns auf seine grundsätzliche Eignung, bestandsgefährdende Risiken frühzeitig erkennen zu können, und beurteilt gemäß § 317 Abs. 4 HGB die Funktionsfähigkeit des Risikofrüherkennungs- und Überwachungssystems.

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

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

Überwachung der Wirksamkeit des Risikomanagementsystems und des Internen Kontrollsystems

In die Berichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG fließen neben den Ergebnissen aus der kontinuierlichen Überwachung und Verbesserung des RMS und IKS auch die Evaluation der unternehmensweiten Risikosituation auf Basis des RQP und die Darstellung der Ergebnisse des internen Kontrollprozesses auf Basis des standardisierten IKS sowie der nachgelagerten Kontrollsysteme einzelner Marken ein.

Basierend darauf wird einmal jährlich in einer Vorstandssitzung der Volkswagen AG eine Gesamtaussage über die Angemessenheit und Wirksamkeit des RMS, CMS und IKS des Volkswagen Konzerns getroffen. Dem Vorstand der Volkswagen AG liegen keine Hinweise vor, dass das RMS und IKS des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2024 in ihrer jeweiligen Gesamtheit nicht angemessen oder nicht wirksam gewesen wären. Darüber hinaus wird auch der aktuelle Status des CMS des Volkswagen Konzerns mit den von der Group Integrity & Compliance-Organisation verantworteten Themenfeldern Korruptions-, Geldwäsche-, Unterschlagungs- und Untreueprävention regelmäßig dem Vorstand der Volkswagen AG vorgestellt. Ebenfalls liegen dem Vorstand der Volkswagen AG keine Hinweise vor, dass das CMS des Volkswagen Konzerns nicht angemessen oder nicht wirksam gewesen wäre.

Dessen ungeachtet gibt es inhärente Beschränkungen der Wirksamkeit eines jeden Risikomanagement-, Compliance-Management- und Internen Kontrollsystems. Auch ein als angemessen und wirksam beurteiltes System kann bspw. nicht sicherstellen, dass alle tatsächlich eintretenden Risiken vorab aufgedeckt oder jedwede Prozessstörungen unter allen Umständen ausgeschlossen werden.

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

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

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

Das Rechnungswesen des Volkswagen Konzerns ist grundsätzlich dezentral organisiert. Die Aufgaben des Rechnungswesens nehmen überwiegend die konsolidierten Gesellschaften eigenverantwortlich wahr, oder sie werden an Shared Service Center des Volkswagen Konzerns übertragen. Die in Übereinstimmung mit den IFRS und dem Volkswagen IFRS Bilanzierungshandbuch aufgestellten Finanzabschlüsse der Volkswagen AG und ihrer Tochtergesellschaften werden grundsätzlich verschlüsselt an den Volkswagen Konzern übermittelt. Für die Verschlüsselung wird ein marktgängiges Produkt verwendet.

Das Volkswagen IFRS Bilanzierungshandbuch, bei dessen Erstellung Meinungen externer Expertinnen und Experten berücksichtigt wurden, soll eine

einheitliche Bilanzierung und Bewertung auf Grundlage der Vorschriften gewährleisten, die für das Mutterunternehmen des Volkswagen Konzerns anzuwenden sind. Es umfasst insbesondere Konkretisierungen der Anwendung gesetzlicher Vorschriften und branchenspezifischer Sachverhalte. Auch die Bestandteile der Berichtspakete der Konzerngesellschaften, die für die Erstellung des Volkswagen Konzernabschlusses notwendig sind, werden dort im Detail aufgeführt, ebenso wie Vorgaben für die Abbildung und Abwicklung konzerninterner Geschäftsvorfälle sowie für die darauf aufbauende Saldenabstimmung.

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

Die Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems des Volkswagen Konzerns im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess wird im Rahmen des standardisierten IKS in wesentlichen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns systematisch bewertet. Am Beginn stehen eine Risikoanalyse und eine Kontrolldefinition mit dem Ziel, bedeutende Risiken für die Rechnungslegungsprozesse zu identifizieren. Um die Wirksamkeit der Kontrollen zu beurteilen, werden regelmäßig Tests auf Basis von Stichproben durchgeführt. Diese bilden die Grundlage für eine Selbsteinschätzung, ob die Kontrollen angemessen ausgestaltet und wirksam sind.

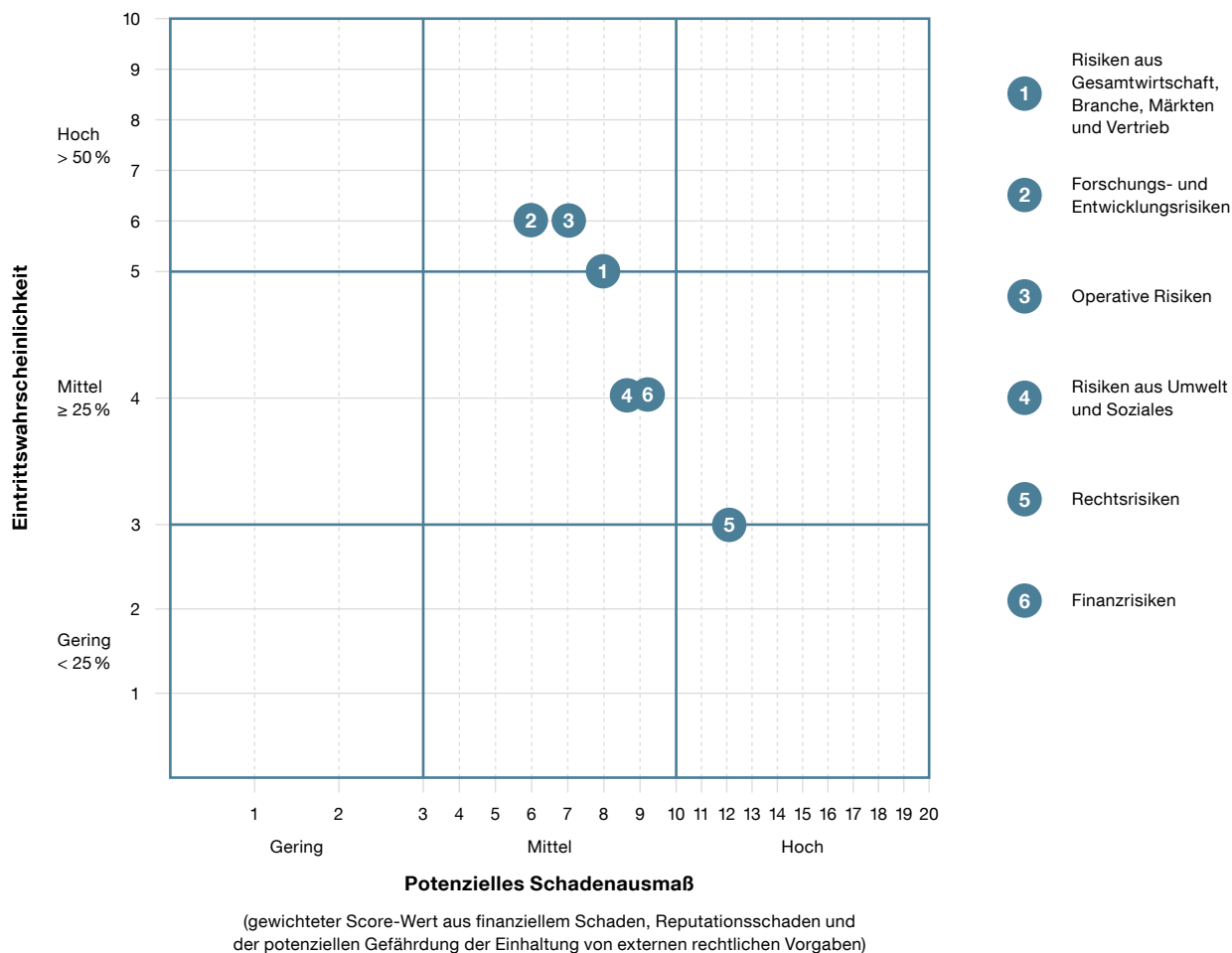
Der zusammengefasste Lagebericht des Volkswagen Konzerns und der Volkswagen AG wird – unter Beachtung der geltenden Vorschriften und Regelungen – zentral unter Einbeziehung der und in Abstimmung mit den Volkswagen Konzerneinheiten und -gesellschaften erstellt. Die Datenerhebung erfolgt in der Regel über spezifische Systeme der Konzernfachbereiche.

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

Integriertes Konsolidierungs- und Planungssystem

Mit dem im Berichtsjahr eingeführten Volkswagen Financial Accounting Controlling Tax System („FACTS“) lassen sich im Volkswagen Konzern sowohl die vergangenheitsorientierten Daten des Rechnungswesens als auch Plandaten des Controllings konsolidieren und analysieren. FACTS bietet eine zentrale Stammdatenpflege, ein einheitliches Berichtswesen, ein Berechtigungskonzept und erforderliche Flexibilität im Hinblick auf Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen; es ist somit eine technische Plattform, von der das Volkswagen Konzern-Rechnungswesen und das Volkswagen Konzern-Controlling gleichermaßen profitieren. Für die Überprüfung der Datenkonsistenz verfügt FACTS über ein mehrstufiges Validierungssystem, das im Wesentlichen die inhaltliche Plausibilität zwischen Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung und Anhang prüft.

Durchschnittliche Score-Werte der Risikokategorien



Chancen und Risiken des Volkswagen Konzerns

In diesem Abschnitt werden die wesentlichen Risiken und Chancen aus Sicht des Volkswagen Konzerns dargestellt, die sich im Rahmen der Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns ergeben. Die dargestellten Chancen und Risiken schließen insbesondere auch solche aus dem Porsche AG Konzern mit ein. Zur besseren Übersicht sind die Risiken und Chancen in Kategorien zusammengefasst. Zu jeder Risikokategorie des Volkswagen Konzerns werden die von Volkswagen anhand der Risiko-Score-Bewertung aus dem RQP ermittelten größten Risiken ihrer Bedeutung nach aufgeführt.

In die Bewertung der Risikokategorien des Volkswagen Konzerns sowie in die Berichterstattung an den Vorstand der Volkswagen AG fließen unter anderem alle an das Volkswagen Konzern-Risikomanagement berichteten Risiken der einbezogenen Einheiten aus dem RQP ab einem Risiko-Score von 20 ein. Die grafische Darstellung der Risikokategorien erfolgt anhand der durchschnittlichen Score-Werte. Für die Risikokategorie „Risiken aus Mergers & Acquisitions und/oder anderen strategischen Kooperationen/Beteiligungen“ wurden bei Volkswagen zum Stichtag keine Risiken mit entsprechenden Werten gemeldet.

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

der Aufstellung seines Lageberichts bekannten Informationen zu einer negativen bzw. positiven Abweichung von seiner Prognose bzw. von seinen Zielen führen können.

Risikokategorien im Volkswagen Konzern

In der Kategorie „Risiken und Chancen aus Gesamtwirtschaft, Branche, Märkten und Vertrieb“ sind gesamtwirtschaftliche Risiken und Chancen einschließlich möglicher Auswirkungen aus geopolitischen und geoökonomischen Spannungen und Konflikten, Branchenrisiken und Marktchancen/-potenziale, Risiken im Bereich Power Engineering, Vertriebsrisiken, Risiken aus sonstigen Einflüssen zusammengefasst. Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit hoch (Vorjahr: hoch) und das Schadenausmaß mit mittel (Vorjahr: mittel) von Volkswagen bewertet. Aus Sicht des Volkswagen Konzerns liegen die größten Risiken aus dem RQP in dieser Kategorie in negativen Auswirkungen auf die Markt- und Absatzentwicklung auch bedingt durch Handelsbeschränkungen, zunehmenden Protektionismus und eine verschärfte Wettbewerbssituation.

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

Als „Operative Risiken und Chancen“ werden Risiken und Chancen aus der Beschaffung und der Technik, Produktionsrisiken, Risiken aus langfristiger Fertigung, Qualitätsrisiken, IT-Risiken und Risiken aus medialer Wirkung zusammengefasst. Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit hoch (Vorjahr: mittel) und das Schadenausmaß mit mittel (Vorjahr: mittel) von Volkswagen bewertet. Die größten Risiken aus dem RQP liegen insbesondere im Bereich der Cyber-Sicherheit und neuer regulatorischer Vorgaben in der IT, in knappen Beschaffungsmärkten sowie in der Unterauslastung von Standorten.

Zur Risikokategorie „Risiken aus Umwelt und Soziales“ zählen Personalrisiken sowie Risiken aus umweltschutzrechtlichen Auflagen. Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit mittel (Vorjahr: hoch) und das Schadenausmaß mit mittel (Vorjahr: mittel) von Volkswagen bewertet. Die größten Risiken aus dem RQP ergeben sich aus der Nichterreichung CO₂-bezogener Vorgaben und transformationsbedingter Zukunftsprogramme.

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

Zur Kategorie „Finanzrisiken“ zählt der Volkswagen Konzern Finanzrisiken, insbesondere aus den Veränderungen von Zinssätzen, Währungskursen, Rohstoffpreisen oder Aktien- und Fondspreisen, Liquiditätsrisiken sowie Risiken und Chancen im Finanzdienstleistungsgeschäft. Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit mittel (Vorjahr: hoch) und das Schadenausmaß mit mittel (Vorjahr: mittel) bewertet. Die größten Risiken aus

dem RQP resultieren im Wesentlichen aus einer Beeinträchtigung der Finanzierungsmöglichkeiten.

Unter „Chancen und Risiken aus Mergers & Acquisitions und/oder anderen strategischen Kooperationen/Beteiligungen“ fasst der Volkswagen Konzern Chancen und Risiken aus Kooperationen, Risiken aus der Werthaltigkeit von Geschäfts- oder Firmenwerten bzw. Markennamen und aus Beteiligungen sowie Risiken aus dem Verkauf von Beteiligungen zusammen. Für diese Risikokategorie gab es bei Volkswagen zum Stichtag keine Meldung von Risiken mit einem Score-Wert über 20.

Bewertung der Volkswagen AG zu Rechtsrisiken aus der Dieseldiagnostik

Zur Absicherung der dem Volkswagen Konzern im Zeitpunkt der Aufstellung seines Lageberichts bekannten Rechtsrisiken im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik enthalten die Rückstellungen des Volkswagen Konzerns für Prozess- und Rechtsrisiken zum 31. Dezember 2024 auf Basis des gegenwärtigen Kenntnisstands und aktueller Einschätzungen von Volkswagen einen Betrag von rund 0,6 Mrd. € (0,9 Mrd. €). Soweit durch Volkswagen bereits hinreichend bewertbar, wurden im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik insgesamt Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 4,0 Mrd. € (4,0 Mrd. €) im Konzernanhang von Volkswagen angegeben, auf die Anlegerverfahren in Deutschland entfallen davon rund 3,8 Mrd. € (3,8 Mrd. €). Aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Sachverhaltsaufklärung sowie der Vielschichtigkeit der einzelnen Einflussfaktoren und der noch andauernden Abstimmungen mit den Behörden unterliegen die im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik im Volkswagen Konzern gebildeten Rückstellungen sowie die angegebenen Eventualverbindlichkeiten und die weiteren latenten Rechtsrisiken zum Teil erheblichen Einschätzungsrisiken. Sollten sich diese Rechts- bzw. Einschätzungsrisiken verwirklichen,

kann dies zu weiteren erheblichen finanziellen Belastungen führen. Insbesondere lässt sich nicht ausschließen, dass aufgrund von zukünftigen Erkenntnissen oder Ereignissen die von Volkswagen gebildeten Rückstellungen möglicherweise angepasst werden müssen. Für weitere Erläuterungen zu den Rechtsrisiken in Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik wird auf Anhangangabe [2] des Konzernanhangs für das Geschäftsjahr 2024 verwiesen.

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

Gesamtaussage zur Risiko- und Chancensituation des Volkswagen Konzerns

Die Gesamt-Risiko- und Chancensituation ergibt sich für den Volkswagen Konzern aus den zuvor genannten Einzelrisiken und -chancen. Um die Beherrschung dieser Risiken zu gewährleisten, hat Volkswagen ein umfassendes Risikomanagementsystem etabliert. Die größten Risiken über alle Risikokategorien hinweg bestehen für den Volkswagen Konzern in einer negativen Markt- und Absatzentwicklung - bedingt durch zunehmende Handelsbeschränkungen, Protektionismus und eine verschärfte Wettbewerbssituation -, in der Nichterreichung CO₂-bezogener Vorgaben, in einer nicht bedarfs- und anforderungsgerechten Produktentwicklung insbesondere im Hinblick auf Elektromobilität und Software sowie in Bezug auf Cyber-Sicherheit und der Unterauslastung von Standorten. Für das Jahr 2025 können sich negative Auswirkungen aus einer eingeschränkten Verfügbarkeit von Teilen, Energie-

und sonstigen Rohstoffen sowie aus geopolitischen Spannungen und Konflikten ergeben – wie dem Russland-Ukraine-Krieg, den Auseinandersetzungen im Nahen Osten sowie den zunehmenden Unsicherheiten im Zusammenhang mit der politischen Ausrichtung der USA. Weiterhin verbleiben für den Volkswagen Konzern Risiken aus der Dieseldiagnostik. Nach den dem Volkswagen Konzern im Zeitpunkt der Aufstellung seines Lageberichts bekannten Informationen bestehen keine Risiken, die den Fortbestand wesentlicher Gesellschaften des Volkswagen Konzerns oder des Volkswagen Konzerns gefährden könnten.

Prognosebericht und Ausblick

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung 2025

Den Planungen liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2025 insgesamt mit einer im Vergleich zu 2024 etwas schwächeren Dynamik wachsen wird. Die rückläufige Inflation in wichtigen Wirtschaftsregionen und die daraus resultierende Lockerung der Geldpolitik sollten sich positiv auf die private Nachfrage auswirken. Risiken werden weiterhin in einer zunehmenden Fragmentierung der Weltwirtschaft und protektionistischen Tendenzen, in Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie in strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern gesehen. Die Wachstumsaussichten werden zudem von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet; Risiken bergen insbesondere der Russland-Ukraine-Krieg, die Auseinandersetzungen im Nahen Osten sowie zunehmende Unsicherheiten im Zusammenhang mit der politischen Ausrichtung der USA. Es wird davon ausgegangen, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer im Durchschnitt eine etwas schwächere Dynamik aufweisen werden als im Berichtsjahr.

Nachdem im Jahr 2024 in fast allen großen westlichen Industrieländern und in vielen Schwellenländern erste Leitzinssenkungen zu verzeichnen waren, wird die weitere Veränderung der Leitzinsen in 2025 in den jeweiligen Ländern auf der einen Seite von der weiteren Inflationsentwicklung und auf der anderen Seite von dem Ausmaß eines möglichen wirtschaftlichen Abschwungs abhängen. Insgesamt wird für 2025 von einem im Durchschnitt gegenüber dem Jahr 2024 etwas niedrigeren Zinsniveau ausgegangen.

Marktentwicklungen 2025 in Bezug auf die Kernbeteiligungen

Entwicklung von Währungs- und Rohstoffpreisen

Für 2025 wird eine leichte Aufwertung des Euro im Verhältnis zum US-Dollar und zum britischen Pfund erwartet. Beim chinesischen Renminbi wird mit einem ähnlichen Währungskursverhältnis zum Euro wie im Berichtsjahr gerechnet. Der brasilianische Real, der mexikanische Peso, der südafrikanische Rand und die türkische Lira sollten annahmegemäß in unterschiedlichem Ausmaß gegenüber der europäischen Gemeinschaftswährung abwerten; aufgrund der anhaltend kritischen wirtschaftlichen Situation in Argentinien wird für den argentinischen Peso eine starke Abwertung angenommen.

Für 2025 geht Volkswagen bei fast allen Rohstoffen angesichts des erwarteten Wachstums der globalen Wirtschaft und der damit verbundenen Nachfrage von Preisanstiegen aus.

Entwicklung der Märkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Die Entwicklung der Automobilbranche ist eng an den Verlauf der Weltwirtschaft gekoppelt. Volkswagen rechnet auf den internationalen Automobilmärkten mit einer weiter zunehmenden Wettbewerbsintensität. Krisenbedingte Unterbrechungen der globalen Versorgungskette und daraus resultierende Auswirkungen auf die Fahrzeugverfügbarkeit können das Neuzulassungsvolumen belasten. Plötzlich

auftretende oder sich verschärfende geopolitische Spannungen und Konflikte könnten darüber hinaus insbesondere zu steigenden Materialpreisen und sinkender Verfügbarkeit von Energie führen. Volkswagen erwartet, dass sich die Märkte für Pkw im Jahr 2025 in den einzelnen Regionen uneinheitlich, aber überwiegend positiv entwickeln werden. Insgesamt wird das weltweite Verkaufsvolumen von Neufahrzeugen voraussichtlich leicht über dem Niveau des Vorjahres liegen.

Die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden sich in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln; insgesamt rechnet Volkswagen für 2025 mit einem Verkaufsvolumen in der Größenordnung des Vorjahres.

Entwicklung der Märkte für Nutzfahrzeuge

Volkswagen erwartet für 2025, dass die Neuzulassungen von mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten spürbar unter den Vorjahreswerten liegen werden, mit regional unterschiedlichen Ausprägungen.

Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten wird für das Jahr 2025 mit einer spürbar über dem Niveau des Vorjahres liegenden Nachfrage mit unterschiedlichen regionalen Entwicklungen gerechnet.

Entwicklung der Märkte für Finanzdienstleistungen

Volkswagen erwartet, dass automobilbezogene Finanzdienstleistungen im Jahr 2025 – im Zusammenspiel mit der Entwicklung der Fahrzeugmärkte – eine hohe Bedeutung für den weltweiten Fahrzeugabsatz haben. Der Volkswagen Konzern geht davon aus, dass in Schwellenmärkten mit bisher niedriger Marktdurchdringung die Nachfrage steigen wird. In Regionen mit bereits entwickelten automobilen

Finanzdienstleistungsmärkten wird sich der Trend voraussichtlich fortsetzen, Mobilität zu möglichst geringen Gesamtkosten zu erwerben. Die im europäischen Finanzdienstleistungsgeschäft mit Einzelkunden begonnene Verschiebung von Finanzierung zu Leasing wird sich weiter fortsetzen. Integrierte Gesamtlösungen, die mobilitätsnahe Dienstleistungsmodulen wie Versicherungen und innovative Servicepakete einschließen, dürften weiter an Bedeutung gewinnen. Zusätzlich rechnet Volkswagen damit, dass die Nachfrage nach neuen Mobilitätsformen, etwa nach Vermiet- oder Auto-Abomodellen, sowie nach integrierten Mobilitätsdienstleistungen, zum Beispiel Tanken und Laden, zunehmen wird. Händler bleiben weiterhin wichtige strategische Partner. Die nahtlose Integration von Finanzdienstleistungen in das Online-Fahrzeugangebot wird zunehmend wichtiger.

Im Bereich der mittelschweren und schweren Nutzfahrzeuge sieht Volkswagen in den Schwellenländern eine robuste Nachfrage nach Finanzdienstleistungsprodukten. Insbesondere in diesen Ländern unterstützen Finanzierungslösungen den Fahrzeugabsatz und sind daher ein wesentlicher Bestandteil des Verkaufsprozesses. Auf den entwickelten Märkten erwartet Volkswagen 2025 einen erhöhten Bedarf an Telematikdiensten und Serviceleistungen, mit denen sich die Gesamtbetriebskosten senken lassen.

Marktentwicklungen 2025 in Bezug auf die Portfoliobeteiligungen

Entwicklung der Märkte für M&A und Venture Capital

Die Aktivität der globalen M&A- und Venture-Capital-Märkte ist eng mit makroökonomischen und geopolitischen Faktoren verknüpft. Das globale Investitionsumfeld ist zunehmend von hohen Unterschieden in den Bewertungsniveaus in verschiedenen Märkten sowie anhaltender Unsicherheit im Zinsumfeld geprägt. Nach einer Phase der Zurückhaltung geht die Porsche SE davon aus, dass es 2025 zu einer Erholung der M&A-Aktivität kommt. Wesentliche Treiber hierfür sind unter anderem der bestehende Rückstau beim Verkauf von Private-Equity-Portfoliounternehmen, Investitionen in digitale Infrastruktur sowie der zunehmende Wachstums- und Transformationsfokus von Unternehmen, unter anderem durch M&A-Maßnahmen.

Im globalen Venture-Capital-Markt rechnet die Porsche SE weiterhin mit einer relativen Erholung gegenüber den Vorjahren, trotz eines selektiven Finanzierungsumfelds und bestehender makroökonomischer Unsicherheiten. Gleichzeitig können sich durch eine zunehmende Marktdifferenzierung und attraktive Bewertungsniveaus gezielte Investitionschancen ergeben.

Insgesamt ist der Ausblick für die M&A- und Venture-Capital-Märkte im Jahr 2025 vorsichtig optimistisch.

Voraussichtliche Entwicklung des Volkswagen Konzerns

Der Volkswagen Konzern geht davon aus, dass die Zahl der Auslieferungen an Kunden im Jahr 2025 unter herausfordernden Marktbedingungen in der Größenordnung des Vorjahres liegen wird.

Herausforderungen ergeben sich insbesondere aus einem Umfeld politischer Unsicherheit, zunehmenden Handelsbeschränkungen und geopolitischen Spannungen, der steigenden Wettbewerbsintensität, volatilen Rohstoff-, Energie- und Devisenmärkten sowie aus verschärften emissionsbezogenen Anforderungen.

Volkswagen erwartet für den Konzern und das Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge im Jahr 2025, dass die Umsatzerlöse das Vorjahr um bis zu 5 % übertreffen. Die operative Umsatzrendite für den Volkswagen Konzern wird voraussichtlich zwischen 5,5 % und 6,5 % liegen, im Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge zwischen 6 % und 7 %. Für das Segment Nutzfahrzeuge wird bei auf dem Vorjahresniveau liegenden Umsatzerlösen von einer operativen Umsatzrendite zwischen 7,5 % und 8,5 % ausgegangen. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen rechnet Volkswagen mit bis zu 5 % über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen und einem operativen Ergebnis in der Größenordnung von 4,0 Mrd. €.

Für das Jahr 2025 geht der Porsche AG Konzern mit seiner Planung von einem etwas schwächeren globalen Wirtschaftswachstum und einer durchschnittlich leicht steigenden weltweiten Pkw-Nachfrage im Vergleich zum Berichtsjahr aus. Unsicherheiten bestehen diesbezüglich jedoch insbesondere aufgrund der weltweiten geopolitischen Rahmenbedingungen. Schwierige Marktbedingungen aufgrund protektionistischer Tendenzen und verstärkter Wettbewerbsintensität in den wichtigen Märkten USA und China stellen den Porsche AG Konzern neben einem weiter hohen Kosten- und Abschreibungs-niveau vor ein herausforderndes Geschäftsjahr 2025, in welchem zudem mit hohen Einmalbelastungen aufgrund der zusätzlich vorgesehenen Maßnahmen gerechnet wird. Diese beinhalten die Erweiterung des Produktportfolios um zusätzliche Modelle mit Verbrennungsmotor bzw. Plug-in Hybrid, den Ausbau der Sonder- und Exklusivmanufaktur sowie Anpassungen in der Unternehmensorganisation. Aufwendungen insbesondere in der Fahrzeugentwicklung und in Batterieaktivitäten der eigenen Konzerngesellschaften führen zu einem deutlichen Mehraufwand. Aufgrund der genannten Maßnahmen wird die Gesamtbelastung auf das Ergebnis sowie den Netto-Cashflow Automobile im Geschäftsjahr 2025 voraussichtlich insgesamt bis zu ca. 0,8 Mrd. € betragen. Gleichzeitig geht der Porsche AG Konzern davon aus, durch diese Aktivitäten die kurz- und mittelfristige Ertragskraft stärken zu können. Darüber hinaus sieht sich der Porsche AG Konzern gut aufgestellt, um mit der bestehenden Produktpalette – in Einklang mit der Nachfrage in einzelnen Regionen – Marktpotenziale zu nutzen und die Marke Porsche global weiter zu festigen.

Der Porsche AG Konzern erwartet für das Gesamtjahr 2025 basierend auf den vorgenannten Annahmen eine deutlich reduzierte operative Umsatzrendite in einer Bandbreite von 10 % bis 12 %. In dieser Prognose sind angenommene Umsatzerlöse im Korridor von rund 39 Mrd. € bis 40 Mrd. € enthalten.

Voraussichtliche Entwicklung des Porsche SE Konzerns

Das angepasste Ergebnis nach Steuern des Porsche SE Konzerns (siehe dazu die Erläuterungen im Abschnitt „Steuerungs- und Kennzahlensystem“ im Kapitel „Grundlagen des Konzerns“) wird maßgeblich von dem der Porsche SE zuzurechnenden At-Equity-Ergebnis und damit von der Ergebnissituation des Volkswagen Konzerns beeinflusst.

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

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

Zudem wird das angepasste Ergebnis nach Steuern des Porsche SE Konzerns von dem der Porsche SE zuzurechnenden At-Equity-Ergebnis und damit von der Ergebnissituation des Porsche AG Konzerns beeinflusst. Die Prognose der Porsche SE berücksichtigt daher auch die Erwartungen des Porsche AG Konzerns zu seiner zukünftigen Entwicklung.

Die zukunftsbezogenen Aussagen der Prognose basieren in weiten Teilen auf Einschätzungen und Erwartungen des Volkswagen Konzerns und des Porsche AG Konzerns, die von unvorhersehbaren Ereignissen beeinflusst werden können. Infolgedessen kann die tatsächliche Geschäftsentwicklung von den Erwartungen sowohl positiv als auch negativ abweichen. Risiken, die zu Abweichungen führen können, umfassen vor allem protektionistische Tendenzen, eine steigende Wettbewerbsintensität, Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie strukturelle Defizite in einzelnen Ländern. Die Wachstumsaussichten werden zudem von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet.

Daneben sind in der Prognose folgende Aspekte berücksichtigt: Die Porsche SE erwartet für das Geschäftsjahr 2025 im Segment Kernbeteiligungen Aufwendungen für den Holdingbetrieb sowie Finanzierungsaufwendungen in einem grundsätzlich vergleichbaren Umfang wie im Berichtsjahr. Zudem wird für das Segment Portfoliobeteiligungen – ohne Berücksichtigung von Marktwertänderungen – ein leicht negatives Beteiligungsergebnis erwartet, welches im Wesentlichen dem Segmentergebnis nach Steuern entsprechen wird. In Bezug auf die Finanzlage rechnet die Porsche SE im Geschäftsjahr 2025 mit Einzahlungen aus Dividendenausschüttungen in Höhe von insgesamt 1,0 Mrd. € (nach einem Abzug von Kapitalertragsteuer und Solidaritätszuschlag in Höhe von voraussichtlich insgesamt 0,3 Mrd. €, der erst in Folgejahren zu einer entsprechenden Steuererstattung führen wird) und Dividendenausschüttungen an ihre Aktionäre in Höhe von insgesamt 584 Mio. €. Es wird zudem mit Investitionen in Portfoliobeteiligungen in einem niedrigen dreistelligen Millionen-Euro-Bereich geplant. Etwaige Desinvestitionen sind in den Planungen nicht enthalten.

Insbesondere aufgrund der Erwartungen des Volkswagen Konzerns und des Porsche AG Konzerns zu deren künftiger Entwicklung geht die Porsche SE für das Geschäftsjahr 2025 von einem positiven angepassten Konzernergebnis nach Steuern zwischen 2,4 Mrd. € und 4,4 Mrd. € aus. Entsprechendes gilt

für das angepasste Ergebnis nach Steuern des Segments Kernbeteiligungen.

Das Konzernergebnis nach Steuern für das Geschäftsjahr 2025 ist insbesondere von den Buchwertentwicklungen der Kernbeteiligungen und der möglichen Änderungen derer erzielbaren Beträge abhängig. Bezüglich der Einflussfaktoren auf das Konzernergebnis nach Steuern wird auf den Abschnitt „Funktionsweise der At-Equity-Bilanzierung und deren Auswirkungen auf das Konzernergebnis nach Steuern“ im Kapitel „Grundlagen des Konzerns“ verwiesen. Die Porsche SE erwartet für 2025 eine sehr starke Verbesserung des Konzernergebnisses nach Steuern im Vergleich zum Berichtsjahr.

Zum 31. Dezember 2024 weist der Porsche SE Konzern eine Nettoverschuldung in Höhe von 5,2 Mrd. € aus. Zum 31. Dezember 2025 wird eine Nettoverschuldung für den Porsche SE Konzern erwartet, die sich voraussichtlich zwischen 4,9 Mrd. € und 5,4 Mrd. € bewegen wird.

Erklärung zur Unternehmensführung

Nach §§ 289f und 315d HGB müssen börsennotierte Aktiengesellschaften im Lagebericht und Mutterunternehmen, die eine börsennotierte Aktiengesellschaft sind, im Konzernlagebericht eine Erklärung zur Unternehmensführung abgeben. Die Erklärung haben wir auf unserer Website unter

<https://www.porsche-se.com/unternehmen/corporate-governance>

veröffentlicht. Entsprechend den gesetzlichen Vorgaben und den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex („DCGK“ oder „Kodex“) macht die Porsche SE (die „Gesellschaft“) die folgenden Angaben:

I. Grundlagen der Corporate Governance

1. Allgemeine Angaben zum Unternehmen

Die Porsche SE mit Sitz in Stuttgart ist eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart unter der Nummer HRB 724512.

Gegenstand des Unternehmens ist die Leitung von Unternehmen oder die Verwaltung von Beteiligungen an Unternehmen, die in folgenden Geschäftsfeldern oder Teilbereichen davon tätig sind:

- Entwicklung, Konstruktion, Herstellung und Vertrieb von Fahrzeugen, Motoren aller Art und anderen technischen oder chemischen Erzeugnissen sowie von Teilen und Baugruppen für die genannten Produkte;
- Beratung auf dem Gebiet der Entwicklung und Fertigung, insbesondere im Bereich des Fahrzeug- und Motorenbaus;
- Beratung und Entwicklung der Datenverarbeitung sowie die Erstellung und der Vertrieb von Erzeugnissen der Datenverarbeitung;
- Vermarktung von Waren unter Nutzung von Markenrechten;
- Erbringen von Finanz- oder Mobilitätsdienstleistungen;
- Gewinnung, Beschaffung, Verarbeitung und Vertrieb von in der Automobilindustrie verwendbaren Rohstoffen;
- Erzeugung und Beschaffung von Energie, insbesondere erneuerbarer Energien, sowie Handel mit Energie;
- Erwerb, Halten und Verwalten sowie Veräußerung von Immobilien.

Die Tätigkeit des Unternehmens umfasst insbesondere den Erwerb, das Halten und Verwalten sowie

die Veräußerung von Beteiligungen an solchen Unternehmen, deren Zusammenfassung unter einheitlicher Leitung sowie deren Unterstützung und Beratung einschließlich der Übernahme von Dienstleistungen für diese Unternehmen.

Grundlagen für die Unternehmensverfassung der Porsche SE sind im Wesentlichen die europäischen SE-Vorschriften, das deutsche SE-Ausführungsgesetz, das deutsche SE-Beteiligungsgesetz, das deutsche Aktiengesetz sowie die satzungsrechtlichen Regelungen und daneben die Vorgaben des DCGK. Wie bei deutschen Aktiengesellschaften gilt auch in der Porsche SE das duale Leitungssystem mit einer strikten Trennung von Vorstand und Aufsichtsrat. Vorstand und Aufsichtsrat arbeiten dabei im Unternehmensinteresse eng zusammen.

Die Satzung der Porsche SE in ihrer jeweils geltenden Fassung finden Sie auf unserer Website unter

<https://www.porsche-se.com/unternehmen/corporate-governance>

2. Unternehmens- bzw. Konzernstruktur

Die Porsche SE ist eine börsennotierte Holdinggesellschaft mit Beteiligungen in den Bereichen Mobilitäts- und Industrietechnologie. Die Beteiligungen der Porsche SE werden nach den Kategorien Kernbeteiligungen und Portfoliobeteiligungen unterschieden.

In der Kategorie der Kernbeteiligungen hält die Porsche SE die Mehrheit der Stammaktien an der Volkswagen AG, Mutterunternehmen des Volkswagen Konzerns¹, einem der weltweit führenden Automobilhersteller. Ebenso der Kategorie der Kernbeteiligungen zuzuordnen ist die Beteiligung von 25 %

zuzüglich einer Aktie an den Stammaktien der Porsche AG, einem der erfolgreichsten Sport- und Luxusautomobilhersteller der Welt.

In der Kategorie Portfoliobeteiligungen hält die Porsche SE Minderheitsanteile an Technologieunternehmen in Nordamerika, Europa und Israel. Zudem werden dieser Kategorie Beteiligungen an Private Equity- und Venture Capital-Fonds zugeordnet. Diese Beteiligungen werden von der Porsche SE in der Regel auf Zeit gehalten. Solche Beteiligungen zeichnen sich typischerweise durch ein hohes Wachstums- und Wertsteigerungspotential während der Halteperiode aus.

3. Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex (§ 161 AktG)

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

Im Geschäftsjahr 2024 hat die Porsche SE im Dezember 2024 die jährliche Entsprechenserklärung nach § 161 AktG abgegeben.

Wortlaut der Erklärung gemäß § 161 Abs. 1 AktG der Porsche SE vom Dezember 2024:

Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche Automobil Holding SE erklären gemäß § 161 Abs. 1 AktG, dass seit Abgabe der letzten Entsprechenserklärung im

¹ Der Begriff Konzern bezieht sich im Folgenden auf den Konzernbegriff nach IFRS.

Dezember 2023 den vom Bundesministerium der Justiz im amtlichen Teil des Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex („DCGK“) in der Fassung des DCGK vom 28. April 2022, veröffentlicht im Bundesanzeiger am 27. Juni 2022, jeweils mit Ausnahme der nachfolgenden Abweichungen entsprochen wurde und auch zukünftig entsprochen wird:

Empfehlung B.5 DCGK:

Gemäß der Empfehlung B.5 DCGK soll für Vorstandsmitglieder eine Altersgrenze festgelegt und in der Erklärung zur Unternehmensführung angegeben werden. Da eine Regelaltersgrenze für Vorstandsmitglieder nicht besteht, wurde und wird dieser Empfehlung nicht entsprochen. Der Aufsichtsrat bestellt die Mitglieder des Vorstands ausschließlich mit Blick auf ihre Qualifikation und ihre Fähigkeit, die Geschäfte der Gesellschaft im Unternehmenswohl zu führen. Die entsprechende Eignung der Vorstandsmitglieder hängt nicht von deren Alter ab. Eine Altersgrenze würde zudem die Auswahl qualifizierter Kandidaten pauschal einschränken und kann diskriminierend wirken.

Empfehlung C.2 DCGK:

Gemäß C.2 DCGK soll für Aufsichtsratsmitglieder eine Altersgrenze festgelegt und in der Erklärung zur Unternehmensführung angegeben werden. Dieser Empfehlung wurde und wird nicht entsprochen. Der Aufsichtsrat ist unverändert der Ansicht, dass die Fähigkeit, den Vorstand bei der Geschäftsführung zu überwachen und zu beraten, nicht bei Erreichen eines bestimmten Alters entfällt. Eine starre Altersgrenze kann sich zudem diskriminierend auswirken.

Empfehlung C.13 Satz 1 DCGK:

Gemäß C.13 Satz 1 DCGK soll der Aufsichtsrat bei seinen Wahlvorschlägen an die Hauptversammlung die persönlichen und die geschäftlichen Beziehungen eines jeden Kandidaten zum Unternehmen, den Organen der Gesellschaft und einem wesentlich an der Gesellschaft beteiligten Aktionär offenlegen. Mit Blick auf diese Empfehlung wurde und wird vorsorg-

lich eine Abweichung erklärt. Die Anforderungen des DCGK sind unbestimmt und in ihrer Abgrenzung und Reichweite unklar. Der Aufsichtsrat hat sich in der Vergangenheit bemüht und wird sich auch in Zukunft bemühen, den Anforderungen von C.13 Satz 1 DCGK gerecht zu werden, kann aber angesichts der Unbestimmtheit, unklaren Reichweite und Abgrenzung der Empfehlung nicht ausschließen, dass dieser Empfehlung nicht voll entsprochen wurde bzw. wird.

Empfehlung G.1, 1. Spiegelstrich DCGK:

In G.1, 1. Spiegelstrich DCGK wird empfohlen, dass im Vergütungssystem festgelegt werden soll, wie für die einzelnen Vorstandsmitglieder die Ziel-Gesamtvergütung bestimmt wird und welche Höhe die Gesamtvergütung nicht übersteigen darf (Maximalvergütung). Diese Empfehlung wird zum Teil in dem Sinne interpretiert, dass der Aufsichtsrat im Vergütungssystem eine Maximalvergütung für jedes Vorstandsmitglied einzeln festlegen soll. Der Aufsichtsrat der Porsche Automobil Holding SE hat im Vergütungssystem im Einklang mit den aktienrechtlichen Bestimmungen eine kollektive Maximalvergütung für den Vorstand insgesamt festgelegt. Auch soll in den Vorstandsdiensverträgen künftig – wie bisher – nicht zwingend eine vertraglich festgelegte Maximalgesamtvergütung festgelegt werden. Hintergrund ist, dass während der grundsätzlichen vierjährigen Geltungsdauer des Vergütungssystems von Fall zu Fall über die individuelle Maximalvergütung im Rahmen der festgelegten Maximalvergütung für den Gesamtvorstand entschieden werden können soll. Es wird daher vorsorglich erklärt, dass der Empfehlung aus G.1, 1. Spiegelstrich DCGK insoweit nicht voll entsprochen wurde und wird, als keine Maximalvergütung für die Vorstandsmitglieder einzeln im Vergütungssystem festgelegt ist.

Empfehlung G.10 Satz 1 DCGK:

G.10 Satz 1 DCGK empfiehlt, dass die dem Vorstandsmitglied gewährten variablen Vergütungsbeträge von ihm unter Berücksichtigung der jeweiligen Steuerbelastung überwiegend in Aktien der Gesellschaft angelegt oder entsprechend aktienbasiert gewährt werden sollen. Das Vorstandsvergütungssystem der

Porsche Automobil Holding SE und die Vorstandsdiensverträge der amtierenden Vorstandsmitglieder sehen weder eine Investitionspflicht in Aktien der Gesellschaft noch eine aktienbasierte variable Vergütung vor. Dies beruht auf der Erwägung, dass der Aktienkurs der Gesellschaft im Fall der Porsche Automobil Holding SE maßgeblich von externen, vom Vorstand nicht kontrollierbaren Faktoren abhängt und daher aus Sicht des Aufsichtsrats keine sinnvolle Incentivierungsfunktion haben kann. Der Empfehlung aus G.10 Satz 1 DCGK wurde und wird daher nicht entsprochen.

Empfehlung G.10 Satz 2 DCGK:

G.10 Satz 2 DCGK empfiehlt, dass das Vorstandsmitglied über die langfristig variablen Gewährungsbeträge erst nach vier Jahren verfügen können soll. Im Vorstandsvergütungssystem und in den Vorstandsdiensverträgen der amtierenden Vorstandsmitglieder ist weiterhin ein zweijähriger Zurückbehaltungszeitraum im Anschluss an das bonusrelevante Geschäftsjahr vorgesehen. Damit wird abweichend von G.10 Satz 2 DCGK im Grundsatz eine Verfügung über den langfristig orientierten Bonusanteil zum Auszahlungszeitpunkt nach Ablauf von drei Jahren ermöglicht. Aus Sicht des Aufsichtsrats ist für die Vergütung der Mitglieder des Vorstands der Porsche Automobil Holding SE ein zweijähriger Zurückbehaltungszeitraum im Anschluss an das bonusrelevante Geschäftsjahr ausreichend und eine auf vier Jahre verlängerte Zurückbehaltung in Bezug auf die langfristige Bonuskomponente nicht angemessen. Der Empfehlung aus G.10 Satz 2 DCGK wurde und wird daher nicht entsprochen.

Empfehlung G.12 DCGK:

G.12 DCGK empfiehlt, dass im Fall der Beendigung eines Vorstandsvertrags die Auszahlung noch offener variabler Vergütungsbestandteile, die auf die Zeit bis zur Vertragsbeendigung entfallen, nach den ursprünglich vereinbarten Zielen und Vergleichsparametern und nach den im Vertrag festgelegten Fälligkeitszeitpunkten oder Haltedauern erfolgen soll. Mit dem ehemaligen Mitglied des Vorstands Herrn Philipp von Hagen wurde anlässlich seines Aus-

scheidens aus dem Vorstand der Gesellschaft vereinbart, die bis zur Vertragsbeendigung noch ausstehenden Erfolgstantiemen für die Jahre 2020 und (anteilig) 2021 auf dem Vorjahresniveau festzusetzen und die ursprünglich vorgesehenen Festsetzungs- bzw. Auszahlungsvoraussetzungen für die Erfolgstantiemen der Jahre 2018 bis (anteilig) 2021 (positives Konzernergebnis und positive Netto-Liquidität der Porsche Automobil Holding SE) nicht anzuwenden. Die ursprünglich für die noch offene variable Vergütung vereinbarten Ziele für Herrn von Hagen wurden damit nicht unverändert für die Zeit bis zur Vertragsbeendigung angewendet. Der Empfehlung aus G.12 DCGK wurde daher in Bezug auf die noch ausstehenden variablen Vergütungszahlungen für Herrn von Hagen für die Jahre 2018 bis 2021 nicht entsprochen. Im Geschäftsjahr 2024 sind an Herrn von Hagen letztmals variable Vergütungsbestandteile ausgezahlt worden. Künftig wird der Empfehlung aus G.12 DCGK daher wieder uneingeschränkt entsprochen.

Empfehlung G.13 Satz 1 DCGK:

G.13 Satz 1 DCGK empfiehlt, dass Zahlungen an ein Vorstandsmitglied bei vorzeitiger Beendigung der Vorstandstätigkeit den Wert von zwei Jahresvergütungen nicht überschreiten (Abfindungs-Cap) und nicht mehr als die Restlaufzeit des Anstellungsvertrags vergüten sollen. Die mit Herrn von Hagen im Zusammenhang mit seinem Ausscheiden getroffene Vereinbarung, mit der eine Fixierung der Erfolgstantiemen für die Jahre 2020 und (anteilig) 2021 auf dem Vorjahresniveau und eine Nichtanwendung der Auszahlungsvoraussetzungen auf die Erfolgstantiemen für die Jahre 2018 bis (anteilig) 2021 vereinbart wurde, hätte unter Umständen dazu führen können, dass Herr von Hagen für die Restlaufzeit des mit ihm bestehenden Anstellungsvertrags eine höhere Vergütung erhalten hätte, als er bei unveränderter Vertragsfortführung erhalten hätte (z.B. wenn sich später herausgestellt hätte, dass die ursprünglich vereinbarten Auszahlungsvoraussetzungen für die Auszahlung der noch offenen Erfolgstantiemen für 2018 bis 2021 in einem oder mehreren Jahren nicht erfüllt waren). In einem solchen Fall wäre der Empfehlung

in G.13 Satz 1 DCGK aufgrund der getroffenen Ausscheidensvereinbarung mit Herrn von Hagen nicht entsprochen worden. Es wurde daher bislang vorsorglich erklärt, dass im Zusammenhang mit der mit Herrn von Hagen getroffenen Ausscheidensvereinbarung der Empfehlung aus G.13 Satz 1 DCGK nicht entsprochen wurde. Im Geschäftsjahr 2024 erhielt Herr von Hagen letztmals Vergütungszahlungen aus der mit ihm abgeschlossenen Ausscheidensvereinbarung. Künftig wird daher keine vorsorgliche Abweichung von der Empfehlung aus G.13 Satz 1 DCGK mehr erklärt.

II. Vorstand

1. Zusammensetzung des Vorstands

Der Vorstand der Porsche SE besteht aus mindestens zwei Personen. Der Aufsichtsrat kann eine höhere Zahl an Mitgliedern bestimmen.

Im Geschäftsjahr 2024 bestand der Vorstand aus vier Personen, den Herren Hans Dieter Pötsch (Vorstandsvorsitzender), Dr. Manfred Döss (Vorstand für Recht und Compliance), Dr. Johannes Lattwein (Vorstand für Finanzen und IT) und Lutz Meschke (Vorstand für Beteiligungsmanagement).

Herr Pötsch ist neben seinem Vorstandsmandat bei der Porsche SE Aufsichtsratsvorsitzender der Volkswagen AG und Mitglied im Aufsichtsrat der Porsche AG. Herr Dr. Döss ist zudem Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG und verantwortet dort das Ressort Integrität und Recht; er ist außerdem Aufsichtsratsvorsitzender der AUDI AG. Herr Meschke war bis zum 25. Februar 2025 auch stellvertretender Vorsitzender des Vorstands und

Vorstand für Finanzen und IT der Porsche AG. Weitere Informationen über die Mitglieder des Vorstands sind unter

<https://www.porsche-se.com/unternehmen/vorstand> abrufbar.

Diversitätskonzept für den Vorstand

Der Aufsichtsrat achtet bei der Bestellung von Vorstandsmitgliedern darauf, dass der Vorstand insgesamt über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung seiner Aufgaben erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und Erfahrungen verfügt. Um diesen Anforderungen Rechnung zu tragen, hat der Aufsichtsrat unter anderem ein Diversitätskonzept beschlossen, mit dem eine vielfältige Besetzung des Vorstands angestrebt wird. Die Gesellschaft ist der Überzeugung, dass eine vielfältige Besetzung des Vorstands die Meinungs- und Kenntnisvielfalt fördert und hilft, ausgewogene Entscheidungen zu treffen und operative und finanzielle Chancen und Risiken frühzeitig zu erkennen. Ungeachtet dessen ist für die Besetzung einer konkreten Vorstandsposition stets das Unternehmensinteresse unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls maßgebend. Der Aufsichtsrat orientiert sich daher in erster Linie an den fachlichen Kenntnissen und der persönlichen Eignung der Kandidaten.

Bei der Zusammensetzung des Vorstands sollen nach Möglichkeit insbesondere die folgenden Diversitätsaspekte mit den darin zum Ausdruck gebrachten Zielvorstellungen berücksichtigt werden:

- Unter Berücksichtigung der für ein Vorstandsamt erforderlichen Erfahrungen sollen im Vorstand unterschiedliche Altersgruppen angemessen repräsentiert sein. Konkrete Vorgaben in Bezug auf das Alter einzelner oder aller Vorstandsmitglieder sollen dabei nicht gemacht werden, um den Aufsichtsrat und den Präsidialausschuss bei der Auswahl

geeigneter Kandidaten nicht über Gebühr einzuschränken. Insbesondere besteht für die Mitglieder des Vorstands keine Regelaltersgrenze oder Grenze für die Zugehörigkeitsdauer.

- Der Aufsichtsrat hat zuletzt im Jahr 2022 gemäß § 111 Abs. 5 AktG für den Frauenanteil im Vorstand eine Zielgröße von 25 % mit einer Umsetzungsfrist bis zum 31. Mai 2027 beschlossen. Für das Diversitätskonzept des Vorstands wurde keine hiervon abweichende Zielgröße festgelegt. Die durch das Zweite Führungspositionen-Gesetz („FüPoG II“) eingeführten geschlechterspezifischen Anforderungen an die Zusammensetzung des Vorstands finden bei der Porsche SE keine Anwendung.
- Die Mitglieder des Vorstands sollen sich im Hinblick auf ihren Bildungs- und beruflichen Hintergrund ergänzen und ein möglichst breites Spektrum von Kenntnissen und Erfahrungen abdecken. Dabei soll insbesondere der Rolle der Gesellschaft als beteiligungsverwaltende Holding und dem jeweiligen Beteiligungsportfolio der Gesellschaft angemessen Rechnung getragen werden.
- Bei der Zusammensetzung des Vorstands soll auf angemessene Internationalität geachtet werden, um dem Umstand Rechnung zu tragen, dass die Gesellschaft sowohl ausländische Beteiligungen als auch deutsche Beteiligungen mit internationalen Aktivitäten hält. Vor diesem Hintergrund soll mindestens ein Vorstandsmitglied über internationale Erfahrung verfügen. Diese soll insbesondere aus einer beruflichen Tätigkeit oder Ausbildung im Ausland oder aus seiner Herkunft resultieren.

Die Umsetzung des Diversitätskonzepts erfolgt durch den Aufsichtsrat, der bei der Bestellung von Vorstandsmitgliedern die vorstehend beschriebenen Diversitätskriterien und deren Ziele berücksichtigt.

Die Anforderungen des Diversitätskonzepts für den Vorstand werden – mit Ausnahme der Zielgröße für

den Frauenanteil, für den eine Umsetzungsfrist bis zum 31. Mai 2027 läuft – erfüllt.

Nachfolgeplanung für den Vorstand

Entsprechend der Empfehlung B.2 Halbsatz 1 DCGK sorgt der Aufsichtsrat gemeinsam mit dem Vorstand für eine langfristige Nachfolgeplanung im Vorstand. Der für Vorstandsangelegenheiten zuständige Präsidialausschuss hat sich auch im Geschäftsjahr 2024 eingehend mit diesem Thema befasst. Zu diesem Themenkreis werden außerdem regelmäßig Gespräche zwischen dem Präsidialausschuss und den Vorstandsmitgliedern geführt. Sofern die Neubesetzung eines Vorstandsressorts erforderlich werden sollte, werden in einem strukturierten Prozess geeignete Kandidaten identifiziert. Dabei kann die Gesellschaft sowohl qualifizierte gesellschaftsinterne als auch -externe Kandidaten berücksichtigen. Ebenfalls nicht ausgeschlossen ist, dass einzelne der derzeit bestehenden Vorstandsressorts bei einer etwaigen Veränderung im Vorstand zusammengelegt werden. Bei den im Geschäftsjahr 2024 erfolgten Verlängerungen der Bestellungen von Herrn Dr. Lattwein und Herrn Meschke wurde der Aspekt einer langfristigen Nachfolgeplanung im Vorstand ebenso berücksichtigt, wie bei der Verlängerung der Bestellung von Herrn Dr. Döss im Januar 2025.

2. Arbeitsweise des Vorstands

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

Die Mitglieder des Vorstands tragen gemeinschaftlich die Verantwortung für die gesamte Geschäftsführung. Sie entscheiden in ihrer Gesamtheit über alle Angelegenheiten von wesentlicher oder grundsätzlicher Bedeutung. Unbeschadet dieser Gesamtverantwortung leitet jedes Vorstandsmitglied den ihm zugewiesenen Geschäftsbereich selbständig, soweit nicht – bei Angelegenheiten von wesentlicher oder grundsätzlicher Bedeutung – der Gesamtvorstand für die Entscheidung zuständig ist.

Vorstandssitzungen werden regelmäßig und grundsätzlich einmal im Monat abgehalten. Sie werden vom Vorstandsvorsitzenden einberufen. Auf Verlangen eines Vorstandsmitglieds ist der Vorstandsvorsitzende zur Einberufung einer Vorstandssitzung verpflichtet. Im Geschäftsjahr 2024 trat der Vorstand in der Regel zweimal im Monat zu Sitzungen zusammen.

Der Vorstand ist beschlussfähig, wenn alle Vorstandsmitglieder geladen sind und mindestens die Hälfte seiner Mitglieder persönlich oder durch elektronische Medien an der Sitzung teilnimmt. Beschlüsse werden mit der Mehrheit der Stimmen der teilnehmenden Mitglieder gefasst. Abweichend von Art. 50 Abs. 2 Satz 1 SE-VO gibt die Stimme des Vorsitzenden bei Stimmgleichheit nicht den Ausschlag. Der Vorstandsvorsitzende bestimmt die Art der Abstimmung. Wenn kein Vorstandsmitglied widerspricht, können Entscheidungen auch im Umlaufwege getroffen werden.

Umgang mit Interessenkonflikten

Bei der Unternehmensführung wurden im Berichtsjahr Interessenkonflikte, die sich unter anderem aus Doppelmandaten (z.B. bei der Porsche SE auf der einen und bei der Volkswagen AG oder der Porsche AG auf der anderen Seite) ergeben konnten, unter Berücksichtigung des Unternehmensinteresses der Porsche SE entsprechend behandelt. Bspw. haben sich Herr Pötsch und Herr Dr. Döss nicht an der Beschlussfassung über das Stimmverhalten der

Porsche SE in der Hauptversammlung der Volkswagen AG beteiligt. Ebenso haben Herr Pötsch und Herr Meschke nicht an der Beschlussfassung über das Stimmverhalten der Porsche SE in der Hauptversammlung der Porsche AG teilgenommen.

Zusammenarbeit mit dem Aufsichtsrat

Der Vorstand informiert den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend über alle für das Unternehmen relevanten Fragen der Strategie, der Planung, der Geschäftsentwicklung, der Risikolage, des Risikomanagements einschließlich der das Interne Kontrollsystem betreffenden organisatorischen Risiken und der Compliance des Unternehmens und stimmt mit dem Aufsichtsrat die strategische Ausrichtung ab. Dem Vorstandsvorsitzenden obliegt die Organisation und die Koordinierung des Dienstverkehrs mit dem Aufsichtsrat und den Mitgliedern des Aufsichtsrats; er hat für die rechtzeitige, gewissenhafte und umfassende Information des Aufsichtsrats zu sorgen und durch ständigen Austausch mit dem Aufsichtsratsvorsitzenden sowie durch fortlaufende Beratung mit ihm die Grundlagen für eine gedeihliche Entwicklung der Porsche SE zu sichern.

Der Vorstand benötigt bei bestimmten Arten von Geschäften die vorherige Zustimmung des Aufsichtsrats. Dazu zählen unter anderem der Erwerb und die Veräußerung von Unternehmen und Unternehmensbeteiligungen, sofern der Wert der Maßnahme im Einzelfall den Betrag von 25 Mio. € übersteigt, die Errichtung und Auflösung von Beteiligungsgesellschaften und die Begründung und Auflösung von Standorten, soweit der jeweilige Vorgang von erheblicher Bedeutung für die Gesellschaft ist, und die Übernahme von Bürgschaften, Schuldversprechen und Garantien außerhalb der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit, sofern der Wert des Rechtsgeschäfts im Einzelfall den Betrag von 5 Mio. € übersteigt sowie bei Rechtsgeschäften mit Stammaktionären, Aufsichtsratsmitgliedern oder Angehörigen solcher Personen außerhalb der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit.

Festlegung von Zielgrößen für den Frauenanteil in den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands

§ 76 Abs. 4 AktG bestimmt, dass der Vorstand für den Frauenanteil in den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands Zielgrößen und eine Frist für die Erreichung dieser Zielgrößen festlegt. Mit Beschluss vom 22. Juni 2022 hat der Vorstand erneut Zielgrößen für den Frauenanteil der beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands in Höhe von jeweils 25 % beschlossen und hat hierfür eine Umsetzungsfrist bis zum 31. Mai 2027 bestimmt. Derzeit beträgt der Frauenanteil auf der ersten Führungsebene 33 % und auf der zweiten Führungsebene 0 %.

leisten, schult die Porsche SE ihre Führungskräfte und Mitarbeiter regelmäßig mit den Regelungsinhalten ihrer internen Richtlinien.

Die Führungskräfte der Porsche SE sorgen dafür, dass die vorstehenden Unternehmensführungspraktiken in den in ihrem Konzernabschluss vollkonsolidierten Tochterunternehmen eingehalten werden, soweit sie dort einen Anwendungsbereich haben. Sowohl die Volkswagen AG als auch die Porsche AG als bedeutendste Beteiligungen der Porsche SE entscheiden in eigener Verantwortung über die im jeweiligen Konzern anzuwendenden Unternehmensführungspraktiken und berichten darüber in ihren jeweiligen Konzernlageberichten, wobei der Porsche AG Konzern einen Teil des Volkswagen Konzerns bildet.

3. Instrumente der Unternehmensführung

Im Rahmen einer verantwortungsvollen Unternehmensführung der Porsche SE hat die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften höchste Priorität. Die Porsche SE befolgt die Empfehlungen des DCGK sowohl hinsichtlich seiner auf die Einzelgesellschaft bezogenen Empfehlungen als auch hinsichtlich seiner konzernbezogenen Empfehlungen in dem jeweils in der Erklärung zum DCGK und etwaigen Aktualisierungen zum Ausdruck kommenden Umfang. Darüber hinaus hat der Vorstand der Porsche SE interne Richtlinien aufgestellt, die die Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen gewährleisten sollen, da das Ansehen der Porsche SE durch das Auftreten, das Verhalten und das Handeln jedes Einzelnen im Unternehmen mitgeprägt wird.

Die Führungskräfte der Porsche SE tragen maßgeblich die Verantwortung dafür, dass die Richtlinien und Regelungen im Unternehmen konsequent beachtet und eingehalten werden. Jede Führungskraft muss im täglichen Geschäft stets darauf bedacht sein, ihren Mitarbeitern eine größtmögliche Handlungsfreiheit zu gewähren, ohne dabei jedoch die Grundsätze der ordnungsgemäßen Unternehmensführung außer Acht zu lassen. Um dies zu gewähr-

Rechnungslegung und Abschlussprüfung

Der Konzernabschluss der Porsche SE wird unter Anwendung der International Financial Reporting Standards („IFRS“), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen handelsrechtlichen Vorschriften aufgestellt. Grundlage des Jahresabschlusses der Porsche SE als Muttergesellschaft des Porsche SE Konzerns sind die Rechnungslegungsvorschriften des Handelsgesetzbuchs und die besonderen Rechnungslegungsvorschriften des Aktiengesetzes. Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2024 und für die prüferische Durchsicht des Halbjahresfinanzberichts 2024 ist die Grant Thornton AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Düsseldorf, als unabhängige Wirtschaftsprüfungsgesellschaft. Darüber hinaus werden die der Entsprechenserklärung gemäß § 161 Abs. 1 AktG zugrundeliegenden Tatsachen bei der Durchführung der Abschlussprüfung berücksichtigt. Sofern durch den Abschlussprüfer Tatsachen festgestellt werden, aus denen sich eine Unrichtigkeit der Entsprechenserklärung ergibt, wird der Vorsitzende des Prüfungsausschusses darüber informiert. Zudem ist der

Abschlussprüfer dazu aufgefordert, solche Unrichtigkeiten im Prüfungsbericht zu vermerken.

Compliance

Die Porsche SE bekennt sich klar zur Compliance als Teil ihrer Unternehmenskultur. Die Einhaltung von Gesetzen, sonstigen Rechtsnormen, dem für die Beschäftigten sowie für den Vorstand der Porsche SE verbindlichen Verhaltenskodex („Code of Conduct“), Gesellschaftsrichtlinien und sonstigen unternehmensinternen Regelungen gehört zu den Grundprinzipien unternehmerischen Handelns der Porsche SE.

In Übereinstimmung mit den Vorgaben des DCGK sorgt der Vorstand für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen und der unternehmensinternen Richtlinien und wirkt auf deren Beachtung hin. Die Porsche SE hat ein eigenes Vorstandsressort für die Themen „Recht und Compliance“. Die Aufgabe des für Recht und Compliance ressortzuständigen Vorstands der Porsche SE besteht darin, an den Gesamtvorstand in allen Fragen der Compliance zu berichten, präventive Maßnahmen einzuführen, sie zu steuern, zu überwachen und auf Regeleinhaltung hinzuwirken. Grundlage der Compliance-Aktivitäten ist eine Strategie, die einen präventiven Ansatz verfolgt. Darüber hinaus hat die Porsche SE Prozesse implementiert, die sicherstellen, dass sie über potenziell regelwidriges Verhalten informiert wird, um solche Verhaltensweisen aufzuklären, abstellen und ahnden zu können.

Um Mitarbeitern sowie Dritten die Möglichkeit einzuräumen, Hinweise auf eventuelle Rechtsverstöße im Unternehmen zu geben, hat die Porsche SE unterschiedliche Meldewege eingerichtet. Eingehende Hinweise werden streng vertraulich behandelt. Der Schutz des Hinweisgebers hat für die Gesellschaft höchste Priorität. Die Porsche SE hat ein Compliance Council eingerichtet, das regelmäßig die Compliance der Gesellschaft behandelt. Es unterstützt den Vorstand Recht und Compliance bei

der Wahrnehmung seiner Aufgaben, insbesondere bei der Überwachung der Einhaltung der auf die Gesellschaft und ihre Mitarbeiter anwendbaren gesetzlichen Regelungen sowie der Prävention möglicher Verstöße.

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

Ebenso werden Compliance und Integrität bei der Porsche SE durch den Code of Conduct sichergestellt. Der Code of Conduct wird durch die interne Gesellschaftsrichtlinie zur Compliance sowie weitere Gesellschaftsrichtlinien zu ausgewählten Themenbereichen konkretisiert und ergänzt.

Die Porsche SE führt darüber hinaus für ihre Mitarbeiter Informationsmaßnahmen und Schulungen zu den Inhalten ihres Compliance Management Systems, insbesondere den Rollen und Verantwortlichkeiten sowie Maßnahmen und Prozessen, und zu ausgewählten Compliance-Themenbereichen durch. Auf diese Weise wird ein Bewusstsein für regelkonformes Verhalten und dessen Überwachung bei der Porsche SE geschaffen, das hilft, potenziell regelwidriges Verhalten zu erkennen und zu vermeiden.

Risikomanagementsystem und Internes Kontrollsystem

Der Porsche SE Konzern verfügt über ein konzernweites Risikomanagement- und Internes Kontrollsystem, mit dessen Hilfe die Unternehmensleitung wesentliche Risiken frühzeitig erkennt und dadurch in die Lage versetzt wird, rechtzeitig erforderliche Gegenmaßnahmen einzuleiten. Das Risikomanagement- und Interne Kontrollsystem kann grundsätzlich auch nachhaltigkeitsbezogene Aspekte umfassen. Die Ausgestaltung des Risikomanagementsystems und des Internen Kontrollsystems liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Vorstands und erfolgt gemäß § 91 Abs. 3 AktG unter Berücksichtigung des Um-

fangs der Geschäftstätigkeit und der Risikolage des Unternehmens. Das Risikomanagement- und Interne Kontrollsystem im Porsche SE Konzern wird fortlaufend auf seine Angemessenheit und Wirksamkeit geprüft und unter Berücksichtigung veränderter Rahmenbedingungen kontinuierlich optimiert. Im Geschäftsjahr 2024 lagen Vorstand und Aufsichtsrat keine Informationen vor, die auf eine unzureichende Angemessenheit und Wirksamkeit des Risikomanagementsystems und des Internen Kontrollsystems zum 31. Dezember 2024 schließen lassen könnten. Weitere Einzelheiten zum Risikomanagement- und Internen Kontrollsystem werden im Kapitel „Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung“ erläutert.

Kommunikation und Transparenz

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

<https://www.porsche-se.com>

auf der sämtliche Pressemitteilungen und Finanzberichte ebenso eingestellt sind wie die Satzung der Porsche SE, die Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat und Informationen zur Hauptversammlung.

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

Umwelt-, Arbeitnehmer- und Sozialbelange sowie Achtung von Menschenrechten

Die Porsche SE misst Umwelt-, Arbeitnehmer- und Sozialbelangen sowie der Achtung der Menschenrechte eine hohe Bedeutung bei. Dies spiegelt sich auch in mehreren Beteiligungen der Porsche SE wider, in deren jeweiligen Geschäftsmodellen Nachhaltigkeitsaspekte verankert sind. Die Porsche SE geht davon aus, dass die Bedeutung von Nachhaltigkeitsaspekten in den Geschäftsmodellen von Beteiligungen der Porsche SE noch weiter zunimmt. In diesem Zusammenhang spielt für die Porsche SE auch das Thema Environmental, Social, Governance („ESG“), welches die Grundprinzipien des nachhaltigen Wirtschaftens beschreibt, eine zentrale Rolle. Vorstand und Aufsichtsrat erkennen die besondere Bedeutung ESG-relevanter Themen für die Unternehmenstätigkeit der Porsche SE ausdrücklich an. Die vom Aufsichtsrat benannte ESG-Expertin im Aufsichtsrat ist Frau Mag. (FH) Marianne Heiß.

4. Vergütung

Der Aufsichtsrat hat bereits im Verlauf des Geschäftsjahrs 2023 das damals aktuelle Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands der Porsche SE fortentwickelt, das am 23. Juli 2021 einstimmig von der Hauptversammlung gebilligt worden war (das „Vergütungssystem 2021“). Am 4. Dezember 2023 hat der Aufsichtsrat das weiterentwickelte Vergütungssystem beschlossen (das „weiterentwickelte Vergütungssystem 2024“). Das weiterentwickelte Vergütungssystem 2024 wurde von der Hauptversammlung am 11. Juni 2024 einstimmig gebilligt. Es findet rückwirkend zum 1. Januar 2024 Anwendung, wobei die zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung mit Vorstandsmitgliedern geschlossenen Dienstverträge bis zu einer etwaigen Verlängerung unberührt fortgelten. Die Vorstandsvergütung setzt

sich auch nach dem weiterentwickelten Vergütungssystem 2024 weiterhin aus fixen, erfolgsunabhängigen sowie variablen, erfolgsabhängigen Vergütungsbestandteilen zusammen.

Der Aufsichtsrat beabsichtigt, am 20. März 2025 ein weiterentwickeltes Vergütungssystem zu beschließen (das „weiterentwickelte Vergütungssystem 2025“). Das weiterentwickelte Vergütungssystem 2025 soll der Hauptversammlung der Porsche SE am 23. Mai 2025 zur Billigung vorgelegt werden. Es soll rückwirkend zum 1. Januar 2025 Anwendung finden. Zu diesem Zweck sollen mit den Vorstandsmitgliedern – mit der Maßgabe einer Billigung des weiterentwickelten Vergütungssystems 2025 durch die Hauptversammlung – Änderungsvereinbarungen zu den bestehenden Dienstverträgen abgeschlossen werden. Die Vorstandsvergütung soll sich auch nach dem weiterentwickelten Vergütungssystem 2025 weiterhin aus fixen, erfolgsunabhängigen sowie variablen, erfolgsabhängigen Vergütungsbestandteilen zusammensetzen.

Der durch den Vorstand und Aufsichtsrat zu erstellende Vergütungsbericht über das Geschäftsjahr 2024 und der Vermerk des Abschlussprüfers gemäß § 162 AktG sowie das Vergütungssystem 2021 und die weiterentwickelten Vergütungssysteme 2024 und 2025 gemäß § 87a Abs. 1 und 2 Satz 1 AktG werden auf unserer Website unter

<https://www.porsche-se.com/unternehmen/corporate-governance>

veröffentlicht.

5. Wertpapiertransaktionen der Vorstandsmitglieder

Nach Maßgabe des Art. 19 der europäischen Marktmissbrauchsverordnung sind Mitglieder des Vorstands sowie in enger Beziehung zu ihnen stehende Personen verpflichtet, Eigengeschäfte in Aktien oder Schuldtiteln der Porsche SE oder

damit verbundenen Derivaten oder anderen damit verbundenen Finanzinstrumenten offenzulegen. Die Porsche SE veröffentlicht Meldungen über derartige Transaktionen unter anderem auf der Porsche SE-Website.

III. Aufsichtsrat

1. Zusammensetzung des Aufsichtsrats

Die Größe und Zusammensetzung des Aufsichtsrats der Porsche SE bestimmen sich nach den europäischen SE-Vorschriften und einer mit Vertretern der europäischen Porsche-Arbeitnehmer im Jahr 2007 abgeschlossenen und durch Vereinbarungen vom 1. Februar 2017 und vom 9. September 2022 geänderten Mitbestimmungsvereinbarung sowie den Regelungen der Satzung.

Der Aufsichtsrat besteht ausschließlich aus von der Hauptversammlung zu bestellenden Mitgliedern (Anteilseignervertreter). Der Aufsichtsrat besteht satzungsgemäß aus zehn Anteilseignervertretern, die auf der Porsche SE-Website unter

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

aufgeführt sind.

Der Aufsichtsrat der Porsche SE ist nach Maßgabe von Gesetz und Satzung sowie in Übereinstimmung mit den von der Gesellschaft befolgten Empfehlungen des DCGK in einer Weise zusammzusetzen, die jederzeit eine qualifizierte Überwachung und Beratung des Vorstands gewährleistet. Überwachung und Beratung umfassen auch Nachhaltigkeitsfragen. Der Aufsichtsrat muss durch seine Mitglieder insgesamt über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung dieser Aufgaben erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen verfügen. Die Zu-

sammensetzung des Aufsichtsrats berücksichtigt dabei insbesondere die Tätigkeit der Gesellschaft als international ausgerichtete, kapitalmarktorientierte Beteiligungsholding im Bereich Mobilitätslösungen sowie die Eigentümerstruktur der Gesellschaft.

Anforderungsprofil, konkrete Ziele für die Zusammensetzung und Diversitätskonzept

Vor diesem Hintergrund hat der Aufsichtsrat gemäß der Empfehlung C.1 des DCGK ein Kompetenzprofil sowie weitere Ziele für seine Zusammensetzung, mit denen insbesondere die vielfältige Besetzung des Aufsichtsrats angestrebt wird, beschlossen (gemeinsam das „Anforderungsprofil“). Die Empfehlungen des Nominierungsausschusses an den Aufsichtsrat und die Wahlvorschläge des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung sollen die im Anforderungsprofil niedergelegten Kriterien für die Suche und Auswahl von geeigneten Kandidaten angemessen berücksichtigen.

Der Aufsichtsrat soll als Gesamtgremium über Kompetenzen verfügen, die für die Tätigkeit der Gesellschaft als international ausgerichtete, kapitalmarktorientierte Beteiligungsholding im Bereich Mobilitätslösungen von wesentlicher Bedeutung sind. Hierzu zählen insbesondere Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen in

- der Überwachung und Beratung der Geschäftsleitung international tätiger, kapitalmarktorientierter Unternehmen;
- der Entwicklung, Konstruktion, Herstellung und dem Vertrieb von Fahrzeugen und Fahrzeugkomponenten auf dem internationalen Markt;
- dem Bereich der technischen und wissenschaftlichen Innovationen insbesondere der Automobilindustrie und ihrer Digitalisierung sowie der Entwicklung intelligenter Verkehrs- und Mobilitätskonzepte;

- dem Bereich Unternehmenskäufe und Übernahmen;
- Bilanzierung, Controlling, Risikomanagement sowie Recht und Compliance in international tätigen, kapitalmarktorientierten Unternehmen;
- den für die Gesellschaft bedeutsamen Nachhaltigkeitsfragen.

Unabhängig von dem Vorstehenden muss jederzeit mindestens ein Mitglied des Aufsichtsrats über Sachverstand auf dem Gebiet Rechnungslegung und mindestens ein weiteres Mitglied des Aufsichtsrats über Sachverstand auf dem Gebiet Abschlussprüfung verfügen. Eines dieser Mitglieder des Aufsichtsrats oder ein weiteres Mitglied des Aufsichtsrats muss darüber hinaus sowohl über besondere Kenntnisse und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen sowie Internen Kontroll- und Risikomanagementsystemen verfügen als auch mit der Abschlussprüfung vertraut sein. Die Mitglieder des Aufsichtsrats müssen in ihrer Gesamtheit mit den Sektoren, in denen die Gesellschaft tätig ist, vertraut sein.

Nach der Empfehlung C.1 Satz 5 DCGK ist der Stand der Umsetzung des Kompetenzprofils in einer Qualifikationsmatrix offenzulegen:

**Qualifikationsmatrix des Aufsichtsrats der
Porsche Automobil Holding SE nach Empfehlung
C.1 Satz 5 DCGK:**

Der Aufsichtsrat der Porsche SE hat in Übereinstimmung mit Empfehlung C.1 Satz 1 des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) konkrete Ziele für seine Zusammensetzung benannt und ein Kompetenzprofil erarbeitet. Er ist als Gesamtgremium mit dem Tätigkeitssektor der Gesellschaft als international ausgerichtete, kapitalmarkt-orientierte Beteiligungsholding im Bereich

Mobilitätslösungen vertraut und mit Kompetenzen ausgestattet, die für die Tätigkeit der Gesellschaft von wesentlicher Bedeutung sind. Auf der Grundlage der jährlichen Selbsteinschätzung verfügen die Aufsichtsratsmitglieder derzeit über die folgenden Qualifikationen, die nach der Zielsetzung des Aufsichtsrats innerhalb des Gesamtgremiums vertreten sein sollen:

	Dr. Wolfgang Porsche	Dr. Hans Michel Piëch	Mag. Josef Michael Ahorner	Mag. (FH) Marianne Heiß	Dr. Günther Horvath	Prof. Dr. Ulrich Lehner	Sophie Piëch	Dr. Ferdinand Oliver Porsche	Peter Daniell Porsche	Prof. TU Graz e.h. KR Ing. Siegfried Wolf
Qualifikation¹										
Überwachung und Beratung der Geschäftsleitung	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Fahrzeuge und Fahrzeugkomponenten	•	•	•					•	•	•
Technische und wissenschaftliche Innovationen	•	•		•		•	•	•	•	•
Unternehmenskäufe und Übernahmen	•	•		•	•	•		•	•	•
Bilanzierung, Controlling, Risikomanagement, Recht und Compliance		•		•	•	•		•		
Nachhaltigkeit				•		•	•		•	•
Rechnungslegung				•		•		•		
Abschlussprüfung				•		•		•		

¹ Die nachfolgend genannten Qualifikationen beschreiben stichwortartig die im Kompetenzprofil der Gesellschaft näher beschriebenen Fähigkeiten, Kenntnisse und fachlichen Erfahrungen.

Bei der Zusammensetzung des Aufsichtsrats sollen nach Möglichkeit zudem insbesondere die folgenden Ziele und Diversitätsaspekte mit den darin zum Ausdruck gebrachten Zielvorstellungen berücksichtigt werden („Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats der Gesellschaft und Diversitätskonzept“):

- Mehr als die Hälfte der Mitglieder des Aufsichtsrats (jedenfalls solange der Aufsichtsrat nur aus Anteilseignervertretern besteht) soll unabhängig von der Gesellschaft und vom Vorstand gemäß Empfehlung C.7 des DCGK sein.
- Mindestens zwei der Mitglieder des Aufsichtsrats sollen gemäß Empfehlung C.9 des DCGK unabhängig von den kontrollierenden Aktionären sein.
- Dem Aufsichtsrat sollen gemäß Empfehlung C.11 des DCGK nicht mehr als zwei ehemalige Mitglieder des Vorstands angehören.
- Aufsichtsratsmitglieder sollen gemäß Empfehlung C.12 des DCGK keine Organfunktion oder Beratungsaufgaben bei wesentlichen Wettbewerbern des Unternehmens ausüben und nicht in einer persönlichen Beziehung zu einem wesentlichen Wettbewerber stehen.
- Der Aufsichtsrat hat im Jahr 2022 gemäß § 111 Abs. 5 AktG eine Zielgröße für den Frauenanteil im Aufsichtsrat in Höhe von 10 % mit einer Umsetzungsfrist bis zum 31. Mai 2027 festgesetzt. Für das Diversitätskonzept des Aufsichtsrats soll keine hiervon abweichende Zielgröße festgelegt werden. Dem Aufsichtsrat gehören zwei weibliche Mitglieder an, was einer Quote von 20 % entspricht. Die festgesetzte Zielgröße für den Frauenanteil im Aufsichtsrat ist somit übertroffen.
- Dem Aufsichtsrat sollen ausschließlich Personen angehören, die den zur ordnungsgemäßen Erfüllung des Aufsichtsratsmandats erforderlichen Zeitaufwand erbringen können.
- Der Aufsichtsrat soll bei seiner Zusammensetzung auf eine angemessene Altersstruktur achten. Eine Altershöchstgrenze für Mitglieder des Aufsichtsrats und eine Regelgrenze für die Zugehörigkeitsdauer zum Aufsichtsrat bestehen nicht. Der Aufsichtsrat ist unverändert der Ansicht, dass die Fähigkeit, den Vorstand bei der Geschäftsführung zu überwachen und zu beraten, nicht bei Erreichen eines bestimmten Alters oder einer bestimmten Zugehörigkeitsdauer entfällt. Eine starre Altersgrenze kann sich zudem diskriminierend auswirken.
- Die Mitglieder des Aufsichtsrats sollen sich im Hinblick auf ihren Bildungs- und beruflichen Hintergrund ergänzen und ein möglichst breites Spektrum von Kenntnissen und Erfahrungen abdecken. Dabei soll insbesondere der Rolle der Gesellschaft als beteiligungsverwaltende Holding und dem jeweiligen Beteiligungsportfolio der Gesellschaft angemessen Rechnung getragen werden.
- Bei der Zusammensetzung des Aufsichtsrats soll auf angemessene Internationalität geachtet werden, um dem Umstand Rechnung zu tragen, dass die Gesellschaft sowohl ausländische Beteiligungen als auch deutsche Beteiligungen mit internationalen Aktivitäten hält. Vor diesem Hintergrund sollen mindestens drei Aufsichtsratsmitglieder über internationale Erfahrung verfügen. Diese soll insbesondere aus einer beruflichen Tätigkeit oder Ausbildung im Ausland oder aus ihrer Herkunft resultieren.

Die vorgenannten Ziele beziehen sich, soweit nicht anders bestimmt, auf den Aufsichtsrat insgesamt. Der Aufsichtsrat kann für seine Besetzung nur Wahlvorschläge an die Hauptversammlung unterbreiten. Die Bestellung der Aufsichtsratsmitglieder erfolgt im Regelfall durch die Hauptversammlung.

Wahlvorschläge von Aufsichtsratsmitgliedern an die Hauptversammlung der Porsche SE müssen die gesetzlichen Vorgaben an die Besetzung des Aufsichtsrats erfüllen und sollen die selbstgesetzten Ziele des Anforderungsprofils berücksichtigen. Der Nominierungsausschuss soll daher bei den Empfehlungen an den Aufsichtsrat die im Anforderungsprofil niedergelegten Kriterien für die Suche und Auswahl von geeigneten Kandidaten angemessen beachten.

Nach Auffassung des Aufsichtsrats sind die Kriterien des Anforderungsprofils in der derzeitigen Zusammensetzung des Aufsichtsrats vollständig erfüllt.

Wahl zum Aufsichtsrat

Mit Ablauf der Hauptversammlung am 11. Juni 2024 endete die Amtszeit des von der Hauptversammlung am 27. Juni 2019 gewählten Aufsichtsratsmitglieds Herrn Prof. TU Graz e.h. KR Ing. Siegfried Wolf. Die Hauptversammlung hat auf Vorschlag des Aufsichtsrats – gestützt auf die Empfehlung des Nominierungsausschusses – Herrn Prof. TU Graz e.h. KR Ing. Siegfried Wolf für eine weitere Amtszeit als Aufsichtsratsmitglied mit einer Amtszeit bis zum Ablauf der Hauptversammlung, die über die Entlastung der Mitglieder des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2028 beschließt, gewählt.

Sachverstand auf den Gebieten der Rechnungslegung und Abschlussprüfung

Die Mitglieder des Aufsichtsrats sind in ihrer Gesamtheit mit den Sektoren, in denen die Gesellschaft tätig ist, vertraut. Darüber hinaus ist im Aufsichtsrat Sachverstand auf den Gebieten der Rechnungslegung und Abschlussprüfung vorhanden. Dieser ist entsprechend den gesetzlichen Anforderungen nach dem Gesetz zur Stärkung der Finanzmarktintegrität („FISG“) auf mindestens zwei Mitglieder verteilt. Gemäß § 100 Abs. 5 AktG muss

mindestens ein Mitglied des Aufsichtsrats über Sachverstand auf dem Gebiet Rechnungslegung und mindestens ein weiteres Mitglied des Aufsichtsrats über Sachverstand auf dem Gebiet Abschlussprüfung verfügen. Mit Herrn Prof. Dr. Ulrich Lehner und Herrn Dr. Ferdinand Oliver Porsche, die zugleich Mitglieder des Prüfungsausschusses sind, verfügt der Aufsichtsrat über zwei Mitglieder, die aufgrund ihrer langjährigen Erfahrung mit Fragen der Rechnungslegung, der Abschlussprüfung und interner Kontrollverfahren über umfangreiche Kenntnisse und besonderen Sachverstand in diesen Bereichen verfügen.

Unabhängigkeit der Anteilseignervertreter

Mindestens zwei Anteilseignervertreter sollen nach Einschätzung des Aufsichtsrats unabhängig im Sinne der Empfehlung C.6 DCGK sein. Der Aufsichtsrat verfügt nach eigener Einschätzung über eine angemessene Anzahl unabhängiger Anteilseignervertreter.

Unabhängig von der Gesellschaft, dem Vorstand und den kontrollierenden Aktionären im Sinne der Empfehlung C.6 DCGK sind die folgenden drei Aufsichtsratsmitglieder: Frau Mag. (FH) Marianne Heiß, Herr Prof. Dr. Ulrich Lehner und Herr Prof. TU Graz e.h. KR Ing. Siegfried Wolf.

Unabhängig von der Gesellschaft und ihrem Vorstand im Sinne der Empfehlung C.7 DCGK sind jedenfalls die folgenden sechs Mitglieder des Aufsichtsrats: Herr Mag. Josef Michael Ahorner, Frau Mag. (FH) Marianne Heiß, Herr Dr. Günther Horvath, Frau Sophie Piëch, Herr Peter Daniell Porsche und Herr Prof. TU Graz e.h. KR Ing. Siegfried Wolf. Herr Dr. Wolfgang Porsche, Herr Dr. Hans Michel Piëch, Herr Dr. Ferdinand Oliver Porsche und Herr Prof. Dr. Ulrich Lehner gehören seit mehr als 12 Jahren dem Aufsichtsrat an und erfüllen damit einen der sogenannten Indikatoren für eine mögliche

Einschränkung ihrer Unabhängigkeit im Sinne der Empfehlung C.7 DCGK. Der Aufsichtsrat ist gleichwohl der Auffassung, dass Herr Dr. Wolfgang Porsche, Herr Dr. Hans Michel Piëch, Herr Dr. Ferdinand Oliver Porsche und Herr Prof. Dr. Ulrich Lehner unabhängig sind. Im Rahmen der Arbeit des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse zeigt sich, dass Herr Dr. Wolfgang Porsche, Herr Dr. Hans Michel Piëch, Herr Dr. Ferdinand Oliver Porsche und Herr Prof. Dr. Ulrich Lehner weiterhin uneingeschränkt über die erforderliche kritische Distanz zu der Gesellschaft und ihrem Vorstand verfügen, um den Vorstand bei seiner Geschäftsführung angemessen zu überwachen und zu begleiten.

Unabhängig von den kontrollierenden Aktionären im Sinne der Empfehlung C.9 DCGK sind die folgenden drei Aufsichtsratsmitglieder: Frau Mag. (FH) Marianne Heiß, Herr Prof. Dr. Ulrich Lehner und Herr Prof. TU Graz e.h. KR Ing. Siegfried Wolf.

2. Arbeitsweise des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat erfüllt seine gesetzlichen und ihm durch die Satzung auferlegten Aufgaben in gemeinschaftlicher Arbeit seiner Mitglieder. Zu den Aufgaben des Aufsichtsrats gehören insbesondere die Überwachung und Beratung der Geschäftsführung. Darüber hinaus unterliegen bestimmte Arten von Geschäften des Vorstands der vorherigen Zustimmung des Aufsichtsrats. Ferner bedürfen wesentliche Geschäfte mit nahestehenden Personen gemäß § 111b Abs. 1 AktG der Zustimmung des Aufsichtsrats.

Der Aufsichtsrat hat sich eine Geschäftsordnung gegeben, die auf der Porsche SE-Website unter

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

abgerufen werden kann. Der Aufsichtsrat arbeitet vertrauensvoll mit den übrigen Unternehmensorganen zum Wohle des Unternehmens zusammen.

Seine Mitglieder haben gleiche Rechte und Pflichten; sie sind an Aufträge und Weisungen nicht gebunden, insbesondere nicht an solche der Aktionäre.

Der Aufsichtsratsvorsitzende beruft die Aufsichtsratssitzungen unter Einhaltung einer Frist von mindestens vierzehn Tagen ein. Der Aufsichtsrat muss zweimal im Kalenderhalbjahr und soll einmal im Kalendervierteljahr Sitzungen abhalten. Darüber hinaus sind Aufsichtsratssitzungen einzuberufen, wenn ein besonderer Grund vorliegt. Im Geschäftsjahr 2024 hat der Aufsichtsrat vier ordentliche Sitzungen abgehalten.

An den Sitzungen des Aufsichtsrats nehmen bei Bedarf die Mitglieder des Vorstands oder einzelne Mitglieder des Vorstands teil. Der Aufsichtsrat berät auch regelmäßig ohne den Vorstand. Über die Teilnahme der Mitglieder des Vorstands entscheidet der Aufsichtsratsvorsitzende. Auf Antrag eines Mitglieds entscheidet hierüber der Aufsichtsrat. Wird der Abschlussprüfer als Sachverständiger zugezogen, nehmen der Vorstand und der Leiter Finanzen an dieser Sitzung nicht teil, es sei denn, der Aufsichtsrat erachtet ihre Teilnahme als erforderlich.

Der Aufsichtsrat ist beschlussfähig, wenn nach Einladung sämtlicher Mitglieder mindestens die Hälfte der nach der Satzung erforderlichen Mitglieder an der Beschlussfassung teilnimmt. Er beschließt mit der Mehrheit der Stimmen der teilnehmenden Mitglieder.

Ergibt eine Abstimmung Stimmgleichheit, so gibt die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag. Beschlüsse des Aufsichtsrats können auch in einer Telefon- oder Videokonferenz oder außerhalb einer Sitzung durch schriftliche, fernmündliche oder in Textform übermittelte Stimmabgaben erfolgen, wenn der Aufsichtsratsvorsitzende dies bestimmt.

Weitere Informationen zur Arbeit des Aufsichtsrats, insbesondere zu den Sitzungen im Geschäftsjahr 2024 (z. B. zur Präsenz der Aufsichtsratsmitglieder und zu den Themen) können dem Bericht des Aufsichtsrats als Teil des Geschäftsberichts unter

<https://www.porsche-se.com/investor-relations/finanzpublikationen>

entnommen werden.

Umgang mit Interessenkonflikten

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

Die Behandlung etwaig auftretender Interessenkonflikte erfolgte im Berichtsjahr nach folgendem Grundsatz: Die Mitglieder des Aufsichtsrats der Porsche SE prüfen, insbesondere vor Sitzungen und bei Beschlussfassungen, ob Interessenkonflikte bestehen, und legen diese gegebenenfalls offen. Dies gilt vor allem für Mitglieder, die auch Mitglied im Aufsichtsrat der Volkswagen AG oder im Aufsichtsrat der Porsche AG sind. Sofern die Prüfung zum Ergebnis kommt, dass ein Interessenkonflikt vorliegt, nehmen die jeweiligen Mitglieder nicht an der Abstimmung über den betreffenden Beschlussgegenstand teil bzw. enthalten sich bei der Abstimmung der Stimme. An einer Abstimmung kann sich ein Aufsichtsratsmitglied dann nicht durch Abgabe von Ja- oder Nein-Stimmen beteiligen, wenn die Beschlussfassung die Vornahme eines Rechtsgeschäfts mit ihm oder die Einleitung eines Rechtsstreits zwischen ihm und dem Unternehmen betrifft.

Selbstbeurteilung des Aufsichtsrats

Im Einklang mit Empfehlung D.12 DCGK überprüft der Aufsichtsrat in der Regel alle zwei Jahre, wie wirksam der Aufsichtsrat insgesamt und seine Ausschüsse ihre Aufgaben erfüllen. Zu diesem Zweck wird ein Fragebogen an die Mitglieder des Aufsichtsrats verteilt, in dem sie ihre Einschätzung der Wirksamkeit der Arbeitsweise des Aufsichtsrats abgeben und Möglichkeiten zur Verbesserung vorschlagen können. Das Ergebnis der Auswertung dieser Fragebögen wird in der nachfolgenden ordentlichen Sitzung des Aufsichtsrats besprochen und über die Umsetzung etwaiger Verbesserungsmöglichkeiten wird diskutiert. Die letzte Selbstbeurteilung gemäß Empfehlung D.12 DCGK wurde im zweiten Halbjahr des Geschäftsjahres 2024 durchgeführt. Der Aufsichtsrat hat dabei seine Arbeit und die Arbeit seiner Ausschüsse nach bestimmten festgelegten Kriterien evaluiert. Einzelne Mitglieder des Aufsichtsrats haben auch Änderungs- oder Verbesserungsvorschläge für die Arbeitsweise des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse mitgeteilt, die anschließend im Plenum des Aufsichtsrats besprochen worden sind. Das Ergebnis der Selbstbeurteilung hat gezeigt, dass kein grundsätzlicher Veränderungsbedarf besteht.

Fortbildungs- und Schulungsmaßnahmen

Die Mitglieder des Aufsichtsrats nehmen die für ihre Aufgabe erforderlichen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen grundsätzlich eigenverantwortlich wahr und werden dabei von der Porsche SE sowohl organisatorisch als auch durch die Übernahme etwaiger Kosten unterstützt. Im Dezember 2023 wurde eine Fortbildung für den gesamten Aufsichtsrat durchgeführt, die über Batterien im Automobilwettbewerb aus Investorensicht informiert hat. Zuletzt erfolgte für den gesamten Aufsichtsrat im Oktober 2024 eine Schulung im Bereich Korruptions- und Bestechungsbekämpfung. Die Porsche SE unterstützt zudem neu in den Aufsichtsrat gewählte Mitglieder

umfassend und unter Hinzuziehung interner sowie gegebenenfalls auch externer Experten bei ihrer Amtseinführung.

Aufgabenwahrnehmung und Zusammenarbeit mit dem Vorstand

Der Aufsichtsrat hat auch im Geschäftsjahr 2024 sämtliche Aufgaben wahrgenommen, die ihm nach Gesetz oder Satzung obliegen. Der Aufsichtsrat hat den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens beraten und sein Handeln aufmerksam überwacht. Der Aufsichtsrat war zugleich in alle grundlegenden Entscheidungen eingebunden. Vom Vorstand wurde er regelmäßig, umfassend und zeitnah über die wesentlichen Aspekte der Geschäftsentwicklung, die Ertragslage sowie die Risiken und deren Management informiert. Der Aufsichtsrat hat seine Entscheidungen auf Grundlage umfassender Berichte und Beschlussvorschläge des Vorstands getroffen. Der Aufsichtsrat hatte ausreichend Gelegenheit, sich im Plenum und in den Ausschüssen mit den Berichten und Beschlussvorschlägen des Vorstands auseinanderzusetzen. Über Projekte und Vorgänge von besonderer Bedeutung oder Dringlichkeit hat ihn der Vorstand umfassend informiert, teils in Sitzungen und teils auch außerhalb von Sitzungen. Der Aufsichtsrat hat alle nach Gesetz oder Satzung erforderlichen Beschlüsse gefasst, mitunter auch im Umlaufverfahren. Der Vorsitzende des Gremiums stand in ständigem Kontakt mit dem Vorstand. Ereignisse von außerordentlicher Bedeutung für die Lage und Entwicklung des Konzerns konnten somit ohne Zeitverzug erörtert werden.

3. Ausschüsse des Aufsichtsrats und deren Arbeitsweise

Zur Wahrnehmung seiner Aufgaben hatte der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2024 insgesamt drei Ausschüsse (Präsidialausschuss, Prüfungsausschuss und Nominierungsausschuss) eingerichtet. Die konkrete Zusammensetzung der im Geschäfts-

jahr 2024 eingerichteten Ausschüsse ist im Überblick am Ende dieses Kapitels wiedergegeben.

Die Sitzungen der Ausschüsse werden durch den jeweiligen Ausschussvorsitzenden einberufen, wobei die Einberufungsfrist in der Regel eine Woche nicht unterschreiten soll. Ausschüsse, die anstelle des Aufsichtsrats entscheiden, sind nur beschlussfähig, wenn alle Ausschussmitglieder an der Beschlussfassung durch Stimmabgabe oder Enthaltung mitwirken. Der jeweilige Ausschussvorsitzende berichtet dem Aufsichtsrat regelmäßig über die Tätigkeit seines Ausschusses.

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

Weitere Informationen zur Arbeit der Ausschüsse können dem Bericht des Aufsichtsrats als Teil des Geschäftsberichts unter

<https://www.porsche-se.com/investor-relations/finanzpublikationen>

entnommen werden.

Präsidialausschuss

Der Präsidialausschuss entscheidet in Eilfällen über nach der Geschäftsordnung des Vorstands zustimmungspflichtige Geschäfte. Außerdem fungiert er als Personalausschuss und spricht Empfehlungen über Abschluss, Änderung und Aufhebung von Anstellungsverträgen der Vorstandsmitglieder an den Aufsichtsrat aus. Der Präsidialausschuss ist für die Genehmigung von Nebentätigkeiten der Vorstandsmitglieder zuständig. Darüber hinaus erarbeitet der Präsidialausschuss für jedes abgelaufene Geschäftsjahr unter Berücksichtigung der jeweiligen Geschäfts- und Ertragslage und basierend auf der

individuellen Leistung des einzelnen Vorstandsmitglieds einen Vorschlag für die individuelle Höhe der variablen Vergütung. Dieser Vorschlag wird dem Aufsichtsrat der Porsche SE zur Entscheidung vorgelegt. Der Präsidialausschuss ist außerdem für die Vorbereitung von Beschlüssen des Aufsichtsrats und die Behandlung von Themen zuständig, die zur Umsetzung der durch den Vorstand erarbeiteten Investitionsstrategie erforderlich oder zweckmäßig sind. Hierfür kann er auch Empfehlungen an den Aufsichtsrat richten.

Der Präsidialausschuss setzt sich aus dem Aufsichtsratsvorsitzenden, seinem Stellvertreter und einem weiteren Mitglied des Aufsichtsrats zusammen. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats ist zugleich Vorsitzender des Präsidialausschusses.

Prüfungsausschuss

Der Prüfungsausschuss unterstützt den Aufsichtsrat bei der Überwachung der Geschäftsführung und befasst sich insbesondere mit der Prüfung der Rechnungslegung, der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionssystems, der Abschlussprüfung, insbesondere der Auswahl und der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers, der Qualität der Abschlussprüfung und den vom Abschlussprüfer zusätzlich erbrachten Leistungen sowie der Compliance.

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

nichtfinanziellen Konzernbericht und bereitet deren Prüfung durch den Aufsichtsrat vor.

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

Der Prüfungsausschuss kann schließlich nach der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats die dem Aufsichtsrat nach § 111 Abs. 2 AktG zustehenden besonderen Einsichts- und Prüfungsrechte wahrnehmen, soweit dies für die Wahrnehmung seiner Aufgaben erforderlich ist oder nützlich erscheint. Der Prüfungsausschuss ist berechtigt, Auskünfte im Zusammenhang mit seiner Tätigkeit vom Abschlussprüfer und vom Vorstand einzuholen. Zudem kann jedes Mitglied des Prüfungsausschusses über den Vorsitzenden des Prüfungsausschusses unmittelbar bei den Leitern derjenigen Zentralbereiche der Gesellschaft, die für die den Prüfungsausschuss betreffenden Aufgaben zuständig sind, Auskünfte einholen.

Der Prüfungsausschuss besteht aus drei Mitgliedern. Mindestens ein Mitglied des Prüfungsausschusses muss über Sachverstand auf dem Gebiet

Rechnungslegung und mindestens ein weiteres Mitglied über Sachverstand auf dem Gebiet Abschlussprüfung verfügen. Gemäß der Empfehlung D.3 DCGK soll der Sachverstand auf dem Gebiet der Rechnungslegung in besonderen Kenntnissen und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und Interner Kontroll- und Risikomanagementsysteme bestehen und der Sachverstand auf dem Gebiet Abschlussprüfung in besonderen Kenntnissen und Erfahrungen in der Abschlussprüfung. Zur Rechnungslegung und Abschlussprüfung gehören auch, sofern einschlägig, der nichtfinanzielle Konzernbericht und dessen Prüfung. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses soll zumindest auf dem Gebiet der Rechnungslegung oder der Abschlussprüfung entsprechend sachverständig sein. Der Aufsichtsratsvorsitzende soll nicht den Vorsitz im Prüfungsausschuss innehaben.

Die vorstehend beschriebenen Anforderungen wurden im Geschäftsjahr 2024 erfüllt. Herr Prof. Dr. Ulrich Lehner als Vorsitzender des Prüfungsausschusses und Herr Dr. Ferdinand Oliver Porsche als Mitglied des Prüfungsausschusses verfügen jeweils über den notwendigen Sachverstand auf dem Gebiet Rechnungslegung und dem Gebiet Abschlussprüfung. Sowohl Herr Prof. Dr. Ulrich Lehner als auch Herr Dr. Ferdinand Oliver Porsche verfügen insbesondere durch langjährige Geschäftsführungstätigkeiten sowie Tätigkeiten als Aufsichtsratsmitglieder großer Kapitalgesellschaften über einen fundierten Sachverstand auf den Gebieten Rechnungslegung und Abschlussprüfung. Zudem war Herr Prof. Dr. Ulrich Lehner als Steuerberater und Wirtschaftsprüfer tätig sowie mehrere Jahre bei verschiedenen Unternehmen in den Bereichen Controlling, Rechnungswesen und Finanzen beschäftigt. Herr Dr. Ferdinand Oliver Porsche hat seine Kenntnisse in den Bereichen der Abschlussprüfung und Rechnungslegung aufgrund seiner langjährigen Tätigkeit als Vorsitzender des Prüfungsausschusses der Volkswagen AG vertieft.

An den Sitzungen des Prüfungsausschusses nehmen der Vorstandsvorsitzende, der Vorstand für Finanzen und IT, der Vorstand für Recht und Compliance und der Leiter Finanzen teil, sofern nicht der Vorsitzende des Prüfungsausschusses im Einzelfall etwas anderes bestimmt. Wird der Abschlussprüfer als Sachverständiger zugezogen, nehmen der Vorstand und der Leiter Finanzen an dieser Sitzung nicht teil, es sei denn, der Prüfungsausschuss erachtet ihre Teilnahme als erforderlich. Der Prüfungsausschuss berät ungeachtet dessen regelmäßig auch ohne den Vorstand mit dem Abschlussprüfer. Zudem steht der Vorsitzende des Prüfungsausschusses auch außerhalb der Sitzungen mit dem Abschlussprüfer im Austausch und berichtet hierüber im Prüfungsausschuss.

Nominierungsausschuss

Der Nominierungsausschuss schlägt dem Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung geeignete Kandidaten vor. Im Geschäftsjahr 2024 hat der Nominierungsausschuss einmal getagt und dabei dem Aufsichtsrat Herrn Prof. TU Graz e.h. KR Ing. Siegfried Wolf für eine weitere Amtsperiode zur Wahl vorgeschlagen.

Der Nominierungsausschuss besteht aus drei Mitgliedern. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats ist stets zugleich Vorsitzender des Nominierungsausschusses.

4. Vergütung

Die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder der Porsche SE ist in § 13 der Satzung festgesetzt. Danach erhalten die Aufsichtsratsmitglieder für ihre Tätigkeit eine fixe Vergütung, deren Höhe im Einzelnen von den übernommenen Aufgaben im Aufsichtsrat bzw. in dessen Ausschüssen abhängt, sowie eine Erstattung ihrer Auslagen. Eine variable Vergütung ist nicht vorgesehen. Die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder wurde der Hauptversammlung zuletzt am 23. Juli 2021 zur Beschlussfassung

vorgelegt und einstimmig durch die Hauptversammlung bestätigt. Im Geschäftsjahr 2024 erfolgte keine Anpassung des bestehenden Vergütungssystems. Vorstand und Aufsichtsrat halten die Vergütung unverändert für angemessen. Das Vergütungssystem des Aufsichtsrats soll der Hauptversammlung der Porsche SE am 23. Mai 2025 zur Bestätigung vorgelegt werden.

Der durch den Vorstand und Aufsichtsrat zu erstellende Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2024 und der Vermerk des Abschlussprüfers gemäß § 162 AktG sowie der letzte Vergütungsbeschluss gemäß § 113 Abs. 3 AktG werden auf unserer Website unter

<https://www.porsche-se.com/unternehmen/corporate-governance>

veröffentlicht.

5. Wertpapiertransaktionen der Aufsichtsratsmitglieder

Nach Maßgabe des Art. 19 der europäischen Marktmissbrauchsverordnung sind Mitglieder des Aufsichtsrats sowie in enger Beziehung zu ihnen stehende Personen verpflichtet, Eigengeschäfte in Aktien oder Schuldtiteln der Porsche SE oder damit verbundenen Derivaten oder anderen damit verbundenen Finanzinstrumenten offenzulegen. Die Porsche SE veröffentlicht Meldungen über derartige Transaktionen unter anderem auf der Porsche SE-Website.

IV. Aktionäre und Hauptversammlung

Das Grundkapital der Porsche SE ist je zur Hälfte in Stammaktien mit und in Vorzugsaktien ohne Stimmrecht eingeteilt. Die Aktionäre nehmen im Rahmen der satzungsmäßig vorgesehenen Möglichkeiten ihre Rechte vor oder während der Hauptversammlung wahr und üben dabei, soweit sie Stammaktien halten, ihr Stimmrecht aus. Bei der Beschlussfassung gewährt jede Stammaktie der Porsche SE eine Stimme. Es gibt keine Aktien mit Mehr- oder Vorzugsstimmrechten. Ein Höchststimmrecht existiert ebenfalls nicht.

Jeder Aktionär ist berechtigt, an der Hauptversammlung teilzunehmen, sich zu den Gegenständen der Tagesordnung zu äußern, Anträge zu stellen und Auskunft über Angelegenheiten der Gesellschaft zu verlangen, soweit dies zur sachgemäßen Beurteilung eines Gegenstands der Tagesordnung erforderlich ist.

Hauptversammlungen der Porsche SE können als Präsenzhauptversammlung oder aufgrund einer von der Hauptversammlung 2023 beschlossenen Satzungsermächtigung als sogenannte virtuelle Hauptversammlung ohne physische Präsenz der Aktionäre oder ihrer Bevollmächtigten abgehalten werden.

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

Porsche Automobil Holding SE

Liste aller Ausschüsse des Aufsichtsrats der Porsche Automobil Holding SE und ihrer Mitglieder im Geschäftsjahr 2024

Präsidialausschuss:

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

Prüfungsausschuss:

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

Nominierungsausschuss:

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

Weitere Informationen zu den vorstehend genannten und amtierenden Ausschussmitgliedern, insbesondere zum ausgeübten Beruf sowie der Mitgliedschaft in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien, sind unter

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

abrufbar.

Porsche SE – Angaben zum Jahresabschluss nach HGB

Ertragslage

Die Porsche SE erzielte im Geschäftsjahr 2024 einen Jahresfehlbetrag in Höhe von 1.521 Mio. € (Jahresüberschuss: 1.441 Mio. €), wovon 1.683 Mio. € (1.510 Mio. €) auf das Beteiligungsergebnis und minus 2.926 Mio. € (0 Mio. €) auf Abschreibungen auf Finanzanlagen entfallen. Das Beteiligungsergebnis enthält insbesondere Dividendenerträge aus der Beteiligung an der Volkswagen AG in Höhe von 1.441 Mio. € (1.393 Mio. €) sowie aus der Beteiligung an der Porsche AG in Höhe von 262 Mio. € (114 Mio. €). Dies entspricht dem im zusammengefassten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2023 im Geschäftsjahr 2024 in Aussicht gestellten Dividendenertrag in Höhe von 1,7 Mrd. €. Daneben enthält das Beteiligungsergebnis im Saldo einen Aufwand aus Ergebnisabführungsverträgen in Höhe von 20 Mio. € (Ertrag in Höhe von 3 Mio. €). Die Abschreibungen auf Finanzanlagen betreffen vollständig Abschreibungen auf den Buchwert der Anteile an der Porsche AG. Aufgrund des im Vergleich zum IFRS-Konzernabschluss geringeren

Beteiligungsbuchwerts der Anteile an der Volkswagen AG im handelsrechtlichen Jahresabschluss waren keine Abschreibungen auf den Buchwert der Anteile an der Volkswagen AG vorzunehmen.

Die sonstigen betrieblichen Erträge des Vorjahres beinhalten insbesondere einen Ertrag aus einem Ausgleichsanspruch gegenüber der Volkswagen AG. Dieser resultierte aus einem auf entstandene steuerliche Vor- und Nachteile gerichteten Ausgleichsmechanismus des Einbringungsvertrags im Zusammenhang mit der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG im Geschäftsjahr 2012.

Die Entwicklung des Zinsergebnisses steht insbesondere mit dem höheren Anstieg der flüssigen Mittel und Wertpapiere des Umlaufvermögens im Vergleich zum Anstieg der Finanzschulden im Zusammenhang, sodass die entsprechend gestiegenen Zinserträge die gestiegenen Zinsaufwendungen überkompensieren.

Gewinn- und Verlustrechnung der Porsche Automobil Holding SE

Mio. €	2024	2023
Umsatzerlöse	0	0
Sonstige betriebliche Erträge	5	234
Personalaufwand	-16	-19
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-19	-20
Beteiligungsergebnis	1.683	1.510
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-2.926	
Zinsergebnis	-244	-267
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-5	3
Ergebnis nach Steuern	-1.521	1.441
Sonstige Steuern	0	0
Jahresfehlbetrag/-überschuss	-1.521	1.441
Einstellungen in (-) bzw. Entnahmen (+) aus anderen Gewinnrücklagen	2.105	-658
Bilanzgewinn	584	783

Vermögens- und Finanzlage

Das Anlagevermögen in Höhe von 30.632 Mio. € (33.488 Mio. €) beinhaltet im Wesentlichen die Beteiligung an der Volkswagen AG in Höhe von 22.912 Mio. € (22.912 Mio. €) sowie die Beteiligung an der Porsche AG in Höhe von 7.180 Mio. € (10.106 Mio. €). Der Rückgang des Buchwerts der Beteiligung an der Porsche AG resultiert aus einer außerplanmäßigen Abschreibung in Höhe von 2.926 Mio. €.

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen beinhalten im Wesentlichen Forderungen aufgrund von Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträgen.

Die flüssigen Mittel enthalten Bankguthaben einschließlich kurzfristiger Termingeldanlagen.

Die Rückstellungen enthalten Positionen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen, Steuerrückstellungen sowie sonstige Rückstellungen.

Die Porsche SE hat im April 2024 zwei Anleihen im Volumen von 1,6 Mrd. € begeben. Die Anleihen haben Laufzeiten bis September 2029 beziehungsweise September 2032. Die fünfjährige Tranche im Volumen von 750 Mio. € ist mit einem Kupon von 3,750 %, die achtjährige Tranche im Volumen von 850 Mio. € ist mit einem Kupon von 4,125 % ausgestattet. Gegenläufig kam es im Geschäftsjahr 2024 zur Tilgung von Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von insgesamt 770 Mio. €.

Die Verbindlichkeiten betreffen unverändert insbesondere Darlehensbeziehungen mit Tochtergesellschaften sowie Verbindlichkeiten aufgrund von Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträgen.

Bilanz der Porsche Automobil Holding SE

Mio. €	31.12.2024	31.12.2023
Aktiva		
Anlagevermögen	30.632	33.488
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	9	6
Sonstige Vermögensgegenstände	14	19
Wertpapiere des Umlaufvermögens	576	283
Flüssige Mittel	1.823	724
Rechnungsabgrenzungsposten	12	9
	33.067	34.530
Passiva		
Eigenkapital	25.061	27.365
Rückstellungen	94	94
Anleihen	3.666	2.062
Schuldscheindarlehen	2.796	2.805
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.173	1.953
Verbindlichkeiten	278	251
	33.067	34.530

Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage der Porsche SE

Der Vorstand der Porsche SE beurteilt die wirtschaftliche Lage der Gesellschaft sowie ihrer wesentlichen Beteiligungen an der Volkswagen AG und der Porsche AG trotz des anspruchsvollen Umfelds als solide.

Das Geschäftsjahr 2024 war für die Kernbeteiligungen der Porsche SE mit einem zunehmend veränderten und sehr herausfordernden wirtschaftlichen und politischen Umfeld verbunden, insbesondere hinsichtlich der sich verschärfenden Wettbewerbssituation im Automobilsektor, der Marktentwicklung in China, des langsameren Hochlaufs der Elektromobilität sowie hinsichtlich weiter zunehmender geopolitischer Spannungen und protektionistischer Tendenzen. Bei der Porsche AG war die Geschäftsentwicklung zudem insbesondere auch von Anlaufkosten im Zusammenhang mit einer umfassenden Erneuerung des Produktportfolios geprägt.

Insbesondere veränderte Zukunftserwartungen in Bezug auf die Porsche AG führten im Jahresabschluss der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2024 zu einer nicht zahlungswirksamen Wertberichtigung in Höhe von 2.926 Mio. € (auf den Abschnitt „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“ wird verwiesen). Die Abschreibung auf den Buchwert der Anteile an der Porsche AG sowie die gegenläufigen Dividendenerträge aus den Beteiligungen an der Volkswagen AG sowie der Porsche AG haben den handelsrechtlichen Jahresabschluss der Porsche SE maßgeblich geprägt. Dieser weist für das Geschäftsjahr 2024 einen Jahresfehlbetrag in Höhe von 1.521 Mio. € (Jahresüberschuss: 1.441 Mio. €) aus. Die im Geschäftsjahr erfassten Dividendenerträge entsprechen dem im zusammengefassten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2023 für die Porsche SE im Geschäftsjahr 2024 in Aussicht gestellten Betrag.

Risiken der Geschäftsentwicklung

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

Dividendenvorschlag

Die Dividendenpolitik der Porsche SE ist darauf ausgerichtet, eine verlässliche und attraktive Dividende auszuschütten. Hierbei sollen die Aktionäre an der finanziellen Entwicklung der Porsche SE angemessen partizipieren (siehe hierzu auch den Abschnitt „Ziele und Strategie“ im Kapitel „Grundlagen des Konzerns“).

Der handelsrechtliche Jahresabschluss der Porsche SE weist zum 31. Dezember 2024 bei einem Jahresfehlbetrag in Höhe von 1.521 Mio. € und einer Entnahme aus den Gewinnrücklagen in Höhe von 2.105 Mio. € einen Bilanzgewinn in Höhe von 584 Mio. € aus. Der Vorstand der Porsche SE schlägt vor, die Auszahlung einer Dividende je Stammaktie von 1,904 € (2,554 €) und je Vorzugsaktie von 1,910 € (2,560 €), das heißt in Höhe von insgesamt 584 Mio. € (783 Mio. €), zu beschließen.

Abhängigkeitsbericht

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

bracht bzw. eine angemessene Gegenleistung erhalten. Durch diese Rechtsgeschäfte wurde die Gesellschaft nicht benachteiligt.“

Ausblick

Wir verweisen auf die Aussagen im Abschnitt „Voraussichtliche Entwicklung des Porsche SE Konzerns“ im Kapitel „Prognosebericht und Ausblick“, die insbesondere auch die Erwartungen für die Muttergesellschaft widerspiegeln. Die Porsche SE erwartet basierend auf dem Vorschlag des Vorstands und des Aufsichtsrats der Volkswagen AG eine Dividende in Höhe von 6,30 € je Volkswagen Stammaktie und 6,36 € je Volkswagen Vorzugsaktie sowie basierend auf dem Vorschlag des Vorstands und des Aufsichtsrats der Porsche AG 2,30 € je Porsche AG Stammaktie für das Geschäftsjahr 2024. Mithin wird auf Ebene der Porsche SE mit Dividendenerträgen von der Volkswagen AG und der Porsche AG in Höhe von insgesamt 1,3 Mrd. € (vor Abzug von Kapitalertragsteuer) gerechnet, welche den Jahresabschluss und das Jahresergebnis 2025 voraussichtlich maßgeblich prägen werden. Zudem schlägt der Vorstand der Porsche SE der Hauptversammlung vor, die Auszahlung einer Dividende je Stammaktie von 1,904 € und je Vorzugsaktie von 1,910 €, das heißt in Höhe von insgesamt 584 Mio. € für das Geschäftsjahr 2024 zu beschließen.

Stuttgart, den 19. März 2025
Porsche Automobil Holding SE

Der Vorstand



4

Konzernabschluss



4

Konzernabschluss

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	194
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	195
Konzernbilanz	196
Konzern-Eigenkapitalpiegel	197
Konzern-Kapitalflussrechnung	198
Konzernanhang	199

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung der Porsche Automobil Holding SE vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024

Mio. €	Anhang	2024	2023
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	[4], [5]	- 19.861	5.208 ¹
Ergebnis aus der laufenden At-Equity-Bewertung		3.430	5.208 ¹
Ergebnis aus Wertberichtigungen		- 23.292	- 1
Erträge aus der Beteiligungsbewertung	[6]	13	1
Aufwendungen aus der Beteiligungsbewertung	[6]	- 29	- 1
Beteiligungsergebnis		- 19.878	5.208¹
Sonstige betriebliche Erträge	[7]	5	220
Personalaufwand	[8]	- 17	- 17
Abschreibungen		- 1	- 1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	[9]	- 18	- 18
Ergebnis vor Finanzergebnis		- 19.909	5.391¹
Finanzierungsaufwendungen		- 319	- 293
Übriges Finanzergebnis		78	24
Finanzergebnis	[10]	- 241	- 269
Ergebnis vor Steuern		- 20.150	5.122¹
Ertragsteuern	[11]	133	- 47 ¹
Angepasstes Ergebnis nach Steuern	[12]	3.151	5.074¹
Ergebnis aus Wertberichtigungen auf Kernbeteiligungen		- 23.287	
Latente Steuern aus Wertberichtigungen auf Kernbeteiligungen		119	
Ergebnis nach Steuern		- 20.017	5.074¹
davon entfallen auf die Aktionäre der Porsche SE		- 20.017	5.074 ¹
Ergebnis je Stammaktie (unverwässert und verwässert) in €	[15]	- 65,36	16,57 ¹
Ergebnis je Vorzugsaktie (unverwässert und verwässert) in €	[15]	- 65,36	16,57 ¹

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund einer Vorjahreskorrektur gem. IAS 8 auf Ebene des Volkswagen Konzerns angepasst. Auf die Ausführungen in Anhangangabe [1], Abschnitt „Änderungen zur Vorperiode“ wird verwiesen.

Konzern-Gesamtergebnisrechnung der Porsche Automobil Holding SE vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024

Mio. €	2024	2023
Ergebnis nach Steuern	-20.017	5.074¹
Neubewertungen aus Pensionen	0	-3
Latente Steuern auf Neubewertungen aus Pensionen	0	1
Nicht reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen (vor Steuern)	676	-648
Latente Steuern auf nicht reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen	-159	216
Nicht reklassifizierbare latente Steuern im Zusammenhang mit Anteilen an assoziierten Unternehmen	-8	7
Gesamtsumme nicht reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge	510	-428
Reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge aus Cashflow-Hedges (vor Steuern)	-17	-103
Latente Steuern auf reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge aus Cashflow-Hedges	5	31
Reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen (vor Steuern)	110	-608
Latente Steuern auf reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen	131	-34
Reklassifizierbare latente Steuern im Zusammenhang mit Anteilen an assoziierten Unternehmen	-4	10
Gesamtsumme reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge	226	-704
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	736	-1.132
Gesamtergebnis	-19.281	3.943¹
davon entfallen auf die Aktionäre der Porsche SE	-19.281	3.943 ¹

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund einer Vorjahreskorrektur gem. IAS 8 auf Ebene des Volkswagen Konzerns angepasst. Auf die Ausführungen in Anhangangabe [1], Abschnitt „Änderungen zur Vorperiode“ wird verwiesen.

Konzernbilanz der Porsche Automobil Holding SE zum 31. Dezember 2024

Mio. €	Anhang	31.12.2024	31.12.2023
Aktiva			
Immaterielle Vermögenswerte			0
Sachanlagen		1	1
At Equity bewertete Anteile	[4], [13]	40.270	60.993 ¹
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	[14], [22]	150	103
Übrige Vermögenswerte		0	0
Langfristige Vermögenswerte		40.421	61.097¹
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	[14], [22]	13	19
Übrige Vermögenswerte		2	1
Ertragsteuerforderungen	[11]	3	3
Wertpapiere	[22]	576	283
Termingeldanlagen	[22]	140	230
Flüssige Mittel	[22]	1.686	494
Kurzfristige Vermögenswerte		2.419	1.030
		42.841	62.126¹
Passiva			
Gezeichnetes Kapital	[15]	306	306
Kapitalrücklage	[15]	4.884	4.884
Gewinnrücklagen	[15]	29.850	50.574 ¹
Übrige Rücklagen (OCI)	[15]	67	-669
Eigenkapital		35.108	55.096¹
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	[16]	33	32
Sonstige Rückstellungen	[17]	20	24
Finanzschulden	[18], [22]	7.447	6.616
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	[14], [22]	36	43
Übrige Verbindlichkeiten		1	1
Passive latente Steuern	[11]	46	177 ¹
Langfristige Schulden		7.583	6.893¹
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	[16]	1	1
Sonstige Rückstellungen	[17]	18	18
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	[22]	3	1
Finanzschulden	[18], [22]	114	109
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	[22]	1	1
Übrige Verbindlichkeiten		5	5
Ertragsteuerverbindlichkeiten	[11]	8	3
Kurzfristige Schulden		150	137
		42.841	62.126¹

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund einer Vorjahreskorrektur gem. IAS 8 auf Ebene des Volkswagen Konzerns angepasst. Auf die Ausführungen in Anhangangabe [1], Abschnitt „Änderungen zur Vorperiode“ wird verwiesen.

Konzern-Eigenkapitalspiegel der Porsche Automobil Holding SE vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024

Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklage	Gewinn- rücklagen	Übrige Rücklagen (OCI)	Konzern- eigenkapital
Stand am 1.1.2023	306	4.884	46.476	473	52.139
Vorjahreskorrektur gem. IAS 8			-209		-209
Stand nach Anpassung am 1.1.2023	306	4.884	46.266	473	51.930
Ergebnis nach Steuern			5.074 ¹		5.074 ¹
Sonstiges Ergebnis nach Steuern				-1.132	-1.132
Gesamtergebnis der Periode			5.074 ¹	-1.132	3.943 ¹
Dividendenzahlung			-783		-783
Sonstige Eigenkapitalveränderungen auf Ebene at Equity bewerteter Anteile			16	-10	6
Stand am 31.12.2023	306	4.884	50.574¹	-669	55.096¹
Stand am 1.1.2024	306	4.884	50.574¹	-669	55.096¹
Ergebnis nach Steuern			-20.017		-20.017
Sonstiges Ergebnis nach Steuern				736	736
Gesamtergebnis der Periode			-20.017	736	-19.281
Dividendenzahlung			-783		-783
Sonstige Eigenkapitalveränderungen auf Ebene at Equity bewerteter Anteile			76	0	76
Stand am 31.12.2024	306	4.884	29.850	67	35.108

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund einer Vorjahreskorrektur gem. IAS 8 auf Ebene des Volkswagen Konzerns angepasst. Auf die Ausführungen in Anhangangabe [1], Abschnitt „Änderungen zur Vorperiode“ wird verwiesen.

Das Eigenkapital wird in Anhangangabe [15] erläutert.

Konzern-Kapitalflussrechnung der Porsche Automobil Holding SE vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024

Mio. €	2024	2023
1. Laufende Geschäftstätigkeit		
Ergebnis nach Steuern	-20.017	5.074 ¹
Beteiligungsergebnis	19.878	-5.208 ¹
Abschreibungen	1	1
Zinsaufwand	319	293
Zinsertrag	-78	-24
Ertragsteueraufwand (+) / -ertrag (-)	-133	47 ¹
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+) und Erträge (-)	-1	0
Veränderung sonstiger Aktiva	-1	-1
Veränderung der Pensionsrückstellungen	-1	0
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	-5	-13
Veränderung sonstiger Passiva	6	-3
Erhaltene Dividenden	1.703	1.529
Erhaltene Zahlungen im Zusammenhang mit der Auflösung von Derivaten	1	97
Gezahlte Zinsen	-317	-248
Erhaltene Zinsen	76	17
Gezahlte Ertragsteuern		-5
Erhaltene Ertragsteuern		316
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	1.431	1.873
2. Investitionsbereich		
Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	0	0
Auszahlungen für Investitionen in Anteile an at Equity bewerteten Unternehmen	-7	-15
Auszahlungen für Investitionen in sonstige Anteile an Unternehmen	-67	-49
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapiere	-293	-214
Veränderung der Geldanlagen in Termingelder	90	35
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	-277	-243
3. Finanzierungsbereich		
Auszahlungen an Aktionäre der Porsche SE	-783	-783
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	1.591	4.711
Auszahlungen für die Tilgung von Finanzschulden	-771	-5.151
Mittelzufluss/-abfluss aus Finanzierungstätigkeit	37	-1.222
4. Finanzmittelbestand		
Finanzmittelbestand am 1.1.	494	86
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes (Zwischensumme 1. bis 3.)	1.192	408
Finanzmittelbestand am 31.12.	1.686	494

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund einer Vorjahreskorrektur gem. IAS 8 auf Ebene des Volkswagen Konzerns angepasst. Auf die Ausführungen in Anhangangabe [1], Abschnitt „Änderungen zur Vorperiode“ wird verwiesen.

Anhangangabe [19] enthält weitere Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung.

Konzernanhang

Grundlagen und Methoden	200
[1] Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze	
[2] Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung	
[3] Konzernkreis	
[4] Angaben zu wesentlichen at Equity bewerteten Anteilen	
Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	255
[5] Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	
[6] Erträge und Aufwendungen aus der Beteiligungsbewertung	
[7] Sonstige betriebliche Erträge	
[8] Personalaufwand	
[9] Sonstige betriebliche Aufwendungen	
[10] Finanzergebnis	
[11] Ertragsteuern	
[12] Angepasstes Konzernergebnis nach Steuern	
Erläuterungen zur Konzernbilanz	265
[13] At Equity bewertete Anteile	
[14] Sonstige finanzielle Vermögenswerte	
[15] Eigenkapital	
[16] Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	
[17] Sonstige Rückstellungen	
[18] Finanzschulden	
Sonstige Angaben	274
[19] Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung	
[20] Segmentberichterstattung	
[21] Kapitalmanagement	
[22] Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente	
[23] Eventualschulden aus Rechtsstreitigkeiten	
[24] Nahestehende Unternehmen und Personen	
[25] Bezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats	
[26] Honorar des Abschlussprüfers	
[27] Ereignisse nach dem Bilanzstichtag	
[28] Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex	

Konzernanhang der Porsche Automobil Holding SE für das Geschäftsjahr 2024

Grundlagen und Methoden

[1] Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze

Allgemeine Angaben

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 Porsche SE als Mutterunternehmen des Porsche SE Konzerns stellt den Konzernabschluss für den größten Kreis von Unternehmen auf. Die Gesellschaft ist beim Amtsgericht Stuttgart unter der Registernummer HRB 724512 eingetragen.

Die Porsche SE ist eine Holdinggesellschaft mit Beteiligungen in den Bereichen Mobilitäts- und Industrietechnologie. Ihre Geschäftstätigkeit umfasst insbesondere den Erwerb, das Halten und Verwalten sowie die Veräußerung von Beteiligungen.

Die Porsche SE hält insbesondere die Mehrheit der Stammaktien der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg („Volkswagen AG“, „Volkswagen“ oder „VW“), einem der weltweit führenden Automobilhersteller. Zudem hält die Porsche SE eine direkte Beteiligung an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart („Porsche AG“). Diese langfristigen Beteiligungen an der Volkswagen AG und der Porsche AG bilden die Kategorie „Kernbeteiligungen“. Darüber hinaus hält der Porsche SE Konzern in der Kategorie „Portfoliobeteiligungen“ Minderheitsbeteiligungen an Technologieunternehmen. Zudem werden dieser Kategorie Beteiligungen an Private Equity und Venture Capital Fonds zugeordnet. Portfoliobeteiligungen werden von der Porsche SE in der Regel auf Zeit gehalten und zeichnen sich typischerweise durch ein hohes Wachstums- und Wertsteigerungspotenzial während der Halteperiode aus. Der in beiden Kategorien bestehende Sektorfokus auf Mobilitäts- und Industrietechnologie kann um angrenzende Bereiche erweitert werden. Diese Kategorisierung der Beteiligungen der Porsche SE liegt auch der Segmentberichterstattung nach IFRS 8 zugrunde (vgl. Anhangangabe [20]). Hinsichtlich der Strategien und Ziele der Porsche SE sowie weiterer Erläuterungen zu den Beteiligungen wird auf die Ausführungen im Abschnitt „Grundlagen des Konzerns“ im mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlagebericht („zusammengefasster Konzernlagebericht“) verwiesen.

Der Konzernabschluss der Porsche SE wird gemäß § 315e HGB aufgestellt und steht im Einklang mit den International Financial Reporting Standards („IFRS“), wie sie in der Europäischen Union („EU“) anzuwenden sind, sowie den ergänzend anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften.

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

Die Konzernwährung lautet auf Euro (€). Die Angaben erfolgen, sofern nicht anders vermerkt, in Millionen Euro (Mio. €). Alle Beträge und Prozentangaben sind kaufmännisch gerundet. Dies kann bei der Addition zu Abweichungen führen. Die Angabe von Nullwerten erfolgt bei Beträgen kleiner 0,5 Mio. €. Bei Vorliegen eines Betrags von 0,00 € erfolgt keine Angabe. Die Vergleichswerte des Vorjahres werden neben den Werten des aktuellen Berichtszeitraums in Klammern dargestellt.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Der Vorstand hat den Konzernabschluss und den zusammengefassten Konzernlagebericht der Porsche SE mit Beschluss vom 19. März 2025 aufgestellt. Zu diesem Zeitpunkt endet der Wertaufhellungszeitraum.

Änderungen zur Vorperiode

Anpassung der Darstellung in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Die im Berichtszeitraum vorgenommenen Wertberichtigungen der Buchwerte der Kernbeteiligungen – Volkswagen AG und Porsche AG – auf ihren jeweiligen Nutzungswert zum 31. Dezember 2024 (vgl. Anhangangaben [4], [5] und [13]) prägen das Konzernergebnis nach Steuern der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2024 maßgeblich. Es ist zu erwarten, dass sich auch künftige Nutzungswertänderungen der Kernbeteiligungen in Folgeperioden unmittelbar und innerhalb der Wertaufholungsgrenzen vollständig auf deren Buchwerte auswirken und sich im Konzernergebnis nach Steuern niederschlagen werden. Infolgedessen wird das Konzernergebnis nach Steuern voraussichtlich auch künftig maßgeblich durch die Nutzungswertbestimmung für die beiden Kernbeteiligungen geprägt sein und nur noch in geringerem Maße durch das der Porsche SE im Wege der Equity-Bewertung zuzurechnende anteilige Ergebnis der Kernbeteiligungen. Das Konzernergebnis nach Steuern ist somit wesentlich vom Barwert der erwarteten ewigen Rente („Terminal Value“) der Kernbeteiligungen beeinflusst und folglich nicht mehr uneingeschränkt dazu geeignet, die operative Geschäftsentwicklung in Bezug auf den laufenden bzw. abgelaufenen Berichtszeitraum zu beurteilen.

Vor diesem Hintergrund wurde das Steuerungssystem zum Ende des Geschäftsjahres 2024 weiterentwickelt. Für Steuerungszwecke wird anstelle des Konzernergebnisses nach Steuern fortan das angepasste Konzernergebnis nach Steuern verwendet. Dabei wird das Konzernergebnis nach Steuern um bestimmte Sachverhalte in Bezug auf die Kernbeteiligungen bereinigt (vgl. Anhangangabe [12]).

Infolgedessen wurde auch die Darstellung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung angepasst. Sie enthält nunmehr einerseits eine Aufschlüsselung des Ergebnisses aus at Equity bewerteten Anteilen in das Ergebnis aus der laufenden At-Equity-Bewertung und das Ergebnis aus

Wertberichtigungen (vgl. Anhangangabe [5]) und andererseits eine Überleitung des angepassten Konzernergebnisses nach Steuern auf das Konzernergebnis nach Steuern.

Auf die Ausführungen im zusammengefassten Konzernlagebericht (Abschnitt „Steuerungs- und Kennzahlensystem“ im Kapitel „Grundlagen des Konzerns“) wird verwiesen.

Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8 auf Ebene des Volkswagen Konzerns

Auf Ebene des Volkswagen Konzerns wurde im Berichtsjahr festgestellt, dass Verpflichtungen zur Gewährung von Nebenleistungen bei der Ermittlung der Rückstellung für Zeitwertguthaben nicht vollumfänglich berücksichtigt wurden. Der Fehler wurde in Übereinstimmung mit IAS 8 auf Ebene des Volkswagen Konzerns korrigiert, indem die betroffenen Posten des Konzernabschlusses für die Vorjahre entsprechend angepasst wurden. Es erfolgte eine retrospektive Korrektur der Konzernbilanz des Volkswagen Konzerns zum 1. Januar 2023. In der Folge ergaben sich auch entsprechende Anpassungen der Gewinn- und Verlustrechnung, der Gesamtergebnisrechnung, des Eigenkapitalspiegels sowie der Kapitalflussrechnung des Volkswagen Konzerns für das Geschäftsjahr 2023.

Aufgrund der Einbeziehung der Beteiligung an der Volkswagen AG in den Konzernabschluss der Porsche SE nach der Equity-Methode (vgl. Abschnitt „Allgemeine Konsolidierungsgrundsätze und Abgrenzung des Konsolidierungskreises“) wirkt sich die Fehlerkorrektur gemäß IAS 8 auf Ebene des Volkswagen Konzerns mittelbar auch auf den Konzernabschluss der Porsche SE aus.

Die Auswirkungen dieser Fehlerkorrektur auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und die Konzernbilanz der Porsche SE sind in den nachfolgenden Überleitungen dargestellt:

Mio. €	2023	Vorjahres- korrektur gemäß IAS 8	2023 nach Anpassungen
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	5.229	-21	5.208
Erträge aus der Beteiligungsbewertung	1		1
Aufwendungen aus der Beteiligungsbewertung	-1		-1
Beteiligungsergebnis	5.229	-21	5.208
Sonstige betriebliche Erträge	220		220
Personalaufwand	-17		-17
Abschreibungen	-1		-1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-18		-18
Ergebnis vor Finanzergebnis	5.412	-21	5.391
Finanzergebnis	-269		-269
Ergebnis vor Steuern	5.143	-21	5.122
Ertragsteuern	-48	0	-47
Ergebnis nach Steuern	5.096	-21	5.074

Mio. €	31.12.2023	Vorjahres- korrektur gemäß IAS 8	31.12.2023 nach Anpassungen
Aktiva			
At Equity bewertete Anteile	61.225	- 232	60.993
davon Volkswagen AG	50.670	- 232	50.438
Sonstige langfristige Vermögenswerte	104		104
Langfristige Vermögenswerte	61.329	- 232	61.097
Kurzfristige Vermögenswerte	1.030		1.030
	62.358	- 232	62.126
Passiva			
Gezeichnetes Kapital	306		306
Kapitalrücklage	4.884		4.884
Gewinnrücklagen	50.804	- 230	50.574
Übrige Rücklagen (OCI)	- 669		- 669
Eigenkapital	55.326	- 230	55.096
Langfristige Schulden	6.895	- 1	6.893
Kurzfristige Schulden	137		137
	62.358	- 232	62.126

Die voranstehend dargestellten Anpassungen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und der Konzernbilanz des Vorjahres führen zu korrespondierenden Anpassungen in der Konzern-Gesamtergebnisrechnung, im Konzern-Eigenkapitalspiegel und in der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr 2023. Darüber hinaus ergaben sich keine Auswirkungen.

Anwendung der IFRS

Die im Konzernabschluss angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden entsprechen den zum 31. Dezember 2024 verpflichtend in der EU anzuwendenden IFRS.

Im Geschäftsjahr erstmals angewendete neue oder überarbeitete IFRS

Im Geschäftsjahr 2024 waren Änderungen in Bezug auf IAS 1 („Klassifizierung von Verbindlichkeiten“ und „Langfristige Schulden mit bestimmten Kreditbedingungen“), IAS 7 bzw. IFRS 7 („Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen“) und IFRS 16 („Leasingverbindlichkeit in Sale-and-Leaseback-Transaktionen“) erstmalig anzuwenden.

Die oben genannten Änderungen hatten keine Auswirkungen auf die Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns.

Im Geschäftsjahr noch nicht angewendete IFRS

Standard		Veröffentlicht durch das IASB	Anwendungs-pflicht	Übernahme durch EU	Voraussichtliche Auswirkungen
IAS 21	Mangelnde Umtauschbarkeit von Währungen	15.8.2023	1.1.2025	Ja	Keine wesentlichen Auswirkungen
AIP (2024)	Verbesserung der International Financial Reporting Standards 2024 (IAS 7, IFRS 1, IFRS 7, IFRS 9, IFRS 10)	18.7.2024	1.1.2026	Nein	Keine Auswirkungen
IFRS 7 / IFRS 9	Klassifizierung und Bewertung von Finanzinstrumenten	30.5.2024	1.1.2026	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen
IFRS 7 / IFRS 9	Verträge zur Lieferung naturabhängiger Energien	18.12.2024	1.1.2026	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen
IFRS 18	Darstellung und Angaben in Abschlüssen	9.4.2024	1.1.2027	Nein	Voraussichtliche Auswirkungen betreffen die Darstellung der Gewinn- und Verlustrechnung und ggf. entsprechende Änderungen in den Anhangangaben
IFRS 19	Tochterunternehmen ohne öffentliche Rechenschaftspflicht: Angaben	9.5.2024	1.1.2027	Nein	Keine Auswirkungen

Allgemeine Konsolidierungsgrundsätze und Abgrenzung des Konsolidierungskreises

Die Abschlüsse sämtlicher Tochterunternehmen und at Equity bewerteter Anteile werden einheitlich auf den Stichtag des Konzernabschlusses, der dem Bilanzstichtag der Porsche SE entspricht, aufgestellt. Sofern erforderlich, werden Anpassungen an konzerneinheitliche Rechnungslegungsmethoden vorgenommen. At Equity bewertete Portfoliobeteiligungen werden auf Basis zum Aufstellungszeitpunkt vorliegender, regelmäßig vorläufiger Eigenkapitalmeldungen zum Abschlussstichtag in den Konzernabschluss einbezogen.

In den Konzernabschluss der Porsche SE werden neben der Porsche SE alle Unternehmen, die die Porsche SE i. S. d. IFRS 10 beherrscht, im Wege der Vollkonsolidierung einbezogen.

Gesellschaften, bei denen die Porsche SE mittelbar oder unmittelbar die Möglichkeit hat, die finanz- und geschäftspolitischen Entscheidungen maßgeblich zu beeinflussen (assoziierte Unternehmen), werden im Konzernabschluss der Porsche SE nach der Equity-Methode bewertet. Zu den assoziierten Unternehmen gehören auch Gesellschaften, bei denen der Porsche SE Konzern zwar über die Mehrheit der Stimmrechte verfügt, bei denen aufgrund der Satzung bzw. des Gesellschaftervertrags wesentliche Entscheidungen jedoch nicht ohne die Zustimmung der anderen Gesellschafter getroffen werden können bzw. aus sonstigen Gründen keine Beherrschung i. S. d. IFRS 10 vorliegt. Die Porsche SE verfügt über die Mehrheit der Stimmrechte an der Volkswagen AG.

Die Satzung der Volkswagen AG sieht ein Entsenderecht für das Land Niedersachsen für zwei Mitglieder des Aufsichtsrats vor, solange dem Land Niedersachsen mindestens 15 % der Stammaktien der Volkswagen AG gehören. Dieses Entsenderecht steht aufgrund der gegebenen Höhe der Beteiligung des Landes Niedersachsen an der Volkswagen AG einer Einbeziehung des Volkswagen Konzerns in den Konzernabschluss der Porsche SE im Wege der Vollkonsolidierung entgegen, da die Porsche SE nicht die Mehrheit im Aufsichtsrat der Volkswagen AG bestimmen kann und damit keine Beherrschung i. S. d. IFRS 10 vorliegt. Die Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG wird aufgrund des dennoch gegebenen maßgeblichen Einflusses daher nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen.

Zudem hält der Porsche SE Konzern auch die Mehrheit der Stimmrechte an der Incharge Fund I SCSp SICAV-RAIF, Luxemburg/Luxemburg („Incharge Fund I“). Da Entscheidungen über maßgebliche Tätigkeiten nicht von einem einzelnen Investor getroffen werden können, liegt in Bezug auf den Incharge Fund I kein beherrschender Einfluss i. S. d. IFRS 10 vor. Die Beteiligung der Porsche SE am Incharge Fund I wird aufgrund des dennoch gegebenen maßgeblichen Einflusses daher nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen.

Darüber hinaus zählen auch solche Gesellschaften zu den assoziierten Unternehmen, bei denen der Porsche SE Konzern zwar nicht über mindestens 20 % der Stimmrechte im Sinne der Assoziierungsvermutung des IAS 28 verfügt, er aber dennoch mittelbar oder unmittelbar die Möglichkeit hat, die finanz- und geschäftspolitischen Entscheidungen maßgeblich zu beeinflussen, bspw. durch Bestellungs- und Abberufungsrechte für Mitglieder von Leitungs- bzw. Aufsichtsgremien. Dies trifft auf die Beteiligungen des Porsche SE Konzerns an der Isar Aerospace SE, Ottobrunn, („Isar Aerospace“) sowie an der INRIX Inc., Kirkland, Washington/USA („INRIX“) zu, bei denen dem Porsche SE Konzern Mitwirkungsmöglichkeiten im Aufsichtsrat bzw. im Board of Directors und den zugehörigen Ausschüssen eingeräumt wurden. In den Fällen, in denen der Porsche SE Konzern trotz eines Stimmrechtsanteils in Höhe von mindestens 20 %, bspw. aufgrund satzungsrechtlicher bzw. gesellschaftsvertraglicher Regelungen, keinen maßgeblichen Einfluss ausüben kann, wird die Assoziierungsvermutung des IAS 28 entkräftet und die Gesellschaft nicht nach der Equity-Methode, sondern nach den Vorgaben des IFRS 9 (vgl. Anhangangabe [1], Abschnitt „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“) in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen. Dies trifft auf die Beteiligung des Porsche SE Konzerns an der EQT Future Co-Investment (H) SCSp, Luxemburg/Luxemburg zu. Der Porsche SE Konzern hält zwar einen Anteil am zugesagten Kapital der Gesellschaft in Höhe von 35,7 %, kann aber die finanz- und geschäftspolitischen Entscheidungen nicht beeinflussen.

Die Zusammensetzung des Konzernkreises zum 31. Dezember 2024 ist in Anhangangabe [3] dargestellt.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Vermögenswerte und Schulden der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen werden einheitlich nach den im Porsche SE Konzern geltenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden angesetzt und bewertet. Diese Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden kommen

grundsätzlich auch auf Ebene der als assoziierte Unternehmen einbezogenen Kernbeteiligungen zur Anwendung.

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

Bewertungsprinzipien

Der Konzernabschluss ist mit Ausnahme bestimmter Posten, wie bspw. der at Equity bewerteten Anteile oder der zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumente, unter Anwendung des historischen Anschaffungs- oder Herstellungskostenprinzips („Anschaffungskostenmodell“) aufgestellt. Die angewandten Bewertungsmethoden werden im Einzelnen nachfolgend beschrieben.

Immaterielle Vermögenswerte

Geschäfts- oder Firmenwert

Im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen entstandene Geschäfts- oder Firmenwerte werden mit den Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Wertminderungsaufwendungen bewertet.

Auf Ebene des Porsche SE Konzerns bestanden zu den Bilanzstichtagen der dargestellten Berichtsperioden keine im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen entstandenen Geschäfts- oder Firmenwerte.

Entwicklung

Entwicklungskosten werden aktiviert, sofern keine Zweifel an der Werthaltigkeit bestehen und die übrigen Voraussetzungen für eine Aktivierung erfüllt sind. Die Abschreibung erfolgt linear ab dem Beginn der Nutzung über die wirtschaftliche Nutzungsdauer, die im Allgemeinen zwischen drei und neun Jahren beträgt.

Auf Ebene des Porsche SE Konzerns fielen in den dargestellten Berichtsperioden keine Entwicklungskosten an.

Übrige immaterielle Vermögenswerte

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen und kumulierter Wertminderungsaufwendungen bewertet, sofern sie einer begrenzten Nutzungsdauer unterliegen. Immaterielle Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern einem jährlichen Wertminderungstest unterzogen. Die planmäßige Abschreibung von immateriellen Vermögenswerten mit begrenzter Nutzungsdauer erfolgt linear über ihre wirtschaftliche Nutzungsdauer. Die Nutzungsdauer beträgt im Wesentlichen zwischen drei und fünf Jahren.

Auf Ebene des Porsche SE Konzerns waren zu den Bilanzstichtagen der dargestellten Berichtsperioden in den bilanzierten immateriellen Vermögenswerten keine Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer enthalten.

Sachanlagen

Sachanlagen werden nach dem Anschaffungskostenmodell bilanziert. Erhaltene Investitionszuschüsse für Vermögenswerte werden grundsätzlich von den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abgesetzt.

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

Den planmäßigen Abschreibungen liegen hauptsächlich folgende Nutzungsdauern zugrunde:

	in Jahren
Gebäude	20 bis 50
Grundstückseinrichtungen	10 bis 20
Maschinen und technische Anlagen	6 bis 12
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung (einschließlich Spezialbetriebsmittel)	3 bis 15

Auf Ebene des Porsche SE Konzerns bestehen lediglich andere Anlagen und Betriebs- und Geschäftsausstattung.

Leasingverhältnisse

Die in der Bilanz angesetzten Nutzungsrechte für Leasingverhältnisse werden innerhalb derjenigen Bilanzposten ausgewiesen, in denen die dem Leasingvertrag zugrundeliegenden Vermögenswerte ausgewiesen werden würden, wenn sie im wirtschaftlichen Eigentum des Leasingnehmers stünden.

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

Auf Ebene des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen bestehen zudem Leasingverhältnisse, bei denen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen als Leasinggeber auftreten. Vermietete Fahrzeuge werden im Falle von Operating-Leasing-Verträgen zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert und linear über die Vertragslaufzeit auf den kalkulierten Restwert abgeschrieben. In Abhängigkeit von den lokalen Besonderheiten und Erfahrungswerten aus der Gebrauchtwagenvermarktung gehen fortlaufend aktualisierte interne und externe Informationen über Restwertentwicklungen in die Restwertprognosen ein. Im Rahmen dessen müssen vor allem Annahmen bezüglich des zukünftigen Fahrzeugangebots und der Fahrzeugnachfrage sowie der Entwicklung der Fahrzeugpreise getroffen werden. Diesen Annahmen liegen entweder qualifizierte Schätzungen oder Veröffentlichungen sachverständiger Dritter zugrunde. Qualifizierte Schätzungen beruhen, soweit verfügbar, auf externen Daten unter Berücksichtigung intern auf Ebene des Volkswagen Konzerns vorliegender Zusatzinformationen, wie zum Beispiel Erfahrungswerte und zeitnahe Verkaufsdaten.

Fremdkapitalkosten

Für qualifizierte Vermögenswerte werden Fremdkapitalkosten als Teil der Anschaffungs- und Herstellungskosten aktiviert. Ein qualifizierter Vermögenswert liegt vor, wenn ein Zeitraum von mindestens einem Jahr zur Versetzung in den beabsichtigten gebrauchsbereiten Zustand erforderlich ist.

Auf Ebene des Porsche SE Konzerns bestanden in den dargestellten Berichtsperioden keine qualifizierten Vermögenswerte.

At Equity bewertete Anteile

Die Anschaffungskosten von Anteilen an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen werden grundsätzlich nach der Equity-Methode fortgeschrieben.

Sofern an assoziierten Unternehmen zusätzliche Anteile ohne Statuswechsel hinzuerworben werden, wird grundsätzlich jede Tranche separat nach der Equity-Methode bewertet. Für die hinzuerworbenen Anteile wird im Rahmen einer Kaufpreisallokation das Eigenkapital Neubewertet. Stille Reserven und Lasten identifizierbarer Vermögenswerte und Schulden werden in einer

Nebenrechnung aufgedeckt und tranchenweise in Folgeperioden fortgeführt. Ein etwaiger negativer Unterschiedsbetrag zwischen dem anteiligen neu bewerteten Eigenkapital des Beteiligungsunternehmens und seinen Anschaffungskosten wird unmittelbar ertragswirksam erfasst. Ein etwaiger positiver Unterschiedsbetrag wird als Geschäfts- oder Firmenwert in der Nebenrechnung erfasst.

Sofern Informationen über wesentliche Zwischengewinne aus Transaktionen zwischen assoziierten Unternehmen („sidestream“-Transaktionen) vorliegen, wird im Rahmen der At-Equity-Bilanzierung vom Porsche SE Konzern eine Zwischengewinneliminierung in Höhe des Produkts seiner Anteile an beiden assoziierten Unternehmen vorgenommen.

Unmittelbar im Eigenkapital des assoziierten Unternehmens ausgewiesene Änderungen werden vom Porsche SE Konzern in Höhe seines Anteils ebenfalls unmittelbar im Eigenkapital erfasst, sofern diese Änderungen nicht durch Transaktionen mit der Porsche SE selbst verursacht wurden.

Ein Werthaltigkeitstest für Anteile an assoziierten Unternehmen wird durchgeführt, sofern objektive Anhaltspunkte auf eine Wertminderung des gesamten Beteiligungsansatzes vorliegen. Hierzu zählt auch eine anteilige Marktkapitalisierung des assoziierten Unternehmens unterhalb des At-Equity-Buchwerts. Liegt der erzielbare Betrag, d.h. der höhere Wert aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten und Nutzungswert, unterhalb des At-Equity-Buchwerts, wird eine Wertminderung erfasst. Es wird mindestens jährlich geprüft, ob die Gründe für eine in der Vergangenheit erfasste Wertminderung weiterhin bestehen. Sollten die Gründe für eine in der Vergangenheit erfasste Wertminderung nicht mehr bestehen, wird eine Wertaufholung, d.h. eine Zuschreibung des At-Equity-Buchwerts erfasst. Die Wertaufholung ist begrenzt auf den Betrag, der sich als Beteiligungsbuchwert unter fortgeführter Anwendung der Equity-Methode ergeben würde, wenn in der Vergangenheit keine Wertminderung erfasst worden wäre. Aufwendungen aus Wertminderungen und Erträge aus Zuschreibungen infolge von Wertaufholungen werden im Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen erfasst. Hinsichtlich weiterer Ausführungen zu den Werthaltigkeitstests für Anteile an assoziierten Unternehmen wird auf Anhangangabe [2] sowie auf die Anhangangaben [4], [5] und [13] verwiesen.

Werthaltigkeitstests

Ein Werthaltigkeitstest wird bei Geschäfts- oder Firmenwerten, bei noch nicht nutzungsbereiten immateriellen Vermögenswerten sowie bei immateriellen Vermögenswerten mit unbestimmter Nutzungsdauer mindestens einmal jährlich, bei in Nutzung befindlichen Vermögenswerten und anderen immateriellen Vermögenswerten mit begrenzter Nutzungsdauer sowie bei Sachanlagen nur bei Vorliegen konkreter Anhaltspunkte für eine Wertminderung durchgeführt. An jedem Bilanzstichtag wird überprüft, ob Anhaltspunkte für eine Wertminderung vorliegen. Zur Vorgehensweise beim Werthaltigkeitstest für at Equity bewertete Anteile wird auf den Abschnitt „At Equity bewertete Anteile“ verwiesen.

Auf Ebene des Porsche SE Konzerns bestanden zu den Bilanzstichtagen der dargestellten Berichtsperioden keine Geschäfts- oder Firmenwerte, keine noch nicht nutzungsbereiten immateriellen Vermögenswerte sowie keine immateriellen Vermögenswerte mit unbestimmter

Nutzungsdauer. Hinsichtlich weiterer Ausführungen zu Werthaltigkeitstests auf Ebene des Volkswagen Konzerns wird auf den Abschnitt „Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung auf Ebene des Volkswagen Konzerns“ in Anhangangabe [2] verwiesen.

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Zur Erzielung von Mieterträgen gehaltene Grundstücke und Gebäude (als Finanzinvestition gehaltene Immobilien) werden nach dem Anschaffungskostenmodell bilanziert, wobei die Abschreibungsmethode sowie die für die Abschreibungen zugrunde gelegten Nutzungsdauern grundsätzlich denen der selbst genutzten Sachanlagen entsprechen.

Auf Ebene des Porsche SE Konzerns bestanden zu den Bilanzstichtagen der dargestellten Berichtsperioden keine als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien.

Vorräte

Die Vorräte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten oder dem zum Bilanzstichtag niedrigeren Nettoveräußerungswert erfasst. Fremdkapitalzinsen werden nicht aktiviert. Grundsätzlich werden gleichartige Gegenstände des Vorratsvermögens nach der gewogenen Durchschnittsmethode bewertet.

Auf Ebene des Porsche SE Konzerns bestanden zu den Bilanzstichtagen der dargestellten Berichtsperioden keine Vorräte.

Finanzinstrumente

Erstmaliger Ansatz von Finanzinstrumenten

Sofern bei Finanzinstrumenten im Anwendungsbereich des IFRS 9 Handels- und Erfüllungstag zeitlich auseinanderfallen, ist für die erstmalige Bilanzierung der Erfüllungstag maßgeblich.

Auf Ebene des Porsche SE Konzerns kam es in den dargestellten Berichtsperioden zu keinen Anwendungsfällen, die zu Auswirkungen aus dem zeitlichen Auseinanderfallen von Handels- und Erfüllungstag hätten führen können.

Folgebewertung finanzieller Vermögenswerte

Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Vermögenswerte umfassen auf Ebene des Porsche SE Konzerns insbesondere Wertpapiere, Termingeldanlagen, flüssige Mittel und sonstige finanzielle Vermögenswerte. Auf Ebene des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen umfasst diese Kategorie Forderungen aus dem

Finanzdienstleistungsgeschäft, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte, Termingeldanlagen, Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente.

Finanzielle Vermögenswerte (Schuldinstrumente), die zum beizulegenden Zeitwert mit Erfassung von Wertänderungen im sonstigen Ergebnis bewertet werden (Fair Value through Other Comprehensive Income, „FVOCI-Schuldinstrumente“), bestanden auf Ebene des Porsche SE Konzerns zu den Bilanzstichtagen der dargestellten Berichtsperioden nicht. Im sonstigen Ergebnis des Porsche SE Konzerns sind jedoch entsprechende anteilige Wertänderungen von FVOCI-Schuldinstrumenten auf Ebene des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen infolge der Anwendung der Equity-Methode enthalten.

Beim erstmaligen Ansatz eines nicht zu Handelszwecken gehaltenen Eigenkapitalinstruments i. S. d. IAS 32 kann unwiderruflich das Wahlrecht in Anspruch genommen werden, Änderungen des beizulegenden Zeitwerts im sonstigen Ergebnis anstatt in der Gewinn- und Verlustrechnung zu erfassen. Im Porsche SE Konzern wird dieses Wahlrecht derzeit nicht ausgeübt. Auf Ebene des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen wird dieses Wahlrecht grundsätzlich für Beteiligungen ausgeübt.

Finanzielle Vermögenswerte, die zum beizulegenden Zeitwert mit Erfassung von Wertänderungen in der Gewinn- und Verlustrechnung bewertet werden (Fair Value through Profit or Loss, „FVtPL“), umfassen im Porsche SE Konzern insbesondere Anteile an Portfoliobeteiligungen sowie im Vorjahr Derivate, die nicht nach den Regelungen für Sicherungsbeziehungen (Hedge-Accounting) bilanziert werden. Auf Ebene des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen umfasst diese Kategorie im Wesentlichen Sicherungsgeschäfte außerhalb des Hedge-Accounting und Anteile an Investmentfonds. Die Fair-Value-Option, wonach andere finanzielle Vermögenswerte bei ihrem erstmaligen Ansatz als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet klassifiziert werden können, wird nicht angewendet.

Dividendenerträge werden mit der Entstehung des Rechtsanspruchs auf Zahlung erfasst.

Wertberichtigungen auf Finanzinstrumente

Finanzielle Vermögenswerte unterliegen Ausfallrisiken, welche durch die Bilanzierung einer Risikovorsorge oder bei bereits eingetretenen Verlusten durch Erfassung einer Wertminderung berücksichtigt werden. Dem Ausfallrisiko von Forderungen und Krediten des Finanzdienstleistungsgeschäfts auf Ebene des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen wird durch die Bildung von Einzelwertberichtigungen und portfoliobasierenden Risikovorsorgen Rechnung getragen.

Im Einzelnen wird für diese finanziellen Vermögenswerte nach einheitlichen Maßstäben eine Risikovorsorge in Höhe des erwarteten Ausfalls (Expected Loss) gebildet. Aus dieser Risikovorsorge werden dann die tatsächlichen Einzelwertberichtigungen der eingetretenen Ausfälle erfasst. Ein potenzieller Wertminderungsbedarf wird nicht nur bei Vorliegen verschiedener Tatsachen wie

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

Auf Ebene des Porsche SE Konzerns bestanden zu den Bilanzstichtagen der dargestellten Berichtsperioden keine Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Die finanziellen Vermögenswerte der Porsche SE, die in den Anwendungsbereich des Wertminderungsmodells gemäß IFRS 9 fallen, umfassen insbesondere kurzfristige Wertpapiere, Termingeldanlagen und flüssige Mittel (vgl. Anhangangabe [22]).

Kreditausfallrisiken sind auf Ebene des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen für sämtliche zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte und FVOCI-Schuldinstrumente zu betrachten sowie für Vertragsvermögenswerte gemäß IFRS 15 und Forderungen aus Leasingverträgen, die unter IFRS 16 fallen. Die Wertminderungsvorschriften gelten auch für Risiken aus außerbilanziellen unwiderruflichen Kreditzusagen und für die Bewertung von Finanzgarantien.

Die Berücksichtigung von Wertminderungen von Forderungen außerhalb des Segments Finanzdienstleistungen des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen erfolgt grundsätzlich durch ein vereinfachtes Verfahren unter Berücksichtigung historischer Ausfallquoten zzgl. zukunftsbezogener Informationen sowie durch Einzelwertberichtigungen.

Folgebewertung finanzieller Verbindlichkeiten

Die Fair-Value-Option für finanzielle Verbindlichkeiten wird nicht angewendet.

Im Porsche SE Konzern bestehen zu den Bilanzstichtagen der dargestellten Berichtsperioden keine erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Verbindlichkeiten. Im Volkswagen Konzern einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen umfasst diese Kategorie Derivate, die nicht als Sicherungsinstrument designed wurden.

Zu fortgeführten Anschaffungskosten mittels der Effektivzinsmethode bewertete finanzielle Verbindlichkeiten umfassen sowohl auf Ebene des Porsche SE Konzerns als auch auf Ebene des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen insbesondere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Finanzschulden und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten.

Derivative Finanzinstrumente

Derivative Finanzinstrumente werden in den Folgeperioden zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Die bilanzielle Berücksichtigung der Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von Sicherungsinstrumenten ist von der Art der Sicherungsbeziehung abhängig. Im Falle der Absicherung gegen Wertänderungsrisiken von Bilanzposten („Fair-Value-Hedges“) wird sowohl das Sicherungsinstrument als auch der gesicherte Risikoanteil des Grundgeschäfts zum beizulegenden Zeitwert angesetzt. Bewertungsänderungen der Sicherungsinstrumente und Grundgeschäfte werden ergebniswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Bei der Sicherung von zukünftigen Zahlungsströmen („Cashflow-Hedges“) erfolgt die Bewertung der Sicherungsinstrumente ebenfalls zum beizulegenden Zeitwert. Sowohl der designierte effektive Teil des Sicherungsinstruments als auch der nicht designierte effektive Teil des Sicherungsinstruments (Sicherungskosten) sind über das sonstige Ergebnis innerhalb der übrigen Rücklagen (OCI) in der Cashflow-Hedge-Rücklage zu erfassen. Erst mit der Realisierung des Grundgeschäfts werden die Effekte erfolgswirksam in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert. Der ineffektive Teil eines Sicherungsinstruments wird sofort erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Auf Ebene des Porsche SE Konzerns werden lediglich Zinssicherungsgeschäfte als Cashflow-Hedges im Rahmen des Hedge-Accounting bilanziert. Bei der Porsche SE fielen in den dargestellten Berichtsperioden keine Sicherungskosten i. S. d. IFRS 9 an. Infolge der Einbeziehung der Beteiligungen an der Volkswagen AG und an der Porsche AG in den Konzernabschluss der Porsche SE nach der Equity-Methode kommt es auf Ebene des Porsche SE Konzerns, entsprechend vorgenannter Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, zudem zu einer anteiligen Erfassung der Effekte aus Sicherungsbeziehungen auf Ebene des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen in der Gewinn- und Verlustrechnung (innerhalb des Ergebnisses aus at Equity bewerteten Anteilen) bzw. im sonstigen Ergebnis des Porsche SE Konzerns.

Im Volkswagen Konzern einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen werden neben den Regelungen des IFRS 9 für Fair-Value-Hedges und Cashflow-Hedges auch die Regelungen des IAS 39 zu Portfolio-Hedges zur Absicherung des Zinsrisikos im Konzernbereich Finanzdienstleistungen angewendet. Derivate, die im Volkswagen Konzern einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen nach betriebswirtschaftlichen Kriterien zur Sicherung der Zins-, Währungs-, Rohstoffpreis-, Aktienkurs- und Fondspreisrisiken dienen, die jedoch die strengen Kriterien des IFRS 9 hinsichtlich der Anwendung von Hedge-Accounting nicht erfüllen, werden in die Kategorie FVtPL eingeordnet. Dies gilt auch für Optionen auf Unternehmensanteile. Wenn externe Sicherungsgeschäfte auf konzerninterne Grundgeschäfte abgeschlossen werden, die im Konzernabschluss der Volkswagen AG bzw. der Porsche AG eliminiert werden, sind diese Derivate ebenfalls grundsätzlich dieser Kategorie zuzuordnen. Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Vermögenswerte und Schulden umfassen im Volkswagen Konzern einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen derivative Finanzinstrumente oder Teile von derivativen Finanzinstrumenten, die nicht in ein Hedge-Accounting einbezogen sind. Hierzu zählen bspw. die nicht designierten Devisentermingeschäfte

zur Absicherung von Umsatzerlösen, Zinssicherungsinstrumente, Warentermingeschäfte und Swaps sowie Devisentermingeschäfte auf Warentermingeschäfte und Swaps.

Beizulegender Zeitwert von Finanzinstrumenten

Der beizulegende Zeitwert entspricht im Allgemeinen dem Markt- oder Börsenwert. Wenn kein aktiver Markt für ein Finanzinstrument existiert, wird der beizulegende Zeitwert, soweit möglich, anhand von anderen beobachtbaren Inputfaktoren bestimmt. Stehen keine beobachtbaren Inputfaktoren zur Verfügung, wird der beizulegende Zeitwert mittels finanzmathematischer Methoden, zum Beispiel durch Diskontierung der zukünftigen Zahlungsströme mit dem Marktzinssatz, oder der Anwendung anerkannter Optionspreismodelle ermittelt und soweit möglich durch Bestätigungen der Banken, die die Geschäfte abwickeln, überprüft.

Bei kurzfristigen finanziellen Vermögenswerten und Schulden, die nicht zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden, stellt der fortgeführte Buchwert in der Regel eine Annäherung an den beizulegenden Zeitwert dar.

Ertragsteuern

Auf temporäre zu versteuernde Differenzen im Zusammenhang mit der Beteiligung an assoziierten Unternehmen, insbesondere an der Volkswagen AG, werden latente Steuerschulden gebildet, da der zeitliche Verlauf der Umkehrung dieser Differenzen mangels Beherrschung nicht gesteuert werden kann.

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

Aktienbasierte Vergütung

Die aktienbasierte Vergütung auf Ebene des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen umfasst Performance-Share-Pläne, d. h. Vergütungspläne, die per Barausgleich erfüllt und nach IFRS 2 bilanziert werden.

Auf Ebene des Porsche SE Konzerns bestanden in den dargestellten Berichtsperioden keine aktienbasierten Vergütungen.

Sonstige Rückstellungen

Rückstellungen, die nicht innerhalb eines Jahres zu einem Ressourcenabfluss führen, werden mit ihrem auf den Bilanzstichtag abgezinsten Erfüllungsbetrag angesetzt. Der Abzinsung liegen Marktzinssätze zugrunde. Der Erfüllungsbetrag umfasst auch die erwarteten Kostensteigerungen.

Auf Ebene des Porsche SE Konzerns ergaben sich zu den Bilanzstichtagen der dargestellten Berichtsperioden keine wesentlichen Abzinsungseffekte aus der Bewertung von sonstigen Rückstellungen. Auf Ebene des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen wurde im Euro-Währungsraum ein durchschnittlicher Zinssatz von 2,6 % (2,9 %) verwendet.

Zuwendungen der öffentlichen Hand

Zuwendungen der öffentlichen Hand für Vermögenswerte werden bei der Feststellung des Buchwerts des Vermögenswerts abgesetzt und mittels eines reduzierten Abschreibungsbetrags über die Lebensdauer des abschreibungsfähigen Vermögenswerts im Gewinn oder Verlust ausgewiesen. Zuwendungen der öffentlichen Hand, die für entstandene Aufwendungen kompensieren, werden grundsätzlich in der Periode erfolgswirksam und in den Posten erfasst, in denen auch die zu kompensierenden Aufwendungen anfallen.

Auf Ebene des Porsche SE Konzerns ergaben sich in den dargestellten Berichtsperioden keine Bilanzierungssachverhalte im Zusammenhang mit Zuwendungen der öffentlichen Hand.

Erträge und Aufwendungen

Die Erfassung von Umsatzerlösen, Zins- und Provisionserträgen aus Finanzdienstleistungen des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen sowie sonstigen betrieblichen Erträgen erfolgt grundsätzlich erst dann, wenn die Leistungen erbracht bzw. wenn der Kunde die Verfügungsmacht über das Gut oder die Dienstleistung erlangt hat.

Bei Neu- und Gebrauchtfahrzeugverkäufen und Originalteileverkäufen des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen wird die Leistung regelmäßig mit Auslieferung erbracht, da damit die Verfügungsmacht übertragen wird sowie das Bestandsrisiko und, soweit die Auslieferung an einen Händler erfolgt, auch regelmäßig die Preisfestsetzung übergeht. Die Erlöse des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen werden abzüglich der Erlösschmälerungen (Skonti, Preisnachlässe, Kundenboni und Rabatte) ausgewiesen. Erlösschmälerungen und andere variable Gegenleistungen werden im Volkswagen Konzern einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen sowohl auf Basis von Erfahrungswerten als auch unter Berücksichtigung der jeweiligen aktuellen Gegebenheiten bewertet. Fahrzeuge werden an Händler in der Regel mit einem Zahlungsziel verkauft. Zwischen Auslieferung des Fahrzeugs und Zahlungseingang wird im Volkswagen Konzern einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen eine Forderung aus Lieferungen und Leistungen erfasst. Eine darin enthaltene Finanzierungskomponente wird nur dann abgegrenzt,

wenn der Zeitraum zwischen Leistung und Gegenleistung länger als ein Jahr ist und der abzugrenzende Betrag wesentlich ist.

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

Bei Verträgen, bei denen die Leistung über einen Zeitraum erbracht wird, erfolgt die Umsatzrealisation auf Ebene des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen abhängig von der Art der erbrachten Leistung entweder nach Leistungsfortschritt oder aus Vereinfachungsgründen linear; letzteres allerdings nur dann, wenn die lineare Umsatzrealisierung nicht wesentlich von einer Realisierung nach Leistungsfortschritt abweicht. Der Leistungsfortschritt errechnet sich auf Ebene des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen in der Regel aus dem Anteil der bis zum Bilanzstichtag angefallenen Auftragskosten an den insgesamt erwarteten Auftragskosten (cost to cost method). Die angefallenen Auftragskosten stellen auf Ebene des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen regelmäßig den besten Maßstab für die Messung des Erfüllungsgrades der Leistungsverpflichtungen dar. Sofern das Ergebnis aus einer Leistungsverpflichtung, die über einen Zeitraum erbracht wird, noch nicht ausreichend sicher ist, der Volkswagen Konzern einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen jedoch erwartet, dass er mindestens seine Kosten vom Kunden erstattet bekommt, wird der Erlös nur in Höhe der angefallenen Auftragskosten erfasst. Da es sich bei Verträgen im Bereich der Langfristfertigung auf Ebene des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen bis zur Fertigstellung bzw. bis zur Zahlung durch den Kunden regelmäßig um bedingte Forderungen gegenüber den Kunden handelt, werden entsprechende vertragliche Vermögenswerte ausgewiesen. Sobald die Leistung des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen vollständig erbracht ist, wird eine Forderung aus Lieferung und Leistung bilanziert.

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

Erlöse aus dem Verkauf von Vermögenswerten, für die eine Rückkaufverpflichtung (Buy-back-Verträge) einer Gesellschaft des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen besteht, werden erst dann realisiert, wenn die Vermögenswerte den Konzern endgültig verlassen haben. Wurde bei Vertragsabschluss ein fester Rückkaufpreis vereinbart, erfolgt eine Ertragsrealisierung des Unterschiedsbetrags zwischen Verkaufspreis und Barwert des Rückkaufpreises ratierlich über die Vertragslaufzeit.

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

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

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

Auf Ebene des Porsche SE Konzerns wurden in den dargestellten Berichtsperioden keine Umsatzerlöse erwirtschaftet.

Währungsumrechnung

In den Einzelabschlüssen der Porsche SE und der einbezogenen Tochtergesellschaften fielen in den dargestellten Berichtsperioden keine wesentlichen Geschäftsvorfälle in Fremdwährung an. Auf Ebene des Porsche SE Konzerns bestanden in den dargestellten Berichtsperioden zudem keine Abschlüsse ausländischer Gesellschaften, die für Zwecke der Vollkonsolidierung in Euro umgerechnet werden mussten.

Allerdings ist der Porsche SE Konzern von Währungsumrechnungen auf Ebene von assoziierten Unternehmen mittelbar über die Fortschreibung ihrer At-Equity-Buchwerte betroffen.

Die für die Umrechnung von Geschäftsvorfällen einheitlich verwendeten Wechselkurse werden nachfolgend dargestellt:

		Bilanz		Gewinn- und Verlustrechnung	
		Stichtagskurs	Stichtagskurs	Durchschnittskurs	Durchschnittskurs
1 € =		31.12.2024	31.12.2023	2024	2023
Argentinien	ARS	1.073,2711	894,9939	989,4339	317,9171
Australien	AUD	1,6761	1,6292	1,6401	1,6286
Brasilien	BRL	6,4314	5,3750	5,8262	5,4031
Großbritannien	GBP	0,8302	0,8691	0,8467	0,8700
Indien	INR	89,1080	92,1170	90,5326	89,3373
Japan	JPY	163,2300	156,7900	163,8226	151,9382
Kanada	CAD	1,4972	1,4681	1,4819	1,4596
Mexiko	MXN	21,5892	18,7689	19,8219	19,1958
Polen	PLN	4,2719	4,3409	4,3063	4,5440
Republik Korea	KRW	1.534,3200	1.440,7150	1.475,4360	1.413,5047
Russland	RUB	112,4384	99,9661	100,2263	92,2994
Schweden	SEK	11,4501	11,0874	11,4329	11,4716
Südafrika	ZAR	19,6255	20,4442	19,8331	19,9552
Tschechische Republik	CZK	25,1505	24,7180	25,1193	24,0035
USA	USD	1,0410	1,1077	1,0820	1,0817
Volksrepublik China	CNY	7,5986	7,8700	7,7861	7,6598

[2] Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung

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

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

Die Porsche SE ist möglichen Auswirkungen des Klimawandels und diesbezüglich möglichen regulatorischen Änderungen angesichts ihrer Holdingtätigkeit im Wesentlichen mittelbar – über ihre Kernbeteiligungen an der Volkswagen AG und der Porsche AG – ausgesetzt. Potenzielle Effekte hieraus würden sich im Konzernabschluss der Porsche SE somit auf das im Wege der Equity-Methode der Porsche SE zugerechnete Ergebnis des Volkswagen Konzerns bzw. des Porsche AG Konzerns auswirken. Zudem kann es zu möglichen Auswirkungen auf die Mehrjahresplanungen des Volkswagen Konzerns und des Porsche AG Konzerns kommen, die bei der Durchführung von Werthaltigkeitstests durch die Porsche SE berücksichtigt werden. Zur Berücksichtigung möglicher Auswirkungen des Klimawandels auf den Konzernabschluss und die Mehrjahresplanung der Volkswagen AG und der Porsche AG wird auf den Unterabschnitt „Auswirkungen des Klimawandels“ im Abschnitt „Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung auf Ebene des Volkswagen Konzerns“ verwiesen.

Ermessensentscheidungen bei der Anwendung der Rechnungslegungsmethoden, die die im Abschluss erfassten Beträge wesentlich beeinflussen, betreffen insbesondere den Ansatz von Rückstellungen und die Angabe von Eventualschulden im Zusammenhang mit Rechtsstreitigkeiten in Bezug auf den Aufbau der Beteiligung an der Volkswagen AG und auf die Dieselthematik (vgl. Anhangangabe [23]). Für die erwarteten Anwalts- und Verfahrenskosten wurden Rückstellungen gebildet. Der Ausgang der Rechtsstreitigkeiten unterliegt erheblichen Einschätzungsrisiken. Über die unmittelbaren Auswirkungen hinaus können sich in Bezug auf die Dieselthematik aus den Einschätzungsrisiken auf Ebene des Volkswagen Konzerns auch erhebliche mittelbare Auswirkungen auf den Porsche SE Konzern ergeben. Dies betrifft insbesondere das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen (vgl. Anhangangaben [4] und [5]) und den At-Equity-Buchwert der Beteiligung an der Volkswagen AG (vgl. Anhangangaben [4] und [13] sowie Folgewirkungen einer sich hierdurch gegebenenfalls ändernden Dividendenpolitik der Volkswagen AG. Bezüglich der Rechtsrisiken im Zusammenhang mit der Dieselthematik auf Ebene des Volkswagen Konzerns wird auf den Unterabschnitt „Rechtsstreitigkeiten und Dieselthematik“ im Abschnitt „Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung auf Ebene des Volkswagen Konzerns“ verwiesen.

Schätzungen und Annahmen zum 31. Dezember 2024, durch die ein beträchtliches Risiko entstehen kann, dass innerhalb des nächsten Geschäftsjahres eine wesentliche Anpassung der Buchwerte der Vermögenswerte und Schulden erforderlich wird, betreffen die folgenden Sachverhalte und werden in den entsprechend genannten Anhangangaben ausgeführt:

- Sowohl die Ermittlung eines möglichen Wertminderungs- oder Wertaufholungsbetrags für at Equity bewertete Beteiligungen (vgl. Anhangangabe [4] sowie Abschnitt „Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung auf Ebene des Volkswagen Konzerns“ hinsichtlich der Annahmen in Bezug auf die Planungen im Volkswagen Konzern sowie hinsichtlich der Auswirkungen des Klimawandels) als auch die Bewertung von nicht an einem aktiven Markt gehandelten Beteiligungen zum beizulegenden Zeitwert erfordern Annahmen bezüglich zukünftiger Cashflows und zu verwendender Diskontierungssätze (vgl. Anhangangaben [6] und [22], Abschnitt 5). Annahmen zur Ableitung der Cashflows für Beteiligungen mit einem ausgereiften Geschäftsmodell können sich bspw. auf zukünftige Marktanteile, die Entwicklung der jeweiligen Märkte sowie auf die Profitabilität der Produkte des Beteiligungsunternehmens beziehen. Bei der Ableitung der Cashflows für Beteiligungen, die im Bereich von neuen Technologien tätig sind, kann bspw. die Einschätzung der kommerziellen Verwertbarkeit von besonderer Bedeutung sein. Zudem können Erkenntnisse aus Finanzierungsrunden oder sonstige potenziell wertbeeinflussende Indikatoren herangezogen werden. Im Rahmen der Werthaltigkeitstests für die Buchwerte der Kernbeteiligungen werden zur Ableitung künftiger Cashflows als primäre Inputfaktoren sowohl die aktuelle, vom Vorstand der Volkswagen AG bzw. der Porsche AG aufgestellte Mehrjahresplanung als auch Analystenerwartungen berücksichtigt. Dabei werden die für Zwecke der Werthaltigkeitstests verwendeten Cashflows in einem iterativen Prozess abgeleitet, in dem deren einzelne Bestandteile, d.h. z.B. Umsatzerlöse, operative Renditen oder Investitionsquoten, durch eine wechselseitige Plausibilisierung anhand der beiden primären Inputfaktoren bestimmt werden. Die Erwartungsbildung auf Ebene der Porsche SE erfolgt insofern im Wege einer fortlaufenden Adjustierung unter Einbindung sowohl der jeweiligen Mehrjahresplanung als auch der Analystenerwartungen. Auf die Ausführungen zu den Werthaltigkeitstests für at Equity bewertete Beteiligungen in Anhangangabe [4] wird verwiesen.
- Die Bewertung von Rückstellungen und Eventualschulden im Zusammenhang mit Rechtsstreitigkeiten in Bezug auf den Aufbau der Beteiligung an der Volkswagen AG und auf die Dieselmotorthematik (vgl. Anhangangabe [23]).
- Die Bewertung von latenten und tatsächlichen Steuern und entsprechenden Steuerpositionen (vgl. Anhangangabe [11]) hängt insbesondere von aktuellen Steuergesetzen, der Rechtsprechung und deren Interpretation durch die Finanzbehörden ab. Änderungen können zu gegenüber den im Abschluss getroffenen Einschätzungen abweichenden Steuereffekten und -zahlungen führen. Die Bewertung der Steuerrückstellung orientiert sich an dem wahrscheinlichsten Wert der Realisierung dieses Risikos. Bei der Ermittlung aktiver latenter Steuern sind Annahmen hinsichtlich des künftigen steuerpflichtigen Ergebnisses sowie der Zeitpunkte der Realisierung der aktiven latenten Steuern erforderlich.

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

Da sich die Ergebnisbeiträge der at Equity bewerteten Anteile an den Kernbeteiligungen auch auf Ebene des Porsche SE Konzerns auswirken, werden nachfolgend Sachverhalte mit wesentlichen Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen auf Ebene des Volkswagen Konzerns, der die Porsche AG und ihre Tochterunternehmen einschließt, dargestellt.

Werthaltigkeitstests für bestimmte Vermögenswerte und Annahmen in Bezug auf die Planungen im Volkswagen Konzern

Sowohl die Überprüfung der Werthaltigkeit nichtfinanzieller Vermögenswerte (insbesondere Geschäfts- oder Firmenwerte, Markennamen, aktivierte Entwicklungskosten und Spezialbetriebsmittel) sowie nach der Equity-Methode oder zu Anschaffungskosten bewerteter Beteiligungen als auch die Bewertung von nicht an einem aktiven Markt gehandelten Unternehmensanteilen und Optionen auf solche erfordern auf Ebene des Volkswagen Konzerns Annahmen bezüglich der zukünftigen Cashflows im Planungszeitraum und gegebenenfalls darüber hinaus sowie des zu verwendenden Diskontierungszinssatzes. Die Einschätzungen zur Ableitung der Cashflows beziehen sich hauptsächlich auf zukünftige Marktanteile, die Entwicklung der jeweiligen Märkte sowie auf die Profitabilität der Produkte des Volkswagen Konzerns. Bei der Ableitung der Cashflows für die Beurteilung der Werthaltigkeit der Unternehmen bzw. Unternehmensbeteiligungen, die im Bereich von neuen Technologien tätig sind, ist die Einschätzung der technischen Realisierbarkeit und Möglichkeit der industriellen Nutzung dieser neuen Technologien von besonderer Bedeutung. Zur Ermittlung der Werthaltigkeit von Geschäfts- oder Firmenwerten sowie immateriellen Vermögenswerten mit unbestimmter und bestimmter Nutzungsdauer stellt auf Ebene des Volkswagen Konzerns in der Regel die jeweilige Marke die zahlungsmittelgenerierende Einheit („ZGE“) als Testebene dar.

Die Planungsperiode der Mehrjahresplanung im Volkswagen Konzern erstreckt sich grundsätzlich über einen Zeitraum von fünf Jahren. Diese Planung basiert auf Erwartungen des Volkswagen Konzerns im Hinblick auf die zukünftige weltwirtschaftliche Entwicklung sowie daraus abgeleiteten Annahmen hinsichtlich der Pkw- bzw. Nutzfahrzeuggesamtmärkte, die erwartete Entwicklung der Marktanteile des Volkswagen Konzerns, die Zeitpunkte sowie die Kosten für die Entwicklung von Fahrzeugmodellen und den Umfang von Investitionen in Produktionsanlagen sowie die Entwicklung der Preis- und Kostenstrukturen unter besonderer Berücksichtigung der Transformation zur Elektromobilität und gestiegener regulatorischer Vorgaben. Auf Basis dieser Erwartungen werden auch die Planungen des Segments Finanzdienstleistungen des Volkswagen Konzerns unter Berücksichtigung der jeweiligen Marktdurchdringung, des erwarteten Fahrzeugabsatzes mit Finanzierungs- bzw. Leasingverträgen und weiteren Dienstleistungen sowie regulatorischer Anforderungen erstellt. Die Planungen für das Segment Power Engineering des Volkswagen Konzerns berücksichtigen Erwartungen zur Entwicklung der unterschiedlichen Einzelmärkte. In den Planungen werden dabei angemessene Annahmen zu makroökonomischen Trends (Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisentwicklung) sowie historische Entwicklungen berücksichtigt.

Den Planungen im Volkswagen Konzern liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2025 insgesamt mit einer im Vergleich zu 2024 etwas schwächeren Dynamik wachsen wird. Volkswagen geht davon aus, dass sich die rückläufige Inflation in wichtigen Wirtschaftsregionen und die daraus resultierende Lockerung der Geldpolitik positiv auf die private Nachfrage auswirken. Risiken ergeben sich aus Sicht von Volkswagen weiterhin aus einer zunehmenden Fragmentierung der Weltwirtschaft und protektionistischen Tendenzen, aus Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie aus strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Zudem sieht Volkswagen die Wachstumsaussichten von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet; Risiken bergen insbesondere der Russland-Ukraine-Krieg, die Auseinandersetzungen im Nahen Osten sowie Unsicherheiten im Zusammenhang mit der zukünftigen politischen Ausrichtung der USA. Volkswagen geht davon aus, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer im Durchschnitt eine etwas schwächere Dynamik aufweisen werden als im Berichtsjahr.

Die Automobilmarkt- und Volumenplanung des Volkswagen Konzerns reflektiert die oben genannte regionale Differenzierung und berücksichtigt die Auswirkungen regionaler Konflikte. Zudem ist die Transformation hin zur Elektromobilität in den Planzahlen des Volkswagen Konzerns berücksichtigt. Vom Volkswagen Konzern erwartete Belastungen des Ergebnisses aus höheren Materialkosten sowie der verschärften Abgas- und Verbrauchsgesetzgebung sollen durch Preis- und Produktmixverbesserungen sowie durch entsprechende Effizienzsteigerungsprogramme überkompensiert werden. Bezüglich der Auswirkungen des Klimawandels wird auf den folgenden Abschnitt verwiesen. Insbesondere die Entlastungen durch Tarifverhandlungsergebnisse für die Marke Volkswagen haben Eingang in die vom Volkswagen Konzern verwendeten Planzahlen gefunden. Daneben wurden die BEV-Marktanteilerwartungen des Volkswagen Konzerns aktualisiert. Zölle wurden zum Teil direkt in die Planung des Volkswagen Konzerns integriert oder im Rahmen der Werthaltigkeitstests auf Ebene des Volkswagen Konzerns bei Wesentlichkeit in einer Überplanung erfasst bzw. sensitiviert.

Die Planungsprämissen werden durch den Volkswagen Konzern jeweils an den aktuellen Erkenntnisstand angepasst.

Für die Ermittlung der Cashflows werden durch den Volkswagen Konzern grundsätzlich die erwarteten Wachstumsraten der betreffenden Märkte zugrunde gelegt. Die Schätzung der Cashflows nach Beendigung des Planungszeitraums basiert im Volkswagen Konzern in den Segmenten Pkw, Power Engineering sowie Nutzfahrzeuge grundsätzlich auf einer Wachstumsrate von bis zu 1 % p.a. (bis zu 1 % p.a.). Bei der Ermittlung des Nutzungswerts im Rahmen des Werthaltigkeitstests für immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer sowie immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer, im Wesentlichen aktivierte Entwicklungskosten, werden im Segment Pkw des Volkswagen Konzerns 10,8 % (10,7 %), im Segment Nutzfahrzeuge des Volkswagen Konzerns 10,4 % (12,1 %) und im Segment Power Engineering des Volkswagen Konzerns 14,1 % (15,7 %) als Kapitalkostensätze (WACC) vor Steuern zugrunde gelegt, die, soweit notwendig, um länderspezifische Abzinsungsfaktoren angepasst werden. Darüber hinaus waren für Werthaltigkeitstests auf Ebene des Volkswagen Konzerns noch die folgenden Aspekte von Bedeutung:

- Die Volumenplanung der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Porsche basiert auf einer regionalen Differenzierung und berücksichtigt die Auswirkungen aktuell bekannter regionaler Konflikte. Insbesondere in den Märkten China und USA geht der Volkswagen Konzern hierbei von herausfordernden Marktbedingungen aufgrund protektionistischer Tendenzen und zudem in China von einer verstärkten Wettbewerbsintensität aus. Ebenfalls wird durch den Volkswagen Konzern im Rahmen der Planung eine im Vergleich zum Vorjahr verlangsamte Transformation hin zur Elektromobilität angenommen. Positive Preiseffekte werden durch eine global ausbalancierte sowie wertorientierte Absatzstruktur ergänzt. Durch den Volkswagen Konzern erwartete Belastungen des Ergebnisses ab 2025 aus weiter steigenden Materialkosten sowie der Abgas- und Verbrauchsgesetzgebung sollen durch entsprechende Effizienzsteigerungsprogramme kompensiert werden. Das strategische Programm „Road to 20“ der Porsche AG soll dazu beitragen, die bisherigen Aktivitäten mit einem Fokus auf die Optimierung der Kostenstruktur nachhaltig zu intensivieren. Im Geschäftsjahr 2025 durch die Porsche AG entschiedene Maßnahmen zur Stärkung der kurz- und mittelfristigen Ertragskraft der Gesellschaft sind aufgrund des Stichtagsprinzips im Werthaltigkeitstest zum 31. Dezember 2024 auf Ebene des Volkswagen Konzerns nicht berücksichtigt.
- Auf den für den TRATON Konzern relevanten Nutzfahrzeugmärkten geht Volkswagen in den Jahren 2025 bis 2029 insgesamt von einem leichten Marktrückgang aus, mit regional unterschiedlichen Entwicklungen. Basierend auf Volumen- und Preiseffekten geht Volkswagen dennoch bei den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des TRATON Konzerns („ZGE des TRATON Konzerns“) über den Planungszeitraum von einem Umsatzanstieg aus. Dabei ist in allen ZGE des TRATON Konzerns in der Fünfjahresplanung auf Ebene des Volkswagen Konzerns eine Ausweitung der Elektromobilität hinterlegt. Die Kosten aus der Transformation wurden in den Cashflows durch Volkswagen berücksichtigt.
- Bei Scania Vehicles & Services wirkt sich darüber hinaus ein steigendes Absatzvolumen und ein höherer durchschnittlicher Verkaufspreis für Elektrofahrzeuge sowie der Ausbau des Vehicle-Services-Geschäfts positiv auf die auf Ebene des Volkswagen Konzerns geplanten Cashflows aus.
- Bei MAN Truck & Bus wirkt sich das höhere Absatzvolumen, die Transformation zur Elektromobilität und das im Jahr 2021 initiierte Programm zur Neuausrichtung aus Sicht des Volkswagen Konzerns positiv auf die Cashflows aus.
- Des Weiteren soll International Motors zu neuer Stärke geführt werden. Die Maßnahmen des Volkswagen Konzerns dazu reichen von der Nutzung der leistungsstarken Komponenten- und Technologie-Organisation innerhalb der TRATON GROUP über den Ausbau des Financial-Services-Geschäfts bis hin zum noch wirksameren Einsatz eines der größten unabhängigen Händler- und Service-Netzwerke auf dem nordamerikanischen Markt, zu welchem International Motors schon heute Zugang hat.

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

Die auf Ebene von Volkswagen durchgeführten Werthaltigkeitstests wirken sich potenziell nicht nur auf die originären Buchwerte des Volkswagen Konzerns, sondern auch auf die im Rahmen der durch die Porsche SE durchgeführten Kaufpreisallokationen aufgedeckten stillen Reserven aus.

Auswirkungen des Klimawandels

Vor dem Hintergrund des Klimawandels und den damit verbundenen Verschärfungen der Emissionsregelungen schreitet die Transformation der Automobilindustrie hin zu Elektromobilität und weiterer Digitalisierung voran. Im Rahmen der Aufstellung des Konzernabschlusses der Volkswagen AG hat der Vorstand der Volkswagen AG die möglichen Auswirkungen des Klimawandels und künftiger regulatorischer Vorgaben, insbesondere der damit verbundenen Transformation zur Elektromobilität, berücksichtigt. Potenzielle Effekte insbesondere auf langfristige Vermögenswerte, Rückstellungen für Emissionsabgaben und künftige Cashflows wurden im Rahmen der in den Konzernabschluss der Volkswagen AG einfließenden wesentlichen Schätzungen und Beurteilungen, soweit möglich, einbezogen. Im Rahmen der Elektrifizierungsoffensive will der Volkswagen Konzern bis 2030 seinen Kunden weltweit zunehmend batterieelektrische Modelle anbieten können – vom Volumenmodell bis zum Premiumfahrzeug. Die Auswirkungen der Transformation zur Elektromobilität und die in diesem Zusammenhang geplante Erhöhung des Anteils vollelektrischer Fahrzeuge werden durch die Volkswagen AG bei der Ermittlung der operativen Mehrjahresplanung und damit bei der Ableitung der künftigen Cashflows für die Ermittlung des erzielbaren Betrags im Rahmen von Werthaltigkeitstests auf Ebene des Volkswagen Konzerns insbesondere bei der Planung künftiger Fahrzeugmodelle, Entwicklungskosten sowie Produktionsanlagen berücksichtigt. Dafür wird in der Mehrjahresplanung des Volkswagen Konzerns ein niedriger dreistelliger Milliarden-Euro-Betrag vorgesehen. Darüber hinaus beurteilt Volkswagen regelmäßig, ob sich aus diesen Entwicklungen die Notwendigkeit von anlassbezogenen Wertminderungstests oder der Anpassung von Nutzungsdauern bei sonstigen langfristigen nicht finanziellen Vermögenswerten ergibt. Wesentliche Auswirkungen auf die Nutzungsdauern von aktivierten Entwicklungskosten oder Sachanlagen wurden von Volkswagen angesichts der Betrachtungszeiträume der regulatorischen Vorgaben und aufgrund der parallelen Produktion von batterieelektrischen Fahrzeugen und Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor in den nächsten Jahren nicht festgestellt. In Bezug auf die sich verschärfenden Emissionsregelungen wird gemäß dem Volkswagen Geschäftsbericht für das Geschäftsjahr 2024 sowohl durch Volkswagen als auch die Porsche AG sichergestellt, dass die verschiedenen international bestehenden Regelungen berücksichtigt und etwaige Verpflichtungen sachgerecht erfasst werden. In diesem Zusammenhang wurde im Geschäftsjahr 2024 im Konzernabschluss der Volkswagen AG ein mittlerer dreistelliger Millionen-Euro-Betrag den Rückstellungen zugeführt, während sich keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Porsche AG ergaben.

Rechtsstreitigkeiten und Dieseldematik

Die Volkswagen AG und die Unternehmen, an denen sie unmittelbar oder mittelbar Anteile hält, das heißt einschließlich dem Porsche AG Konzern, sind national und international an einer Vielzahl von Rechtsstreitigkeiten und behördlichen Verfahren beteiligt. Solche Rechtsstreitigkeiten

und Verfahren treten unter anderem im Zusammenhang mit Produkten oder Dienstleistungen oder im Verhältnis zu Arbeitnehmern, Behörden, Händlern, Investoren, Kunden, Lieferanten oder sonstigen Vertragspartnern auf. Für die daran beteiligten Gesellschaften können sich hieraus Zahlungen wie zum Beispiel Bußgelder sowie andere Verpflichtungen und Folgen ergeben. Insbesondere können erhebliche Schadensersatz- oder Strafschadensersatzzahlungen zu leisten sein und kostenintensive Maßnahmen erforderlich werden. Dabei ist es häufig nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich, die objektiv drohenden Auswirkungen konkret einzuschätzen.

Weltweit sind verschiedene Verfahren anhängig, in denen Kunden vermeintliche produktbezogene Ansprüche einzeln oder im Wege von Sammelklagen geltend machen. Diese Ansprüche werden regelmäßig mit behaupteten Mängeln an Fahrzeugen – einschließlich der dem Volkswagen Konzern zugelieferten Fahrzeugteile – begründet.

Darüber hinaus können sich Risiken im Zusammenhang mit der Einhaltung von gesetzlichen bzw. regulatorischen Anforderungen ergeben. Dies gilt insbesondere auch im Falle von Wertungsspielräumen, bei denen es zu abweichenden Auslegungen durch Volkswagen bzw. die Porsche AG und die jeweils zuständigen Behörden kommen kann.

Die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns stehen im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit in kontinuierlichem Austausch mit Behörden, unter anderem mit dem Kraftfahrt-Bundesamt („KBA“). Wie Behörden gewisse tatsächliche und rechtliche Fragestellungen im Einzelfall bewerten werden, kann nicht mit Sicherheit vorhergesagt werden. Daher kann auch letztlich nicht ausgeschlossen werden, dass insbesondere bestimmte Fahrzeugeigenschaften und/oder Typgenehmigungsaspekte bemängelt oder als unzulässig bewertet werden könnten. Dies ist grundsätzlich eine Frage der konkreten behördlichen Bewertung im Einzelfall.

Eine vergleichbare Herausforderung ergibt sich aus dem Spannungsverhältnis zwischen divergierenden nationalen bzw. internationalen gesetzlichen oder regulatorischen Vorgaben hinsichtlich der Verpflichtung zur Übermittlung von Informationen oder Dokumenten auf der einen und nationalen bzw. internationalen datenschutzrechtlichen Vorgaben auf der anderen Seite. Um Rechtsverstöße trotz der teils unklaren Rechtslage bestmöglich auszuschließen, wird Volkswagen von externen Kanzleien zu diesen Fragestellungen beraten.

Ferner können Rechtsverfahren aus Forderungen nach umfangreicheren Klimaschutzleistungen oder im Zusammenhang mit angeblich unvollständigen Angaben zu den Auswirkungen des Klimawandels resultieren. Der Volkswagen Konzern begegnet dem Risiko unter anderem durch Zertifizierung seiner selbst gesetzten Dekarbonisierungsziele mittels unabhängiger und international anerkannter Organisationen und durch konsequente Ausrichtung seiner nichtfinanziellen Berichterstattung an gesetzliche Anforderungen und denen des Kapitalmarkts.

Risiken können sich auch aus Verfahren ergeben, in denen die Verletzung geistiger Eigentumsrechte einschließlich Patente, Marken oder anderer Drittrechte vor allem in Deutschland, vor dem Einheitlichen Patentgericht und in den USA geltend gemacht werden. Sollte der Vorwurf erhoben oder die Feststellung getroffen werden, Volkswagen habe geistige Eigentumsrechte Dritter verletzt, könnte Volkswagen etwa zur Leistung von Schadensersatz, Änderung von Fertigungsverfahren, Umgestaltung von Produkten oder Unterlassung des

Vertriebs bestimmter Produkte verpflichtet werden, was Liefer- und Produktionsbeschränkungen oder -unterbrechungen zur Folge haben kann.

Des Weiteren können sich aus kriminellen Handlungen Einzelner, die selbst das beste Compliance-Managementsystem niemals vollständig ausschließen kann, Rechtsrisiken ergeben.

Soweit überschaubar und wirtschaftlich sinnvoll, wurden auf Ebene des Volkswagen Konzerns zur Absicherung dieser Risiken in angemessenem Umfang Versicherungen abgeschlossen. Für bekannte und entsprechend bewertbare Risiken wurden auf Basis des derzeitigen Kenntnisstands des Volkswagen Konzerns, soweit erforderlich, angemessen erscheinende Rückstellungen im Konzernabschluss der Volkswagen AG bzw. der Porsche AG gebildet bzw. Angaben zu Eventualverbindlichkeiten gemacht. Da einige Risiken nicht oder nur begrenzt einschätzbar sind, ist nicht auszuschließen, dass gleichwohl wesentliche Schäden eintreten können, die durch die versicherten bzw. zurückgestellten Beträge nicht gedeckt sind. Dies gilt bspw. hinsichtlich der Einschätzung zu den Rechtsrisiken aus der nachfolgend dargestellten Dieselthematik.

Im Rahmen der berichteten Rechtsverfahren genannte Beträge bezeichnen, wenn nicht ausdrücklich anders beschrieben, nur die jeweilige Hauptforderung. Nebenforderungen, wie zum Beispiel etwaige Zinsen und Prozesskosten, werden grundsätzlich nicht berücksichtigt.

Am 18. September 2015 veröffentlichte die US-amerikanische Umweltschutzbehörde (Environmental Protection Agency, „EPA“) eine „Notice of Violation“ und gab öffentlich bekannt, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit 2.0 l Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns in den USA Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NO_x)-Emissionen festgestellt wurden. In diesem Zusammenhang informierte die Volkswagen AG darüber, dass bei Dieselmotoren des Typs EA 189 auffällige Abweichungen zwischen Prüfstandswerten und realem Fahrbetrieb festgestellt wurden und dieser Motortyp weltweit in rund elf Millionen Fahrzeugen verbaut worden sei. Am 2. November 2015 gab die EPA mit einer „Notice of Violation“ bekannt, dass auch bei der Software von US-Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Typs V6 mit 3.0 l Hubraum Unregelmäßigkeiten festgestellt wurden. Die sogenannte Dieselthematik hatte ihren Ursprung in einer – nach Rechtsauffassung der Volkswagen AG nur nach US-amerikanischem Recht unzulässigen – Veränderung von Teilen der Software der betreffenden Motorsteuerungseinheiten für das seinerzeit von der Volkswagen AG entwickelte Dieselaggregat EA 189. Diese Softwarefunktion wurde ab 2006 ohne Wissen der Volkswagen Vorstandsebene entwickelt und implementiert. Die Volkswagen Vorstandsmitglieder hatten bis zum Sommer 2015 keine Kenntnis von der Entwicklung und Implementierung dieser Softwarefunktion erlangt.

Zur Absicherung der derzeit bekannten Rechtsrisiken im Zusammenhang mit der Dieselthematik enthalten die Rückstellungen für Prozess- und Rechtsrisiken zum 31. Dezember 2024 auf Basis des gegenwärtigen Kenntnisstands und aktueller Einschätzungen von Volkswagen einen Betrag von rund 0,6 Mrd. € (0,9 Mrd. €) auf Ebene des Volkswagen Konzerns. Soweit durch Volkswagen bereits hinreichend bewertbar, wurden im Zusammenhang mit der Dieselthematik insgesamt Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 4,0 Mrd. € (4,0 Mrd. €) im Konzernanhang von Volkswagen angegeben, auf die Anlegerverfahren in Deutschland entfallen davon rund 3,8 Mrd. € (3,8 Mrd. €). Aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Sachverhaltsaufklärung sowie

der Vielschichtigkeit der einzelnen Einflussfaktoren und der noch andauernden Abstimmungen mit den Behörden unterliegen die im Zusammenhang mit der Dieseldematik auf Ebene des Volkswagen Konzerns gebildeten Rückstellungen sowie die im Konzernabschluss der Volkswagen AG angegebenen Eventualverbindlichkeiten und die weiteren latenten Rechtsrisiken zum Teil erheblichen Einschätzungsrisiken. Sollten sich diese Rechts- bzw. Einschätzungsrisiken verwirklichen, kann dies zu weiteren erheblichen finanziellen Belastungen auf Ebene des Volkswagen Konzerns führen. Insbesondere lässt sich nicht ausschließen, dass aufgrund von zukünftigen Erkenntnissen oder Ereignissen die gebildeten Rückstellungen auf Ebene des Volkswagen Konzerns möglicherweise angepasst werden müssen und sich mittelbar auf Ebene des Porsche SE Konzerns auswirken.

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

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

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

Seit September 2021 verhandelt das Landgericht Braunschweig eine Anklage gegen teilweise auch ehemalige Beschäftigte der Volkswagen AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der Dieseldematik betreffend Motoren des Typs EA 189. Ein Ende des Verfahrens ist bislang nicht absehbar. Das von dem vorstehenden Verfahren abgetrennte Verfahren gegen einen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG verband das Landgericht Braunschweig zur gemeinsamen Verhandlung mit dem gegen denselben ehemaligen Vorstandsvorsitzenden geführten, zunächst vorläufig eingestellten Verfahren wegen des Vorwurfs der Marktmanipulation im Hinblick auf kapitalmarktrechtliche Informationspflichten. Die im dritten Quartal 2024 begonnene Hauptverhandlung wurde nach kurzer Zeit wieder ausgesetzt. Es ist nicht absehbar, wann die Hauptverhandlung erneut beginnen wird. Gegen die Volkswagen AG werden durch die Staatsanwaltschaft Braunschweig im Zusammenhang mit den vorgenannten Verfahren keine Ermittlungen mehr geführt.

Das Landgericht München II hatte im Juni 2020 die Anklage der Staatsanwaltschaft München II auch gegen einen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der AUDI AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der Dieseldematik betreffend 3.0 l und 4.2 l TDI-Motoren im Wesentlichen unverändert zur Hauptverhandlung zugelassen und das Hauptverfahren eröffnet. Die Hauptverhandlung vor dem Landgericht München II wurde im Juni 2023 abgeschlossen und der ehemalige Vorstandsvorsitzende der AUDI AG wie auch die weiteren beiden Angeklagten wurden zu Freiheitsstrafen verurteilt, deren Vollstreckung jeweils zur Bewährung ausgesetzt wurde. Als Bewährungsauflagen wurden unter anderem Geldauflagen festgesetzt. Das Urteil ist nicht rechtskräftig. Alle drei Angeklagten legten Revision ein. Die Staatsanwaltschaft legte hinsichtlich des Urteils gegen einen Angeklagten ebenfalls Revision ein.

Im August 2020 erhob die Staatsanwaltschaft München II eine weitere Anklage auch gegen drei ehemalige Vorstandsmitglieder der AUDI AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik betreffend 3.0 l und 4.2 l TDI-Motoren. Das für die Entscheidung über die Zulassung der Anklage zuständige Landgericht München II stellte zwischenzeitlich das Verfahren gegen eines der drei angeklagten ehemaligen Vorstandsmitglieder der AUDI AG gegen Auflage endgültig ein. Über die Zulassung der Anklage gegen die beiden anderen ehemaligen Vorstandsmitglieder der AUDI AG entschied das Landgericht München II noch nicht.

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

Der Europäische Gerichtshof („EuGH“) entschied mit Urteilen aus Juli und November 2022, dass ein sogenanntes Thermofenster (eine temperaturabhängige Abgasrückführung) im Bereich zwischen 15°C und 33°C Außentemperatur eine Abschalteinrichtung darstellt. In diesem Zusammenhang entwickelte der EuGH ein neues, ungeschriebenes Kriterium, wonach ein Thermofenster, selbst wenn es dazu dient, plötzliche und außergewöhnliche Schäden zu verhindern, dann unzulässig ist, soweit es den „überwiegenden Teil eines Jahres unter den im Unionsgebiet herrschenden tatsächlichen Fahrbedingungen“ aktiv ist. Das KBA leitete in Bezug auf bestimmte Motoren des Typs EA 896 der ersten und zweiten Generation, die in bestimmten älteren Fahrzeugmodellen eingesetzt wurden, sowie in Bezug auf einzelne Fahrzeugmodelle mit Motoren des Typs EA 189 formelle Verwaltungsverfahren ein. Im Juli und Oktober 2023 erließ das KBA zwei Bescheide gegen die AUDI AG, in denen es feststellte, dass die ursprünglich integrierte Version der Thermofenster in einigen der betroffenen Fahrzeuge das neue verkehrstechnische EuGH-Kriterium nicht erfüllt. Die AUDI AG hat gegen beide Bescheide Widerspruch eingelegt, sodass die Bescheide nicht bestandskräftig sind. Das KBA erließ entsprechende Bescheide im Dezember 2023 gegen die Porsche AG und im Januar 2024 gegen die Volkswagen AG. Die Porsche AG und die Volkswagen AG legten Widerspruch gegen den jeweiligen Bescheid ein. Der Volkswagen Konzern hatte bereits zuvor damit begonnen, Softwareupdates zur Anpassung des Thermofensters an das neue verkehrstechnische Kriterium des EuGH auszurollen, und setzt dies weiter fort.

Das Verwaltungsgericht Schleswig gab Ende Februar 2023 einer Klage der Deutschen Umwelthilfe („DUH“) gegen das KBA erstinstanzlich statt und hob den Freigabebescheid für ein Softwareupdate für bestimmte ältere Modelle des Golf Plus auf, soweit dieser das Thermofenster, die Höhenkorrektur und die Taxischaltung als zulässige Abschalteinrichtungen einstufte. Mit Höhenkorrektur wird eine höhenabhängige Abgasrückführung bezeichnet. Unter Taxischaltung ist eine von der Zeitspanne eines im Leerlauf betriebenen Fahrzeugs abhängige Abgasrückführung zu verstehen. Die Volkswagen AG ist Beigeladene in dem Verfahren. Die Volkswagen AG und das KBA legten Ende April 2023 Berufung gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts Schleswig ein. Die Entscheidung ist damit nicht rechtskräftig. Die DUH reichte beim Verwaltungsgericht Schleswig zwei weitere Klagen ein. Die erste Klage richtet sich gegen Freigabebescheide für weitere mit Motoren des Typs EA 189 sowie mit ausgewählten V-

TDI-Motoren ausgestattete Fahrzeuge der Marken Audi und Porsche, die zweite Klage richtet sich gegen sämtliche Euro-5 und Euro-6b/c Dieselfahrzeuge des Volkswagen Konzerns. Im ersten Verfahren übertrug das Verwaltungsgericht Schleswig in einem Urteil aus Januar 2024 seine Ausgangsentscheidung vom Februar 2023 auf weitere Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 und hob die Freigabebescheide des KBA für diese Fahrzeuge auf. Gegen das Urteil wurden die Berufung sowie die Sprungrevision zugelassen. Die Entscheidung ist damit nicht rechtskräftig.

Zudem laufen im Zusammenhang mit der Dieselformatik international weitere Verwaltungsverfahren. Die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns kooperieren mit den staatlichen Behörden.

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

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

2. Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

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

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

In Belgien wurde im Dezember 2024 in der Sammelklage der belgischen Verbraucherorganisation Test Aankoop VZW ein Vergleich zur vollständigen Streitbeilegung geschlossen. Test Aankoop VZW und die Volkswagen AG verpflichteten sich darin, keine Berufung gegen das erstinstanzliche Urteil aus Juli 2023 einzulegen und dieses abzuwickeln. Mit diesem Urteil wurde die Volkswagen AG zur Zahlung von 5 % des Kaufpreises bzw. 5 % der Differenz

zwischen Kaufpreis und Wiederverkaufspreis verurteilt, wenn ein Verbraucher ein Fahrzeug mit dem Motortyp EA 189 zwischen dem 1. September 2014 und dem 22. September 2015 erworben hat, er das Softwareupdate nicht aufgespielt hat und relevante Unterlagen zum Nachweis vorlegen kann.

In Brasilien sind zwei verbraucherrechtliche Sammelklagen anhängig. Im ersten Sammelklageverfahren, das sich auf rund 17 Tsd. Amarok-Fahrzeuge bezieht, erging im Mai 2019 ein Berufungsurteil, mit dem die Schadensersatzverpflichtung von Volkswagen do Brasil deutlich auf zunächst rund 172 Mio. BRL reduziert wurde. Im August 2022 wurde die Revision von Volkswagen do Brasil gegen dieses Urteil durch den Superior Court of Justice teilweise zurückgewiesen. Auf das von Volkswagen do Brasil dagegen eingelegte Rechtsmittel hin hob der Superior Court of Justice die eigene Entscheidung vollumfänglich wieder auf. Das Verfahren wurde bezüglich Teilaspekten an das Berufungsgericht zurückverwiesen. Volkswagen do Brasil hat die Möglichkeit, neues Beweismaterial einzuführen. Das Urteil ist vollstreckbar, aber weiterhin nicht rechtskräftig. In der zweiten Sammelklage, die rund 67 Tsd. Amarok-Fahrzeuge einer späteren Generation betrifft, wies der Superior Court of Justice im April 2024 die von der Klägerin eingelegte Revision gegen das Berufungsurteil aus Juni 2023 zurück. Daraufhin legte die Klägerin Ende April 2024 eine einstweilige Beschwerde („interlocutory appeal“) gegen diese Entscheidung beim Superior Court of Justice ein.

Die financialright GmbH hatte ursprünglich vor mehreren deutschen Gerichten rund 45 Tsd. an sie abgetretene Ansprüche von Kunden aus Deutschland, Slowenien und der Schweiz gegen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns gebündelt geltend gemacht. Nach zahlreichen Antrags- und Klagerücknahmen sowie verschiedenen Vergleichen konnten die Verfahren zwischenzeitlich vollständig erledigt werden. Zurückgenommene und erneut geltend gemachte werthaltige Ansprüche wurden ebenfalls überwiegend bereits erledigt; im Übrigen wurden Rückstellungen gebildet.

In England und Wales sowie Schottland wurden Klagen gegen die Volkswagen AG, die Volkswagen Group United Kingdom Limited, die Volkswagen Financial Services (UK) Limited und andere Unternehmen des Volkswagen Konzerns im Zusammenhang mit verschiedenen anderen Dieselfahrzeugen bei Gericht eingereicht. In England und Wales wurden die sogenannte „outline generic particulars of claim“, die einen groben Überblick über die Klagebegründung enthalten, im September 2024 zugestellt. In Schottland wurden ab Oktober 2024 Anträge auf Einleitung einer Sammelklage und Bestellung eines Vertreters förmlich gegenüber der Volkswagen Group United Kingdom Limited, der Volkswagen Financial Services (UK) Limited, der Volkswagen AG, der SEAT S.A. und der Škoda Auto a.s. zugestellt. Die Einzelheiten der Klagen sind jeweils noch ungewiss.

In Frankreich ist eine Sammelklage der französischen Verbraucherorganisation Confédération de la Consommation, du Logement et du Cadre de Vie („CLCV“) für bis zu 1 Mio. französische Eigentümer und Leasingnehmer von Fahrzeugen mit Motoren des Typs EA 189 gegen die Volkswagen Group Automotive Retail France, die Volkswagen Group France und die Volkswagen AG anhängig. Es handelt sich um eine Opt-In Sammelklage, CLCV macht hauptsächlich die Rückabwicklung ohne Nutzungersatz, hilfsweise Schadensersatz von 20-30 % des Kaufpreises geltend.

In Italien unterzeichneten die Parteien im Mai 2024 in der Sammelklage des Verbraucherverbands Altroconsumo zur vollständigen Streitbeilegung einen Vergleich für rund 60 Tsd. Kunden, die zwischen 2009 und 2015 ein von der Dieseldiagnostik betroffenes Fahrzeug der Marken Volkswagen, Audi, Škoda oder SEAT mit dem Motortyp EA 189 gekauft und sich wirksam zur Sammelklage angemeldet hatten. Beide Seiten verzichteten auf die Einlegung eines Rechtsmittels gegen die im Vorjahr gefällte zweitinstanzliche Entscheidung des Berufungsgerichts Venedig. Das Verfahren ist damit beendet. Für den Vergleich und dessen Abwicklung wurden Rückstellungen in Höhe von rund 50 Mio. € gebildet.

In den Niederlanden ist eine auf Feststellung gerichtete Sammelklage der Stichting Volkswagen Car Claim mit Opt-Out-Mechanismus für bis zu 201 Tsd. Kunden anhängig. Im Juli 2021 erging ein teilweise stattgebendes erstinstanzliches Feststellungsurteil. Nach Auffassung des Gerichts haben die Volkswagen AG und die anderen beklagten Konzerngesellschaften in Bezug auf die ursprüngliche Motorsteuerungssoftware unrechtmäßig gehandelt. Zudem stellte das Gericht fest, dass Verbrauchern gegenüber den beklagten Händlern ein Anspruch auf Minderung des Kaufpreises zusteht. Aus dem Feststellungsurteil resultieren keine konkreten Zahlungsverpflichtungen. Mögliche individuelle Ansprüche müssten im Anschluss in einem separaten Prozess durchgesetzt werden. Die Volkswagen AG und die anderen beklagten Konzerngesellschaften legten gegen das Urteil Berufung ein. Darüber hinaus ist eine auf Zahlung von Schadensersatz gerichtete Sammelklage der Diesel Emissions Justice Foundation („DEJF“) mit Opt-Out-Mechanismus für niederländische Verbraucher anhängig, die unter anderem Fahrzeuge des Motortyps EA 189 betrifft. Im März 2022 erließ das Gericht in erster Instanz ein Zwischenurteil und stellte darin fest, dass das neue Sammelklageregime, wonach nicht nur die Feststellung von Ansprüchen, sondern auch die Zahlung von Schadensersatz geltend gemacht werden kann, auf dieses Verfahren nicht anwendbar sei. Auf die Berufung der DEJF entschied das Berufungsgericht im August 2024 in Abänderung des Zwischenurteils, dass das neue Sammelklageregime auf Fahrzeuge mit Emissionsklasse Euro-6 anwendbar sei. Für Fahrzeuge mit niedrigeren Emissionsklassen (zum Beispiel Euro-5) sei das neue Sammelklageregime dagegen nicht anwendbar. Die Entscheidung ist nicht rechtskräftig.

In Südafrika ist eine auf Zahlung von Schadensersatz gerichtete Sammelklage mit Opt-Out-Mechanismus anhängig, die rund 80 Tsd. Fahrzeuge, unter anderem des Motortyps EA 189 betrifft.

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

In Deutschland sind derzeit rund 10 Tsd. meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung gerichtete Einzelklagen im Zusammenhang mit verschiedenen Dieselmotortypen gegen die Volkswagen AG oder andere Konzerngesellschaften anhängig. Der BGH klärte in mehreren Grundsatzurteilen aus den Vorjahren wesentliche Rechtsfragen für die noch anhängigen Verfahren. Einzelheiten zu diesen Entscheidungen finden sich im Kapitel „Rechtsstreitigkeiten“ im Geschäftsbericht des Volkswagen Konzerns in dem Geschäftsjahr, in dem das jeweilige Grundsatzurteil entschieden wurde.

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

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

3. Anlegerklagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

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

Fast alle Anlegerklagen sind derzeit beim Landgericht Braunschweig oder beim Oberlandesgericht Braunschweig anhängig. Im August 2016 beschloss das Landgericht Braunschweig die Vorlage von gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen mit Relevanz für die in Braunschweig anhängigen Anlegerklagen an das Oberlandesgericht Braunschweig zum Erlass von Musterentscheiden nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz („KapMuG“). Die gegen die Volkswagen AG in Deutschland anhängigen Anlegerklagen werden bis zur Entscheidung über die vorgelegten Fragen ausgesetzt, sofern sie nicht aus Gründen abgewiesen werden können, die unabhängig von den im Musterverfahren zu entscheidenden Fragen sind. Die Entscheidung über die gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen im Musterverfahren ist für die anhängigen Klagen verbindlich, soweit sie ausgesetzt wurden. Musterklägerin ist die Deka Investment GmbH. Die mündliche Verhandlung im Musterverfahren vor dem Oberlandesgericht Braunschweig begann im September 2018. Das Oberlandesgericht Braunschweig nahm in mehreren Hinweisbeschlüssen zu einigen grundsätzlichen Rechtsfragen der Auseinandersetzung Stellung. Im Juli 2023 erließ das Oberlandesgericht Braunschweig einen Beweisbeschluss und ordnete die Vernehmung zahlreicher Personen sowie die Vorlage und Beziehung von Urkunden an. Die angeordnete Beweiserhebung konzentriert sich zunächst auf die Frage der, nach dem Erkenntnisstand der Volkswagen AG fehlenden, Kenntnis des Konzernvorstands, einzelner Konzernvorstandsmitglieder und/oder einzelner Mitglieder der Ad-hoc-Clearingstelle der Volkswagen AG (nach Auffassung des Senats die Ad-hoc-verantwortlichen Personen) über den Einbau von nach US-Recht unzulässigen Abschaltvorrichtungen in Fahrzeugen der Volkswagen AG sowie die Vorstellungen dieses Personenkreises über etwaige Kursauswirkungen der ihnen jeweils vorliegenden Informationen. Teilweise trägt die Volkswagen AG die Beweislast. Die Vernehmungen begannen im September 2023 und werden auch im Jahr 2025 fortgesetzt. Mehrere Zeugen machten ein Zeugnisverweigerungsrecht geltend. In einigen Fällen (keine Ad-hoc-verantwortlichen Personen) bejahte das Oberlandesgericht Braunschweig ein umfassendes Zeugnisverweigerungsrecht. In anderen Fällen wurde

die Entscheidung mit Verweis auf laufende strafrechtliche Ermittlungen gegen diese Personen verschoben. Seit Mitte September 2023 sagte eine Vielzahl von Zeugen aus. Bislang bekundete keiner der vernommenen Zeugen, dass Vorstandsmitglieder oder Ad-hoc-Verantwortliche der Volkswagen AG vor dem 18. September 2015 Kenntnis von einer nach Auffassung der Volkswagen AG kursrelevanten Information im Zusammenhang mit der Dieseldispute hatten. Das Oberlandesgericht Braunschweig wird gemäß § 286 Zivilprozessordnung nach dem gesamten Inhalt der Verhandlungen und dem Ergebnis der Beweisaufnahme nach freier Überzeugung zu entscheiden haben.

Am Landgericht Stuttgart sind weitere Anlegerklagen gegen die Volkswagen AG, teilweise zusammen mit der Porsche SE als Gesamtschuldner, anhängig.

Die gegen die Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieseldispute weltweit (exklusive USA/Kanada) geltend gemachten Ansprüche in Form von Anlegerklagen, gerichtlichen Mahn- und Güteanträge sowie Anspruchsanmeldungen nach dem KapMuG reduzierten sich im Berichtsjahr infolge von Klagerücknahmen und rechtskräftigen Klageabweisungen auf circa 8,7 Mrd. €. Damit wurden seit Beginn der Verfahren Anlegerklagen in Höhe von über 1 Mrd. € zurückgenommen oder rechtskräftig abgewiesen. Die Volkswagen AG ist unverändert der Auffassung, ihre kapitalmarktrechtlichen Pflichten ordnungsgemäß erfüllt zu haben, so dass für diese Anlegerklagen auf Ebene des Volkswagen Konzerns keine Rückstellungen gebildet wurden. Soweit die Erfolgsaussichten von Volkswagen nicht niedriger als 10 % eingeschätzt wurden, wurden von Volkswagen Eventualverbindlichkeiten angegeben.

4. Verfahren in den USA/Kanada

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

Im November 2023 erzielte Volkswagen eine Vergleichsvereinbarung zur Beilegung der umweltrechtlichen Klagen des Attorney General des US-Bundesstaates Texas und einiger Kommunen in Texas gegen die Volkswagen AG, Volkswagen Group of America, Inc. und bestimmte verbundene Unternehmen. Nachdem das Gericht den Vergleich genehmigt hatte, wurde er im Januar 2024 rechtskräftig.

Im März 2019 reichte die US-Börsenaufsicht (Securities and Exchange Commission, „SEC“) unter anderem gegen die Volkswagen AG, die Volkswagen Group of America Finance, LLC (VWGoAF) sowie die VW Credit, Inc. eine Klage ein, in der Ansprüche nach US-Bundeswertpapierrecht unter anderem aufgrund vermeintlich unrichtiger und unvollständiger Angaben im Zusammenhang mit dem Angebot und Verkauf bestimmter Anleihen und Asset Backed Securities geltend gemacht werden. Im August 2020 wies das US District Court des Northern District von Kalifornien unter anderem sämtliche im Zusammenhang mit Asset Backed Securities geltend gemachten Forderungen gegen VW Credit, Inc. ab. Im September 2020 reichte die SEC eine überarbeitete Klageschrift ein, in der neben weiteren Änderungen die

abgewiesenen Forderungen nicht mehr enthalten waren. Im März 2024 erklärte die VWGoAF gegenüber der SEC, ohne dabei die Behauptungen der SEC aus der im September 2020 eingereichten geänderten Klage zuzugeben oder zu bestreiten, ihre Zustimmung zu einem abschließenden gerichtlichen Urteil, das unter anderem eine Zahlung in Höhe von rund 49 Mio. USD vorsieht. Nachfolgend reichten die SEC und die VWGoAF beim US District Court des Northern District von Kalifornien einen Antrag auf Erlass eines abschließenden Urteils hinsichtlich der VWGoAF ein, das die von der SEC geltend gemachten Ansprüche gegen die VWGoAF vollständig erledigt. Im April 2024 gab das Gericht diesem Antrag statt und erließ ein abschließendes Urteil in Bezug auf die VWGoAF. Alle gegen die Volkswagen AG und einen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG geltend gemachten Ansprüche wies das Gericht rechtskräftig ab. Dementsprechend sind die von der SEC gegen alle Beklagten in diesem Verfahren geltend gemachten Ansprüche vollständig erledigt.

5. Sonderprüfung

Mit Beschluss aus November 2017 ordnete das Oberlandesgericht Celle auf Antrag dreier US-Fonds die Einsetzung eines Sonderprüfers bei der Volkswagen AG an. Der Sonderprüfer sollte prüfen, ob die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieselmaterie seit dem 22. Juni 2006 ihre Pflichten verletzt haben und der Volkswagen AG hieraus ein Schaden entstanden ist. Die Volkswagen AG hatte gegen diese ursprünglich formal rechtskräftige Entscheidung Verfassungsbeschwerden vor dem Bundesverfassungsgericht erhoben. Auch gegen die weitere, ursprünglich ebenfalls formal rechtskräftige Entscheidung des Oberlandesgerichts Celle, einen anderen als den zunächst bestellten Sonderprüfer zu bestellen, hatte die Volkswagen AG Verfassungsbeschwerden erhoben. Nachdem das Bundesverfassungsgericht mit im November 2022 bekanntgegebenen Beschlüssen den beiden Verfassungsbeschwerden stattgegeben und die Verfahren an das Oberlandesgericht Celle zurückverwiesen hatte, wies dieses den Antrag auf Bestellung eines Sonderprüfers mit Beschluss aus November 2024 sowie den Antrag der Antragsteller im auf den Austausch des Sonderprüfers gerichteten Verfahren mit Beschluss aus Dezember 2024 zurück. Die Antragsteller erhoben gegen beide Entscheidungen jeweils Rechtsbeschwerden beim BGH. Daneben hatte die Volkswagen AG beim Landgericht Braunschweig eine Unterlassungsklage gegen den Sonderprüfer mit dem Antrag erhoben, dass die Sonderprüfung nicht durchgeführt wird, solange der Sonderprüfer seine Unabhängigkeit nicht hinreichend nachgewiesen hat. Das Landgericht Braunschweig wies die Unterlassungsklage im Sommer 2022 ab, die Volkswagen AG legte daraufhin Berufung beim Oberlandesgericht Braunschweig ein.

Beim Landgericht Hannover wurde ein zweiter Antrag auf Einsetzung eines Sonderprüfers bei der Volkswagen AG gestellt, der ebenfalls auf die Prüfung von Vorgängen im Zusammenhang mit der Dieselmaterie gerichtet ist. Dieses Verfahren wurde wieder aufgenommen, nachdem es zunächst bis zur Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts im ersten Sonderprüfungsverfahren ruhend gestellt war.

Weitergehende Angaben zu den Schätzungen hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen sowie Angaben zu Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von Beträgen der Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit der Dieselmaterie werden vom

Volkswagen Konzern gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

Im Zusammenhang mit der Dieselmotorthematik ist hinsichtlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen zudem auf folgende Sachverhalte hinzuweisen:

Die AUDI AG hat die Porsche AG von den Kosten aus Rechtsrisiken, Rechtsstreitigkeiten, Produkthaftungsklagen oder anderen Klagen Dritter in Bezug auf die in Nordamerika von der Dieselmotorthematik betroffenen Porsche Fahrzeuge des Typs Cayenne der Modelljahre 2013 bis 2016 freigestellt und es wurde der Verzicht auf die Einrede der Verjährung bis zum 31. Juli 2023 vereinbart und nachträglich bis zum 31. Juli 2027 verlängert. Der Porsche AG Konzern erwartet daher diesbezüglich aus heutiger Sicht keinen wesentlichen verbleibenden Ressourcenabfluss. Für sonstige auf Ebene des Porsche AG Konzerns angefallene Kosten im Zusammenhang mit der Dieselmotorthematik in Nordamerika, für die eine Freistellungserklärung der AUDI AG vorliegt, wurden auf Ebene des Porsche AG Konzerns entsprechend keine Forderungen gebildet, da ein Ressourcenzufluss zum Bilanzstichtag nicht so gut wie sicher ist. Es wurde der Verzicht auf die Einrede der Verjährung bis zum 31. Juli 2023 vereinbart und nachträglich bis zum 31. Juli 2027 verlängert. Für die gerichtlichen Verfahren außerhalb der USA und Kanadas im Zusammenhang mit der Dieselmotorthematik geht die Porsche AG auf Basis der bisherigen Vereinbarungen und Bilanzierungspraxis davon aus, dass die in diesem Zusammenhang auf Ebene des Porsche AG Konzerns anfallenden Kosten für Rechtsrisiken und Prozesskosten von der AUDI AG getragen werden, und belastet die Kosten an diese weiter. Es werden auf Ebene des Porsche AG Konzerns keine Rückstellungen in wesentlichem Umfang für zukünftig zu erwartende Ressourcenabflüsse gebildet.

Weitere Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen des Managements auf Ebene des Volkswagen Konzerns

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

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

Die Bilanzierung und Bewertung von Rückstellungen basiert ebenfalls auf der Einschätzung von Höhe und Eintrittswahrscheinlichkeit zukünftiger Ereignisse sowie der Schätzung des Diskontierungsfaktors. Soweit möglich wird ebenfalls auf Erfahrungen oder externe Gutachten zurückgegriffen. Der Bewertung der Pensionsrückstellungen liegen versicherungsmathematische Annahmen zugrunde. Die Rückstellungen werden regelmäßig an neue Erkenntnisse angepasst. Aufgrund des Ansatzes von Erwartungswerten kommt es regelmäßig zur Auflösung ungenutzter bzw. Nachdotierung von Rückstellungen. Gewährleistungsansprüche aus dem Absatzgeschäft werden unter Zugrundelegung des bisherigen bzw. des geschätzten zukünftigen Schadenverlaufs und des

Kulanzverhaltens ermittelt. Dazu sind Annahmen über Art und Umfang künftiger Garantie- und Kulanzfälle zu treffen.

Bei den im Zusammenhang mit der Dieseldispute gebildeten Vorsorgen wurden in Abhängigkeit von Baureihe, Modelljahr und Land vor allem Annahmen zu den Arbeitszeiten, Materialkosten und Lohnstundensätzen getroffen. Daneben wurden Annahmen hinsichtlich zukünftiger Wiederveräußerungspreise für zurückgekaufte Fahrzeuge getroffen. Diesen Annahmen liegen qualifizierte Schätzungen zugrunde, die auf externen Daten unter Berücksichtigung intern vorliegender Zusatzinformationen, wie bspw. Erfahrungswerten, beruhen. Weitere Angaben zu den Rechtsstreitigkeiten sowie den mit der Dieseldispute verbundenen rechtlichen Risiken im Volkswagen Konzern sind dem vorangehenden Unterabschnitt „Rechtsstreitigkeiten und Dieseldispute“ zu entnehmen.

Für mögliche künftige Steuernachzahlungen wurden Steuerrückstellungen bzw. für in diesem Zusammenhang anfallende steuerliche Nebenleistungen sonstige Rückstellungen auf Ebene des Volkswagen Konzerns passiviert.

Die Volkswagen AG und ihre Tochtergesellschaften sind weltweit tätig und werden laufend von lokalen Finanzbehörden geprüft. Änderungen der Steuergesetze, der Rechtsprechung und deren Interpretation durch die Finanzbehörden in den jeweiligen Ländern können zu gegenüber den im Abschluss getroffenen Einschätzungen abweichenden Steuerzahlungen führen. Die Bewertung der Steuerrückstellung orientiert sich an dem wahrscheinlichsten Wert der Realisierung dieses Risikos. Ob eine Mehrzahl von steuerlichen Unsicherheiten einzeln oder in Gruppen bilanziert wird, macht Volkswagen je betrachtetem Einzelfall davon abhängig, welche Darstellung sich besser für die Vorhersage der Realisierung des steuerlichen Risikos eignet. Insbesondere bei Verträgen über grenzüberschreitende, konzerninterne Lieferungen und Leistungen ist die Bestimmung der Preise von einzelnen Produkten und Dienstleistungen komplex, da in vielen Fällen keine Marktpreise für eigene Produkte zu beobachten sind oder der Rückgriff auf Marktpreise von ähnlichen Produkten aufgrund der fehlenden Vergleichbarkeit mit Unsicherheiten behaftet ist. Die Bewertung erfolgt in diesen Fällen – auch für steuerliche Zwecke – auf Basis von einheitlichen, betriebswirtschaftlich anerkannten Bewertungsverfahren.

Durch abweichende Entwicklungen von den im Rahmen der Rückstellungsbildung durch Volkswagen getroffenen Annahmen kann es zu Unterschieden im Vergleich zu den ursprünglich erwarteten Schätzwerten kommen.

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

Die Schätzung der Nutzungsdauer im abnutzbaren Anlagevermögen basiert auf Erfahrungswerten und unterliegt einer regelmäßigen Überprüfung. Bei einer Änderung der Einschätzung kommt es zu einer Anpassung der Restnutzungsdauer und gegebenenfalls einer außerplanmäßigen Abschreibung.

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

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

Änderungen zugrundeliegender Prämissen

Den Schätzungen und Annahmen liegen Prämissen zugrunde, die auf dem jeweils aktuell verfügbaren Kenntnisstand beruhen. Insbesondere wurden bezüglich der erwarteten künftigen Geschäftsentwicklung die zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses vorliegenden Umstände ebenso wie die als realistisch unterstellte zukünftige Entwicklung des globalen und branchenbezogenen Umfelds zugrunde gelegt. Da die künftige Geschäftsentwicklung Unsicherheiten unterliegt, die sich teilweise der Steuerung des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen und insbesondere der Steuerung des Porsche SE Konzerns entziehen, sind die Annahmen und Schätzungen weiterhin hohen Unsicherheiten ausgesetzt.

Den Ermessensentscheidungen und Schätzungen des Managements lagen Annahmen bezüglich der Entwicklung des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen, der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, der Entwicklung der Automobilmärkte sowie der rechtlichen Rahmenbedingungen zugrunde, die im Prognosebericht des zusammengefassten Konzernlageberichts der Porsche SE dargestellt werden. Zudem wird auf die Ausführungen im Unterabschnitt „Werthaltigkeitstests für bestimmte Vermögenswerte und Annahmen in Bezug auf die Planungen im Volkswagen Konzern“ verwiesen.

Annahmen und Schätzungen, die hohen Unsicherheiten ausgesetzt sind, betreffen auf Ebene des Volkswagen Konzerns auch die Überprüfung der Werthaltigkeit von bilanzierten Geschäfts- oder Firmenwerten, Markennamen und Beteiligungsbuchwerten. Das Ergebnis der Ermittlung eines möglichen Wertminderungsbedarfs der Geschäfts- oder Firmenwerte und der erworbenen Markennamen im Rahmen der vorgenommenen Wertminderungstests ist in hohem Maße davon abhängig, wie die gesetzlichen Vertreter von Volkswagen die künftigen Zahlungsmittelzuflüsse einschätzen und die jeweils verwendeten Diskontierungszinssätze bestimmen. Vor dem Hintergrund der fortlaufenden Transformation des Kerngeschäfts hin zu Elektromobilität und Digitalisierung, dem Übergang zu autonom fahrenden Fahrzeugen sowie zunehmender umweltrechtlicher Auflagen bestehen Unsicherheiten, die bei der Schätzung der zukünftigen Marktanteile des Volkswagen Konzerns der batterieelektrischen Fahrzeuge und der zu erzielenden Margen sowie der langfristigen Wachstumsraten auf Ebene des Volkswagen Konzerns zu berücksichtigen sind. Ebenso sind Unsicherheiten in Bezug auf eine mögliche Verzögerung der Durchsetzung der Elektromobilität und die hohe Wettbewerbsintensität in China zu berücksichtigen. Die Schätzungen des Volkswagen Konzerns sind risikobehaftet und können angesichts sich verändernder umweltrechtlicher Auflagen und Marktbedingungen revidiert werden.

Abweichungen von den Annahmen und Schätzungen auf Ebene des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen von den erwarteten künftigen außerhalb des Einflussbereichs des Managements liegenden Rahmenbedingungen, können sich ebenfalls auf Ebene des Porsche SE Konzerns auswirken.

Annahmen und Schätzungen, die hohen Unsicherheiten ausgesetzt sind, betreffen auf Ebene des Porsche SE Konzerns die im Rahmen der vorgenommenen Werthaltigkeitstests für die Beteiligungsbuchwerte der Volkswagen AG und der Porsche AG getroffenen Annahmen, insbesondere hinsichtlich der kurz- und mittelfristig abgeleiteten Cashflows, der verwendeten Diskontierungssätze sowie der Bewertungsparameter in der ewigen Rente (Terminal Value). Hinsichtlich der Ableitungen der Bewertungsparameter wird auf die Ausführungen in Abschnitt „Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung auf Ebene des Porsche SE Konzerns“ in Anhangangabe [2] sowie in den Unterabschnitten „Angaben zum Werthaltigkeitstest der at Equity bewerteten Anteile an der Volkswagen AG“ und „Angaben zum Werthaltigkeitstest der at Equity bewerteten Anteile an der Porsche AG“ in Anhangangabe [4] verwiesen. Die größten Risiken wesentlicher Anpassungen der Buchwerte innerhalb des nächsten Geschäftsjahres infolge geänderter Prämissen bestehen in Bezug auf die At-Equity-Buchwerte der Kernbeteiligungen an der Volkswagen AG und der Porsche AG. Daher erfolgten Sensitivitätsanalysen hinsichtlich wesentlicher Bewertungsparameter, die in den Abschnitten „Angaben zum Werthaltigkeitstest der at Equity bewerteten Anteile an der Volkswagen AG“ und „Angaben zum Werthaltigkeitstest der at Equity bewerteten Anteile an der Porsche AG“ in Anhangangabe [4] dargestellt werden. Auf die weiteren Ausführungen in den Abschnitten „Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung auf Ebene des Porsche SE Konzerns“ und „Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung auf Ebene des Volkswagen Konzerns“ in Anhangangabe [2] wird verwiesen.

Darüber hinaus kann auf Ebene der Porsche SE insbesondere der Ausgang der Rechtsstreitigkeiten Abweichungen von den Erwartungen verursachen. Auf die Ausführungen in Anhangangabe [23] wird verwiesen.

Wenn die tatsächliche Entwicklung von der ursprünglich erwarteten Entwicklung abweicht, werden die Prämissen und, falls erforderlich, die Buchwerte der betreffenden Vermögenswerte und Schulden entsprechend angepasst. Bis zur Aufstellung des Konzernabschlusses durch den Vorstand lagen keine Erkenntnisse über eine erforderliche wesentliche Anpassung der in der Konzernbilanz ausgewiesenen Buchwerte der Vermögenswerte und Schulden vor.

[3] Konzernkreis

Der Konzernkreis des Porsche SE Konzerns umfasst zum 31. Dezember 2024 insgesamt sechs (vier) inländische vollkonsolidierte Tochterunternehmen, vier (drei) inländische assoziierte Unternehmen und vier (zwei) ausländische assoziierte Unternehmen.

Veränderungen des Konzernkreises im Geschäftsjahr

Im Geschäftsjahr 2024 hat die Porsche SE die Porsche Fünfte Beteiligung GmbH, Stuttgart, und die Porsche Sechste Beteiligung GmbH, Stuttgart, gegründet. In beiden Fällen besteht ein Ergebnisabführungsvertrag mit der Porsche SE.

Die Porsche SE hat im März 2024 bekannt gegeben, dass sie zusammen mit der Beteiligungsgesellschaft Digital Transformation Capital Partners GmbH, Hamburg („DTCP“), einen Venture Capital Fonds mit dem Investitionsfokus auf Softwareunternehmen im Bereich Connected Mobility auflegen wird. In diesem Zusammenhang hat sich die Porsche SE im März 2024 mit einem Anteil von 49 % an Incharge Capital Partners GmbH, Hamburg („Incharge Capital Partners“), beteiligt. Im April 2024 hat die Porsche SE Anteile mit einem Volumen von 100 Mio. € am Incharge Fund I gezeichnet. Die Zeichnungssumme wird durch den Fonds voraussichtlich sukzessive über mehrere Jahre abgerufen. Bis zum 31. Dezember 2024 wurde durch die Porsche SE ein Betrag in Höhe von insgesamt 7 Mio. € eingezahlt. Incharge Capital Partners agiert dabei mittelbar als Berater des Incharge Fund I. Neben der Porsche SE beteiligen sich weitere Investoren an dem Fonds, darunter die Deutsche Telekom AG, Bonn. Die durch die Porsche SE im Zusammenhang mit diesem Fonds gehaltenen Anteile, d. h. an Incharge Capital Partners, am Incharge Fund I und an der Incharge Team I SCSp, Luxemburg/Luxemburg (zusammen „Incharge-Gesellschaften“), werden nach der Equity-Methode in den IFRS-Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen. Zum 31. Dezember 2024 ergaben sich hieraus keine wesentlichen Effekte auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns.

Veränderungen des Konzernkreises im Vorjahr

Die Beteiligung an Isar Aerospace SE, Ottobrunn („Isar Aerospace“) wurde bis zur Teilnahme an einer Folgefinanzierungsrunde im März 2023 erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bilanziert. Im Zuge der Teilnahme an dieser Folgefinanzierungsrunde wurden der Porsche SE Mitwirkungsmöglichkeiten in Form einer Vertretung im Aufsichtsrat eingeräumt, die einen maßgeblichen Einfluss der Porsche SE auf die Finanz- und Geschäftspolitik der Gesellschaft begründen. Folglich werden die Anteile an Isar Aerospace seither nach der Equity-Methode bilanziert.

Anteilsbesitz des Porsche SE Konzerns zum 31. Dezember 2024 gem. § 313 HGB

	Kapitalanteil zum 31.12.2024 in %	Währung	Kurs 1 € =	Eigenkapital in Landes- währung Tsd.	Ergebnis in Landes- währung Tsd.
Vollkonsolidierte Unternehmen					
Inland					
Porsche Beteiligung GmbH, Stuttgart ¹	100,0	EUR	-	42.786	-
Porsche Zweite Beteiligung GmbH, Stuttgart ¹	100,0	EUR	-	335.525	-
Porsche Dritte Beteiligung GmbH, Stuttgart ¹	100,0	EUR	-	135.925	-
Porsche Vierte Beteiligung GmbH, Stuttgart ¹	100,0	EUR	-	25.324	-
Porsche Fünfte Beteiligung GmbH, Stuttgart ^{1,7}	100,0	EUR	-	25	-
Porsche Sechste Beteiligung GmbH, Stuttgart ^{1,7}	100,0	EUR	-	25	-
Assoziierte Unternehmen					
Inland					
Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg ²	31,9 ³	EUR	-	196.730.898	12.394.045
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart ²	12,5 ⁴	EUR	-	23.055.854	3.595.156
Isar Aerospace SE, Ottobrunn ⁵	3,0	EUR	-	150.871	-61.263
Incharge Capital Partners GmbH, Hamburg ^{6,7}	49,0	EUR	-	41	16
Ausland					
European Transport Solutions S.à r.l., Luxemburg ⁶	35,5	EUR	-	325.851	-15.959
INRIX Inc., Kirkland, Washington ⁶	11,3	USD	1,0410	-57.184	-13.102
Incharge Fund I SCSp SICAV-RAIF, Luxemburg ⁶	79,1	EUR	-	4.891	-3.344
Incharge Team I SCSp, Luxemburg ⁶	23,0	EUR	-	95	-65

	Kapitalanteil zum 31.12.2024 in %	Währung	Kurs 1 € =	Eigenkapital in Landes- währung Tsd.	Ergebnis in Landes- währung Tsd.
Sonstige Beteiligungen					
Inland					
Quantum-Systems GmbH, Gilching ⁸	2,0	EUR	-	61.767	1.323
Ausland					
ABB E-mobility Holding AG, Zürich ⁸	1,2	CHF	0,9421		
AEVA Inc., Mountain View, Kalifornien ⁹	0,1	USD	1,0410	228.442	-149.333
Aurora Labs Ltd., Tel Aviv ⁸	3,9	ILS	3,7953		
Celestial AI Inc., Santa Clara, Kalifornien ⁸	2,6	USD	1,0410		
DTCP Growth Equity III SCSp SICAV-RAIF, Luxemburg ⁸	4,6	USD	1,0410		
EQT Future (No.1) SCSp, Luxemburg ⁸	0,9	EUR	-		
Ethernovia Inc., San José, Kalifornien ⁸	4,7	USD	1,0410		
EQT Future Co-Investment (H) SCSp, Luxemburg ⁸	35,7	EUR	-		
Proteantecs Ltd., Haifa ⁸	2,2	ILS	3,7953		
Quantum Motion Technologies Limited, Harrogate ⁹	6,2	GBP	0,8302	37.584	-8.418
Seurat Technologies Inc., Wilmington, Massachusetts ⁸	6,1	USD	1,0410		
Velocity MEP Participation SCSp, Luxemburg ⁸	19,5	EUR	-		
Velocity Institutional Strip Participation SCSp, Luxemburg ⁸	20,4	EUR	-		
Waabi Innovation Inc., Toronto, Ontario ⁸	2,1	CAD	1,4972		
Xanadu Quantum Technologies Inc., Toronto, Ontario ⁸	1,3	CAD	1,4972		

¹ Ergebnisabführungsvertrag mit der Porsche SE; Werte aus dem handelsrechtlichen Jahresabschluss 2024

² Werte aus dem Konzernabschluss 2024

³ Abweichend vom Kapitalanteil beträgt der Stimmrechtsanteil zum Bilanzstichtag 53,3 %.

⁴ Abweichend vom Kapitalanteil beträgt der Stimmrechtsanteil zum Bilanzstichtag 25,0 % zzgl. eines Stimmrechts.

⁵ Werte aus dem Konzernabschluss 2023 der Isar Aerospace SE, da der Konzernabschluss 2024 im Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses der Porsche SE noch nicht vorlag.

⁶ Werte aus der vorläufigen (konsolidierten) Eigenkapitalmeldung zum 31. Dezember 2024, da der finale (konsolidierte) Abschluss 2024 im Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses der Porsche SE noch nicht vorlag.

⁷ Rumpfgeschäftsjahr

⁸ Abschluss nicht veröffentlicht

⁹ Werte aus dem (konsolidierten) Abschluss 2023, da der (konsolidierte) Abschluss 2024 im Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses der Porsche SE noch nicht vorlag.

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

[4] Angaben zu wesentlichen at Equity bewerteten Anteilen

At Equity bewertete Anteile an der Volkswagen AG

Zusammengefasste Finanzinformationen zum Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen an der Volkswagen AG

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

	VW Tranche 1 GJ 2009 (29,88 %)	VW Tranche 2 GJ 2015 (0,88 %)	VW Tranchen 3 & 4 GJ 2018-2020 (0,66 %)	VW Tranche 5 GJ 2022 (0,52 %)	VW Gesamt
Mio. €	2024	2024	2024	2024	2024
Umsatzerlöse	324.656	324.656	324.656	324.656	-
Gesamtergebnis	13.617	10.778	9.901	8.950	-
davon Sonstiges Ergebnis	2.424	2.533	2.533	2.533	-
davon Gewinn aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	11.193	8.245	7.368	6.417	-
abzgl. Ergebnisanteil der nicht beherrschenden Anteile und Hybridkapitalgeber	-1.673	-1.673	-1.673	-1.673	-
abzgl. / zzgl. Effekte aus Mehrdividenden	-12	-12	-12	18	-
Ergebnis nach Steuern angepasst für die At-Equity-Bewertung	9.508	6.560	5.683	4.762	-
Ergebnis aus der laufenden At- Equity-Bewertung	2.841	58	38	25	2.961
Ergebnis aus Wertberichtigung					-19.912
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen an der Volkswagen AG					-16.951

	VW	VW	VW	VW	VW Gesamt
	Tranche 1 GJ 2009 (29,88 %)	Tranche 2 GJ 2015 (0,88 %)	Tranchen 3 & 4 GJ 2018-2020 (0,66 %)	Tranche 5 GJ 2022 (0,52 %)	
Mio. €	2023	2023	2023	2023	2023
Umsatzerlöse	322.284	322.284	322.284	322.284	-
Gesamtergebnis	14.776 ¹	9.972 ¹	-5.403 ¹	-6.799 ¹	-
davon Sonstiges Ergebnis	-3.059	-3.731	-4.660	-6.596	-
davon Gewinn aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	17.835 ¹	13.703 ¹	-743 ¹	-204 ¹	-
abzgl. Ergebnisanteil der nicht beherrschenden Anteile und Hybridkapitalgeber	-1.914	-1.914	-1.914	-1.914	-
abzgl. / zzgl. Effekte aus Mehrdividenden	-12	-12	-12	18	-
Ergebnis nach Steuern angepasst für die At-Equity-Bewertung	15.908 ¹	11.776 ¹	-2.670 ¹	-2.100 ¹	-
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen an der Volkswagen AG	4.753¹	103¹	-18¹	-11¹	4.828¹

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund einer Vorjahreskorrektur gem. IAS 8 auf Ebene des Volkswagen Konzerns angepasst. Auf die Ausführungen in Anhangangabe [1], Abschnitt „Änderungen zur Vorperiode“ wird verwiesen.

In Anhangangabe [5] sind weiterführende Erläuterungen zur Ergebnisentwicklung enthalten.

Zusammengefasste Finanzinformationen zum Buchwert der at Equity bewerteten Anteile an der Volkswagen AG

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

	VW	VW	VW	VW	VW Gesamt
	Tranche 1 GJ 2009 (29,88 %)	Tranche 2 GJ 2015 (0,88 %)	Tranchen 3 & 4 GJ 2018-2020 (0,66 %)	Tranche 5 GJ 2022 (0,52 %)	
Mio. €	31.12.2024	31.12.2024	31.12.2024	31.12.2024	31.12.2024
Langfristige Vermögenswerte	392.307	401.004	411.305	419.297	-
Kurzfristige Vermögenswerte	245.231	245.231	245.231	245.231	-
Langfristige Schulden	219.900	225.470	228.236	231.686	-
Kurzfristige Schulden	217.039	217.039	217.039	217.039	-
Eigenkapital	200.598	203.726	211.260	215.803	-
abzgl. nicht beherrschende Anteile und Hybridkapitalgeber	-25.610	-26.098	-26.346	-26.987	-
abzgl. / zzgl. Effekte aus Mehrdividenden	-12	-12	-12	18	-
Eigenkapital angepasst für die At-Equity-Bewertung	174.976	177.615	184.902	188.834	-
Anteiliges Eigenkapital angepasst für die At-Equity-Bewertung	52.275	1.558	1.229	989	-
abzgl. Zwischengewinn	-1.288				-
abzgl. anteiliges Abstockungsergebnis	-1.798	-41	-31	-24	-
At-Equity-Buchwert vor Wertberichtigungen	49.189	1.517	1.199	965	52.870
abzgl. Wertminderung					-19.912
At-Equity-Buchwert für die Beteiligung an der Volkswagen AG					32.958

	VW Tranche 1 GJ 2009 (29,88 %)	VW Tranche 2 GJ 2015 (0,88 %)	VW Tranchen 3 & 4 GJ 2018-2020 (0,66 %)	VW Tranche 5 GJ 2022 (0,52 %)	VW Gesamt
Mio. €	31.12.2023	31.12.2023	31.12.2023	31.12.2023	31.12.2023
Langfristige Vermögenswerte	368.590 ¹	380.245 ¹	391.834 ¹	401.344 ¹	-
Kurzfristige Vermögenswerte	239.644	239.644	239.644	239.644	-
Langfristige Schulden	208.397 ¹	214.086 ¹	217.263 ¹	221.279 ¹	-
Kurzfristige Schulden	206.036 ¹	206.036 ¹	206.036 ¹	206.036 ¹	-
Eigenkapital	193.800 ¹	199.767 ¹	208.179 ¹	213.672 ¹	-
abzgl. nicht beherrschende Anteile und Hybridkapitalgeber	-26.656	-27.145	-27.392	-28.033	-
abzgl. / zzgl. Effekte aus Mehrdividenden	-12	-12	-12	18	-
Eigenkapital angepasst für die At- Equity-Bewertung	167.132 ¹	172.610 ¹	180.775 ¹	185.657 ¹	-
Anteiliges Eigenkapital angepasst für die At-Equity-Bewertung	49.932 ¹	1.514 ¹	1.202 ¹	973 ¹	-
abzgl. Zwischengewinn	-1.288				-
abzgl. anteiliges Abstockungsergebnis	-1.798	-41	-31	-24	-
At-Equity-Buchwert für die Beteiligung an der Volkswagen AG	46.846¹	1.473¹	1.171¹	948¹	50.438¹

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund einer Vorjahreskorrektur gem. IAS 8 auf Ebene des Volkswagen Konzerns angepasst. Auf die Ausführungen in Anhangangabe [1], Abschnitt „Änderungen zur Vorperiode“ wird verwiesen.

Der eliminierte Zwischengewinn ist auf die im Geschäftsjahr 2012 erfolgte Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG zurückzuführen (im Folgenden auch „Einbringung“ oder „Betriebseinbringung“). Durch die Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG wurden insbesondere die Beteiligung an der Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart, und sämtliche sonstige zum Zeitpunkt der Einbringung bestehenden Beteiligungen der Porsche SE (mit Ausnahme der Beteiligung an der Volkswagen AG) übertragen. Da die Volkswagen AG bereits zum Zeitpunkt dieser Einbringung ein assoziiertes Unternehmen der Porsche SE war, war dieser Zwischengewinn zu eliminieren und der At-Equity-Buchwert der Volkswagen AG Tranche 1 im Konzernabschluss der Porsche SE entsprechend zu reduzieren. Unter Berücksichtigung der anteiligen Realisierung im Rahmen des Börsengangs der Porsche AG im Geschäftsjahr 2022 beträgt der verbleibende Zwischengewinn 1.288 Mio. €.

Das auf die Aktionäre der Volkswagen AG entfallende Eigenkapital des Volkswagen Konzerns hat sich durch die Veräußerung von Vorzugsaktien und Stammaktien der Porsche AG im Geschäftsjahr 2022 erfolgsneutral erhöht („Abstockungsergebnis“). Im Zuge der At-Equity-Bilanzierung der Beteiligung an der Volkswagen AG im Konzernabschluss der Porsche SE war dieses Abstockungsergebnis nach Anpassungen an konzerneinheitliche Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden anteilig zu eliminieren, soweit es aus dem Stammaktienerwerb durch die Porsche SE selbst resultiert.

In Anhangangabe [13] sind weiterführende Erläuterungen zur Entwicklung des At-Equity-Buchwerts enthalten.

Angaben zum Werthaltigkeitstest der at Equity bewerteten Anteile an der Volkswagen AG

Im Rahmen des zum 31. Dezember 2024 durchgeführten Werthaltigkeitstests der at Equity bewerteten Anteile an der Volkswagen AG wurde ein Nutzungswert in Höhe von 32.958 Mio. € und damit ein Wertminderungsbedarf in Höhe von 19.912 Mio. € festgestellt. Der Börsenwert der at Equity bewerteten Anteile der Porsche SE an der Volkswagen AG beträgt zum 31. Dezember 2024 14.747 Mio. € (18.948 Mio. €). Anlass für den Werthaltigkeitstest war, dass der At-Equity-Buchwert vor Werthaltigkeitsprüfung in Höhe von 52.870 Mio. € (50.438 Mio. €) oberhalb der anteiligen Marktkapitalisierung der Anteile an der Volkswagen AG zum 31. Dezember 2024 lag.

Der Werthaltigkeitstest bezüglich der Beteiligung an der Volkswagen AG wurde mittels Bestimmung des Nutzungswerts auf Basis eines Discounted-Cashflow-Verfahrens durchgeführt. Die hierfür herangezogenen Cashflows berücksichtigen sowohl Analystenerwartungen als auch Erkenntnisse aus der aktuellen, vom Vorstand der Volkswagen AG aufgestellten Fünf-Jahresplanung. Hinsichtlich der Annahmen, Schätzungen und Beurteilungen, die den Planungen des Volkswagen Konzerns zugrunde liegen, wird auf den Abschnitt „Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung auf Ebene des Volkswagen Konzerns“ in Anhangangabe [2] verwiesen. Für das Geschäftsjahr 2025 und 2026 wurden zur Ableitung der Umsatz- und operativen Ergebniserwartungen Analystenkonsensdaten herangezogen. Aufgrund einer geringen Anzahl von Analystenerwartungen für die Geschäftsentwicklung des Volkswagen Konzerns ab dem Geschäftsjahr 2027 erfolgte die Fortschreibung der Umsatzerlöse anhand von Analystenerwartungen für das Umsatzwachstum von Peer-Group Unternehmen einschließlich der Volkswagen AG. Annahmen zur Überleitung des operativen Ergebnisses auf die Cashflows, z.B. bezüglich der Investitionsquote, sowie zur operativen Rendite für den Zeitraum ab dem Geschäftsjahr 2027 basieren grundsätzlich auf entsprechenden Verhältniswerten der Planungen des Volkswagen Konzerns, wobei im Einzelfall Anpassungen in Form von Risikoabschlägen vorgenommen wurden.

Die im Rahmen des Werthaltigkeitstests für das Geschäftsjahr 2025 unterstellte Entwicklung der operativen Ertragslage liegt dabei im Bereich der Prognose von Volkswagen, die für den Konzern eine operative Rendite von 5,5 % bis 6,5 % und um bis zu 5 % über dem Vorjahr liegende Umsatzerlöse in Aussicht stellt. Im Hinblick auf den gesamten Fünf-Jahreszeitraum liegt das von der Porsche SE für Zwecke des Werthaltigkeitstests unterstellte durchschnittliche jährliche Umsatzwachstum („compound annual growth rate“ (CAGR)), ausgehend von 2024, bei 2,8 %. Bezüglich der operativen Rendite wird über die Planjahre hinweg eine positive Entwicklung unterstellt, wobei die operativen Renditen der einzelnen Planjahre Werte von bis zu rund 8,3 % erreichen.

Zur Extrapolation der Cashflows über die Detailplanungsphase hinaus wurde eine jährliche Wachstumsrate von 0,5 % (1,0 %) verwendet. Die nachhaltige operative Rendite in Höhe von 6,75 % (9 %) orientiert sich dabei am Durchschnitt der in der Vergangenheit tatsächlich realisierten operativen Renditen, die um Sondereffekte bereinigt wurden, sowie der in der Detailplanungsphase durch die Porsche SE angenommenen operativen Renditen des Volkswagen

Konzerns über einen Gesamtbetrachtungszeitraum von 20 Jahren. Im Vorjahr orientierte sich die nachhaltige operative Rendite am unteren Ende des langfristigen Ziels des Volkswagen Konzerns von 9 % bis 11 %. Für die Diskontierung der Cashflows wurde ein gewichteter durchschnittlicher Kapitalkostensatz von 10,3 % (10,2 %) bzw. ein Vorsteuerkapitalkostensatz von 15,2 % (14,4 %) für die Beteiligung an der Volkswagen AG herangezogen. Dieser wurde mittels einer Peer Group-Analyse abgeleitet und spiegelt somit eine branchenübliche risikoadäquate Kapitalverzinsung wider. Zur Berücksichtigung der nicht der Volkswagen AG zuzurechnenden Anteile am Eigenkapital der Porsche AG von 24,6 % und am Eigenkapital der Traton SE von 10,3 % wurde der Wert des Eigenkapitals der Volkswagen AG entsprechend reduziert.

Der im Rahmen des Werthaltigkeitstests bestimmte Nutzungswert zum 31. Dezember 2024 lag über dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten, jedoch unter dem At-Equity-Buchwert der Beteiligung an der Volkswagen AG vor Werthaltigkeitsprüfung. Es wurde ein Wertberichtigungsbedarf in Höhe von 19.912 Mio. € erfasst.

Das Geschäftsjahr 2024 war mit einem zunehmend veränderten und sehr herausfordernden wirtschaftlichen und politischen Umfeld verbunden, insbesondere hinsichtlich der sich verschärfenden Wettbewerbssituation im Automobilssektor, der Marktentwicklung in China, des langsameren Hochlaufs der Elektromobilität sowie hinsichtlich weiter zunehmender geopolitischer Spannungen und protektionistischer Tendenzen. Vor diesem Hintergrund und der voraussichtlich weiter zunehmenden Wettbewerbsintensität ergab sich der Wertminderungsbedarf infolge von veränderten Zukunftserwartungen und damit einhergehenden veränderten Bewertungsannahmen: Im Vergleich zum Vorjahr werden im Detailplanungszeitraum sowohl geringere Umsatzerlöse als auch geringere operative Renditen erwartet. Entsprechendes gilt für Parameter in der ewigen Rente (Terminal Value), in welcher ebenfalls ein geringeres Umsatzniveau zur Extrapolation über die Detailplanungsphase hinaus, ein geringeres nachhaltiges Umsatzwachstum und eine geringere nachhaltige operative Rendite erwartet werden. Zudem wirkte die leichte Erhöhung des Diskontierungszinssatzes in geringem Umfang wertmindernd.

Aufgrund der bestehenden Unsicherheiten in Bezug auf die künftige Entwicklung sind die verwendeten Parameter und Schätzungen ebenfalls mit erheblichen Unsicherheiten behaftet. Zur Illustration der Schätzunsicherheiten wurde im Rahmen des Werthaltigkeitstests zudem eine Sensitivitätsanalyse hinsichtlich wesentlicher Bewertungsparameter durchgeführt. Die nachfolgende Tabelle zeigt, inwieweit sich eine Veränderung der nachhaltigen operativen Rendite sowie der gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten auf den Nutzungswert der Beteiligung an der Volkswagen AG zum 31. Dezember 2024 auswirken würden.

WACC (10,3 %)			
Mio. €	-1 %-Punkt	+/- 0 %	+ 1 %-Punkt
EBIT-Marge (6,75 %)			
-2 % -Punkte	-6.744	-10.464	-13.518
-1 % -Punkt	-645	-5.232	-8.980
+/-0 %	5.454	-	-4.442
+1 % -Punkt	11.553	5.232	95
+2 % -Punkte	17.652	10.464	4.633

Darüber hinaus zeigt die nachfolgende Tabelle, inwieweit sich eine Veränderung der nachhaltigen operativen Rendite sowie der (um die Wachstumsrate fortgeschriebenen) nachhaltigen Umsatzerlöse auf den Nutzungswert der Beteiligung an der Volkswagen AG zum 31. Dezember 2024 auswirken würden. Dabei besteht die Annahme, dass sich diese (um die Wachstumsrate fortgeschriebenen) nachhaltigen Umsatzerlöse ausgehend vom Geschäftsjahr 2024 aus einem abweichenden CAGR ergeben. Die Sensitivierung berücksichtigt in diesem Zusammenhang keine Änderung im Detailplanungszeitraum, sondern ausschließlich in der ewigen Rente.

CAGR (2,8 %)			
Mio. €	-1 %-Punkt	+/- 0 %	+ 1 %-Punkt
EBIT-Marge (6,75 %)			
-2 % -Punkte	-11.650	-10.464	-9.231
-1 % -Punkt	-6.668	-5.232	-3.740
+/-0 %	-1.685	-	1.752
+1 % -Punkt	3.297	5.232	7.244
+2 % -Punkte	8.280	10.464	12.736

At Equity bewertete Anteile an der Porsche AG

Zusammengefasste Finanzinformationen zum Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen an der Porsche AG

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

Mio. €	Porsche AG	
	(12,5 %) 2024	(12,5 %) 2023
Umsatzerlöse	40.083	40.530
Gesamtergebnis	3.162	2.074
davon Sonstiges Ergebnis	-621	-1.065
davon Gewinn aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	3.783	3.139
abzgl. Ergebnisanteil der nicht beherrschenden Anteile	-3	0
abzgl. Effekte aus Mehrdividenden	-5	-5
Ergebnis nach Steuern angepasst für die At-Equity-Bewertung	3.776	3.134
Ergebnis aus der laufenden At-Equity-Bewertung	472	391
Ergebnis aus Wertberichtigung	-3.375	
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen an der Porsche AG	-2.903	391

In Anhangangabe [5] sind weiterführende Erläuterungen zur Ergebnisentwicklung enthalten.

Zusammengefasste Finanzinformationen zum Buchwert der at Equity bewerteten Anteile an der Porsche AG

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

Mio. €	Porsche AG	
	(12,5 %) 31.12.2024	(12,5 %) 31.12.2023
Langfristige Vermögenswerte	65.538	63.160
Kurzfristige Vermögenswerte	20.349	20.113
Langfristige Schulden	25.710	24.935
Kurzfristige Schulden	14.362	13.593
Eigenkapital	45.815	44.745
abzgl. nicht beherrschende Anteile	-13	-1
abzgl. Effekte aus Mehrdividenden	-5	-5
Eigenkapital angepasst für die At-Equity-Bewertung	45.798	44.740
Anteiliges Eigenkapital angepasst für die At-Equity-Bewertung	5.725	5.592
zzgl. Geschäfts- oder Firmenwert	4.831	4.831
At-Equity-Buchwert vor Wertberichtigungen	10.555	10.423
abzgl. Wertminderung	-3.375	
At-Equity-Buchwert für die Beteiligung an der Porsche AG	7.180	10.423

In Anhangangabe [13] sind weiterführende Erläuterungen zur Entwicklung des At-Equity-Buchwerts enthalten.

Angaben zum Werthaltigkeitstest der at Equity bewerteten Anteile an der Porsche AG

Im Rahmen des zum 31. Dezember 2024 durchgeführten Werthaltigkeitstests der at Equity bewerteten Anteile an der Porsche AG wurde ein Nutzungswert in Höhe von 7.180 Mio. € und damit ein Wertminderungsbedarf in Höhe von 3.375 Mio. € festgestellt. Die von der Porsche SE gehaltenen Stammaktien der Porsche AG sind nicht börsennotiert. Unter Anwendung des Börsenkurses der Vorzugsaktien der Porsche AG zzgl. einer Stammaktienprämie in Höhe von 7,5 % ergäbe sich zum 31. Dezember 2024 ein anteiliger Marktwert der Beteiligung der Porsche SE an der Porsche AG in Höhe von 7.152 Mio. € (9.781 Mio. €). Die Stammaktienprämie leitet sich aus dem Erwerb der Stammaktien der Porsche AG durch die Porsche SE ab. Anlass für den Werthaltigkeitstest war, dass der At-Equity-Buchwert der Beteiligung an der Porsche AG vor Werthaltigkeitsprüfung in Höhe von 10.555 Mio. € (10.423 Mio. €) oberhalb der abgeleiteten anteiligen Marktkapitalisierung der Anteile an der Porsche AG zum 31. Dezember 2024 lag.

Der Werthaltigkeitstest bezüglich der Beteiligung an der Porsche AG wurde mittels Bestimmung des Nutzungswerts auf Basis eines Discounted-Cashflow-Verfahrens durchgeführt. Die hierfür herangezogenen Cashflows berücksichtigen sowohl Analystenerwartungen als auch Erkenntnisse aus der aktuellen, vom Vorstand der Porsche AG aufgestellten Fünf-Jahresplanung. Die Mehrjahresplanung der Porsche AG war für Zwecke des Werthaltigkeitstests auf Ebene der Porsche SE zum 31. Dezember 2024 aufgrund des Stichtagsprinzips anzupassen, wodurch sich die abgeleiteten künftigen Cashflows verringerten. Hinsichtlich der Annahmen, Schätzungen und Beurteilungen, die den Planungen des Porsche AG Konzerns zugrunde liegen, wird auf den Abschnitt „Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung auf Ebene des Volkswagen Konzerns“ in Anhangangabe [2] verwiesen.

Die im Rahmen des Werthaltigkeitstests für das Geschäftsjahr 2025 unterstellte Entwicklung der operativen Ertragslage liegt dabei im Bereich der Prognose der Porsche AG, die eine operative Rendite von 10 % bis 12 % und Umsatzerlöse zwischen 39 und 40 Mrd. € aufweist. Im Hinblick auf den gesamten Fünf-Jahreszeitraum liegt das von der Porsche SE für Zwecke des Werthaltigkeitstests unterstellte durchschnittliche jährliche Umsatzwachstum („compound annual growth rate“ (CAGR)), ausgehend von 2024, bei 4,1 %. Bezüglich der operativen Rendite wird über die Planjahre hinweg eine positive Entwicklung unterstellt, wobei die operativen Renditen der einzelnen Planjahre Werte von bis zu rund 15,4 % erreichen.

Zur Extrapolation der Cashflows über die Detailplanungsphase hinaus wurde eine jährliche Wachstumsrate von 1,0 % (2,0 %) verwendet. Die nachhaltige operative Rendite in Höhe von 15,75 % (20,0 %) orientiert sich dabei am Durchschnitt der in der Vergangenheit tatsächlich realisierten operativen Renditen, die um Sondereffekte bereinigt wurden, sowie der in der Detailplanungsphase durch die Porsche SE angenommenen operativen Renditen des Porsche AG Konzerns über einen Gesamtbetrachtungszeitraum von insgesamt 12 Jahren. Im Vorjahr orientierte sich die nachhaltige operative Rendite am langfristigen Ziel des Porsche AG Konzerns einer operativen Rendite von 20 %. Für die Diskontierung der Cashflows wurde ein gewichteter durchschnittlicher Kapitalkostensatz von 9,0 % (8,9 %) bzw. ein Vorsteuerkapitalkostensatz von 12,2 % (11,7 %) für die Beteiligung an der Porsche AG herangezogen. Dieser wurde mittels einer Peer Group-Analyse abgeleitet und spiegelt somit eine branchenübliche risikoadäquate Kapitalverzinsung wider.

Der im Rahmen des Werthaltigkeitstests bestimmte Nutzungswert zum 31. Dezember 2024 lag über dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten, jedoch unter dem At-Equity-Buchwert der Beteiligung an der Porsche AG vor Werthaltigkeitsprüfung. Es wurde ein Wertberichtigungsbedarf in Höhe von 3.375 Mio. € erfasst.

Das Geschäftsjahr 2024 war mit einem zunehmend veränderten und sehr herausfordernden wirtschaftlichen und politischen Umfeld verbunden, insbesondere hinsichtlich der sich verschärfenden Wettbewerbssituation im Automobilssektor, der Marktentwicklung in China, des langsameren Hochlaufs der Elektromobilität sowie hinsichtlich weiter zunehmender geopolitischer Spannungen und protektionistischer Tendenzen. Vor diesem Hintergrund und der voraussichtlich weiter zunehmenden Wettbewerbsintensität ergab sich der Wertminderungsbedarf infolge von veränderten Zukunftserwartungen und damit einhergehenden veränderten Bewertungsannahmen: Im Vergleich zum Vorjahr werden im Detailplanungszeitraum sowohl geringere Umsatzerlöse als

auch geringere operative Renditen erwartet. Entsprechendes gilt für Parameter im Terminal Value, in welchem ebenfalls ein geringeres Umsatzniveau zur Extrapolation über die Detailplanungsphase hinaus und eine geringere nachhaltige operative Rendite erwartet werden. Zudem wirkte die leichte Erhöhung des Diskontierungszinssatzes in geringem Umfang wertmindernd.

Aufgrund der bestehenden Unsicherheiten in Bezug auf die künftige Entwicklung sind die verwendeten Parameter und Schätzungen ebenfalls mit erheblichen Unsicherheiten behaftet. Zur Illustration der Schätzunsicherheiten wurde im Rahmen des Werthaltigkeitstests zudem eine Sensitivitätsanalyse hinsichtlich wesentlicher Bewertungsparameter durchgeführt. Die nachfolgende Tabelle zeigt, inwieweit sich eine Veränderung der nachhaltigen operativen Rendite sowie der gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten auf den Nutzungswert der Beteiligung an der Porsche AG zum 31. Dezember 2024 auswirken würden.

Mio. €	WACC (9,0 %)		
	-1 %-Punkt	+/- 0 %	+ 1 %-Punkt
EBIT-Marge (15,75 %)			
-2 % -Punkte	290	-707	-1.480
-1 % -Punkt	713	-353	-1.180
+/-0 %	1.136	-	-880
+1 % -Punkt	1.560	353	-580
+2 % -Punkte	1.983	707	-281

Darüber hinaus zeigt die nachfolgende Tabelle, inwieweit sich eine Veränderung der nachhaltigen operativen Rendite sowie der (um die Wachstumsrate fortgeschriebenen) nachhaltigen Umsatzerlöse auf den Nutzungswert der Beteiligung an der Porsche AG zum 31. Dezember 2024 auswirken würden. Dabei besteht die Annahme, dass sich diese (um die Wachstumsrate fortgeschriebenen) nachhaltigen Umsatzerlöse ausgehend vom Geschäftsjahr 2024 aus einem abweichenden CAGR ergeben. Die Sensitivierung berücksichtigt in diesem Zusammenhang keine Änderung im Detailplanungszeitraum, sondern ausschließlich in der ewigen Rente.

Mio. €	CAGR (4,1 %)		
	-1 %-Punkt	+/- 0 %	+ 1 %-Punkt
EBIT-Marge (15,75 %)			
-2 % -Punkte	-936	-707	-469
-1 % -Punkt	-599	-353	-98
+/-0 %	-262	-	273
+1 % -Punkt	74	353	643
+2 % -Punkte	411	707	1.014

At Equity bewertete Anteile an ETS

Zusammengefasste Finanzinformationen zum Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen an ETS

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

Mio. €	ETS	
	(35,55 %) 2024 ¹	(35,55 %) 2023
Umsatzerlöse	359	325
Gesamtergebnis	14	-17
davon Sonstiges Ergebnis	2	0
davon Gewinn aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	11	-16
abzgl. Ergebnisanteil der nicht beherrschenden Anteile	0	0
Ergebnis nach Steuern angepasst für die At-Equity-Bewertung	12	-17
Anteiliges Ergebnis nach Steuern der Porsche SE	4	-6
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen an ETS	4	-6

¹ Die Anwendung der Equity-Methode basiert auf der vorläufigen konsolidierten Eigenkapitalmeldung von ETS zum 31. Dezember 2024.

In Anhangangabe [5] sind weiterführende Erläuterungen zur Ergebnisentwicklung enthalten.

Zusammengefasste Finanzinformationen zum Buchwert der at Equity bewerteten Anteile an ETS

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

Mio. €	ETS	
	(35,55 %) 31.12.2024 ¹	(35,55 %) 31.12.2023
Langfristige Vermögenswerte	390	392
Kurzfristige Vermögenswerte	199	177
Langfristige Schulden	288	330
Kurzfristige Schulden	188	143
Eigenkapital	113	97
abzgl. nicht beherrschende Anteile	2	0
Eigenkapital angepasst für die At-Equity-Bewertung	111	97
Anteiliges Eigenkapital angepasst für die At-Equity-Bewertung	40	34
zzgl. Geschäfts- oder Firmenwert	66	66
At-Equity-Buchwert für die Beteiligung an ETS	106	101

¹ Die Anwendung der Equity Methode basiert auf der vorläufigen konsolidierten Eigenkapitalmeldung von ETS zum 31. Dezember 2024.

In Anhangangabe [13] sind weiterführende Erläuterungen zur Entwicklung des At-Equity-Buchwerts enthalten.

In Bezug auf die at Equity bewerteten Anteile an der ETS lagen zum 31. Dezember 2024 keine Indikatoren für eine Wertminderung vor.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

[5] Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen

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

	VW	Porsche AG	Portfolio- beteiligungen	Gesamt
Mio. €	2024	2024	2024	2024
Ergebnis aus der laufenden At-Equity-Bewertung	2.961	472	-2	3.430
Ergebnis aus der laufenden At-Equity-Bewertung vor Effekten aus Kaufpreisallokationen	3.421	448	-2	3.867
Effekte aus Kaufpreisallokationen	-460	23	-1	-437
Ergebnis aus Wertberichtigungen	-19.912	-3.375	-5	-23.292
	-16.951	-2.903	-7	-19.861

	VW	Porsche AG	Portfolio- beteiligungen	Gesamt
Mio. €	2023	2023	2023	2023
Ergebnis aus der laufenden At-Equity-Bewertung	4.828 ¹	391	-10	5.208 ¹
Ergebnis aus der laufenden At-Equity-Bewertung vor Effekten aus Kaufpreisallokationen	5.090 ¹	643	-9	5.724 ¹
Effekte aus Kaufpreisallokationen	-262	-252	-1	-516
Ergebnis aus Wertberichtigungen			-1	-1
	4.828¹	391	-11	5.208¹

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund einer Vorjahreskorrektur gem. IAS 8 auf Ebene des Volkswagen Konzerns angepasst. Auf die Ausführungen in Anhangangabe [1], Abschnitt „Änderungen zur Vorperiode“ wird verwiesen.

Hinsichtlich weiterer Angaben gemäß IFRS 12 und Erläuterungen zu den Werthaltigkeitstests für die at Equity bewerteten Anteile wird auf Anhangangabe [4] verwiesen.

Ergebnis aus den at Equity bewerteten Anteilen an der Volkswagen AG

Das Ergebnis aus der laufenden At-Equity-Bewertung vor Effekten aus Kaufpreisallokationen resultiert aus der Ergebnisentwicklung auf Ebene des Volkswagen Konzerns. Der Rückgang des Ergebnisses des Volkswagen Konzerns basiert auf einem Rückgang des operativen Ergebnisses und des Finanzergebnisses.

Der Rückgang des operativen Ergebnisses des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2024 resultiert im Wesentlichen aus einer leicht negativ wirkenden Preis- und Mixentwicklung sowie aus höheren Abschreibungen und Vorleistungen für neue Produkte. Im Geschäftsjahr 2024 fielen zudem Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe von 3 Mrd. € an, denen die Auflösung personalbezogener Rückstellungen in Höhe von rund 1 Mrd. € als Folge des im

Geschäftsjahr erzielten Tarifergebnisses bei der Volkswagen AG entgegenstand. Im Bereich Power Engineering waren Aufwendungen im Zusammenhang mit der geplanten Schließung des Geschäftsbereichs MGT-Gasturbinen der MAN Energy Solutions zu berücksichtigen. Von Januar bis Dezember 2024 hatten zudem gestiegene Zinsaufwendungen, höhere Risikokosten und Währungskursverluste im Zusammenhang mit der Entkonsolidierung der Volkswagen Bank Rus einen negativen Einfluss auf das operative Ergebnis des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen. Im Vorjahr belastete die Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge-Accounting mit minus 3,2 Mrd. € das operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns.

Das Finanzergebnis des Volkswagen Konzerns verringerte sich im Vergleich zum Vorjahr insbesondere, weil das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen unter anderem aufgrund der gesunkenen Ergebnisse der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen geringer als ein Jahr zuvor ausfiel. Aus der finalen Abwicklung der Argo AI ergab sich im dritten Quartal 2024 auf Ebene des Volkswagen Konzerns ein Ertrag. Im übrigen Finanzergebnis führten vor allem die Wertberichtigungen im Zusammenhang mit Northvolt zu einem unter dem Vorjahr liegenden Finanzergebnis des Volkswagen Konzerns.

Auf die im Abschnitt „Ertragslage des Volkswagen Konzerns“ im zusammengefassten Konzernlagebericht dargestellten Erläuterungen wird verwiesen.

Infolge von auf Ebene des Volkswagen Konzerns durchgeführten Werthaltigkeitstests kam es im Berichtsjahr zu außerplanmäßigen Abschreibungen fortgeführter stiller Reserven, die im Zusammenhang mit Beteiligungen an assoziierten Unternehmen des Volkswagen Konzerns im Zuge der Kaufpreisallokationen auf Ebene der Porsche SE aufgedeckt wurden. Diese wurden über die Nebenrechnung zum At-Equity-Buchwert erfasst und sind in Höhe von insgesamt minus 421 Mio. € (minus 232 Mio. €) in den Effekten aus Kaufpreisallokationen enthalten.

Das Ergebnis aus Wertberichtigungen umfasst die im Geschäftsjahr 2024 vorgenommene Wertberichtigung auf den Buchwert der Anteile an der Volkswagen AG in Höhe von insgesamt 19.912 Mio. € (vgl. Anhangangabe [4]).

Ergebnis aus den at Equity bewerteten Anteilen an der Porsche AG

Der Rückgang des Ergebnisses aus laufender At-Equity-Bewertung vor Effekten aus Kaufpreisallokationen resultiert aus der Ergebnisentwicklung auf Ebene des Porsche AG Konzerns. Der Rückgang des Ergebnisses des Porsche AG Konzerns basiert auf Rückgängen des operativen Ergebnisses und des Finanzergebnisses.

Der Rückgang des operativen Ergebnisses des Porsche AG Konzerns ist auf leicht niedrigere Umsatzerlöse, bedingt durch einen niedrigeren Konzernabsatz bei positiven Preis- und Ausstattungseffekten, und gleichzeitig gestiegene Kosten des Umsatzes, bedingt durch gestiegene Materialkosten sowie höhere ergebniswirksame Entwicklungsleistungen und Anlaufkosten in Verbindung mit der Erneuerung der Modellpalette, zurückzuführen.

Der Rückgang des Finanzergebnisses des Porsche AG Konzerns resultiert im Wesentlichen aus laufenden Ergebniseffekten aus at Equity bewerteten Anteilen sowie Sondereffekten aus den sonstigen Beteiligungen im Batterie- und Konnektivitätsumfeld.

Auf die im Abschnitt „Ertragslage des Porsche AG Konzerns“ im zusammengefassten Konzernlagebericht dargestellten Erläuterungen wird verwiesen.

Die Fortführungseffekte aus der Kaufpreisallokation beinhalten Effekte aus der Fortführung aufgedeckter stiller Reserven und Lasten in Höhe von minus 40 Mio. € (minus 353 Mio. €) sowie gegenläufige Anpassungen der übrigen Rücklagen (OCI) im Zusammenhang mit Cashflow-Hedges in Höhe von 63 Mio. € (100 Mio. €). Im Vorjahr waren insbesondere höhere Abschreibungen auf Vermögenswerte mit kurzen Restnutzungsdauern enthalten, die im Wesentlichen bereits im Vorjahr das Ende ihrer Nutzungsdauer erreicht haben.

Das Ergebnis aus Wertberichtigungen umfasst die im Geschäftsjahr 2024 vorgenommene Wertberichtigung auf den Buchwert der Anteile an der Porsche AG in Höhe von insgesamt 3.375 Mio. € (vgl. Anhangangabe [4]).

Ergebnis aus den at Equity bewerteten Anteilen an Portfoliobeteiligungen

Die at Equity bewerteten Portfoliobeteiligungen betreffen im Wesentlichen ETS, darüber hinaus INRIX, Isar Aerospace und seit dem Geschäftsjahr 2024 auch die Incharge-Gesellschaften (vgl. Ausführungen in Anhangangabe [3]). Im Geschäftsjahr 2024 kam es zu einer außerplanmäßigen Wertminderung des At-Equity-Buchwerts der Beteiligung an INRIX in Höhe von 4 Mio. € (1 Mio. €) sowie auf den At-Equity-Buchwert der Beteiligung am Incharge Fund I in Höhe von 1 Mio. €.

[6] Erträge und Aufwendungen aus der Beteiligungsbewertung

Die Positionen Erträge bzw. Aufwendungen aus der Beteiligungsbewertung enthalten die Bewertungseffekte von zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Portfoliobeteiligungen. Im Geschäftsjahr 2024 umfassen die Erträge aus der Beteiligungsbewertung in Höhe von insgesamt 13 Mio. € (1 Mio. €) insbesondere Erträge aus Neubewertungen einer Beteiligung im Rahmen einer Folgefinanzierungsrunde und zweier Fondsbeteiligungen. Die Aufwendungen aus der Beteiligungsbewertung in Höhe von insgesamt 29 Mio. € (1 Mio. €) resultieren im Wesentlichen aus Neubewertungen zweier Beteiligungen infolge angepasster Erwartungen hinsichtlich der künftigen Geschäftsentwicklung. Für aggregierte Angaben zu den beizulegenden Zeitwerten der Finanzinstrumente des Porsche SE Konzerns wird auf Anhangangabe [22] verwiesen.

[7] Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge des Vorjahres beinhalten in Höhe von 218 Mio. € einen Ertrag aus der Erfassung eines vertraglichen Ausgleichsanspruchs gegenüber der Volkswagen AG. Dieser resultierte aus einem auf entstandene steuerliche Vor- und Nachteile gerichteten Ausgleichsmechanismus des Einbringungsvertrags im Zusammenhang mit der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG im Geschäftsjahr 2012 (vgl. Anhangangabe [24]).

[8] Personalaufwand

Der Personalaufwand setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2024	2023
Löhne und Gehälter	14	15
Soziale Abgaben	1	0
Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	2	2
	17	17

Die durchschnittliche Anzahl der während des Geschäftsjahres 2024 beschäftigten Arbeitnehmer beträgt 45 (41) und setzt sich wie folgt zusammen:

Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	2024	2023
Arbeitnehmer mit Personalverantwortung	10	10
Arbeitnehmer	35	31
Mitarbeiter gem. § 314 Abs. 1 Nr. 4 i. V. m. § 315e HGB	45	41

[9] Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2024	2023
Rechts- und Beratungskosten	6	7
Sonstige Fremdleistungen	6	7
Versicherungen	2	3
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	3	2
	18	18

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

[10] Finanzergebnis

Das Finanzergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2024	2023
Zinsaufwand für finanzielle Verbindlichkeiten	-360	-320
Zinsergebnis aus Sicherungsgeschäften (Hedge-Accounting)	48	32
Sonstige Finanzierungsaufwendungen	-6	-5
Finanzierungsaufwendungen	-319	-293
Übriges Finanzergebnis	78	24
Finanzergebnis	-241	-269

Die Verbesserung des Finanzergebnisses von minus 269 Mio. € im Vorjahr auf minus 241 Mio. € im Geschäftsjahr 2024 ist vor allem auf die geringere Konzern-Nettoverschuldung zurückzuführen. Diese hat sich von 5,7 Mrd. € zum 31. Dezember 2023 auf 5,2 Mrd. € zum 31. Dezember 2024 reduziert (vgl. Anhangangabe [21]).

Unter Anwendung der Effektivzinsmethode resultierte für Finanzschulden ein Zinsaufwand in Höhe von 360 Mio. € (320 Mio. €).

Das Zinsergebnis aus Sicherungsgeschäften (Hedge-Accounting) betrifft einerseits Zinsen aus im Geschäftsjahr 2024 bestehenden Zinssicherungsinstrumenten im Rahmen des Hedge-Accounting. Andererseits sind auch Umgliederungen aus der Cashflow-Hedge-Rücklage bereits beendeter Sicherungsinstrumente enthalten, deren Sicherungswirkung ökonomisch fortbesteht und deren Erfolgswirkung somit nicht unmittelbar bei Beendigung, sondern parallel zur

künftigen Erfolgswirkung der Anschlussfinanzierungen eintritt (vgl. Anhangangabe [22]). Das Zinsergebnis aus Sicherungsgeschäften (Hedge-Accounting) setzt sich aus Aufwendungen in Höhe von 2 Mio. € (4 Mio. €) und aus Erträgen in Höhe von 50 Mio. € (37 Mio. €) zusammen. Die sonstigen Finanzierungsaufwendungen beinhalten insbesondere Bereitstellungsgebühren in Höhe von 3 Mio. € (3 Mio. €).

Das übrige Finanzergebnis umfasst im Wesentlichen Zinserträge aus Festgeldanlagen und Wertpapieren des Umlaufvermögens in Höhe von 78 Mio. € (24 Mio. €).

[11] Ertragsteuern

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

Mio. €	2024	2023
Tatsächlicher Steueraufwand (-ertrag)	-5	3
Latenter Steuerertrag (-aufwand)	138	-51
davon bezogen auf Entstehung/Auflösung temporärer Differenzen	286	-52 ¹
davon aktive latente Steuern auf Verlust- und Zinsvorträge	-148	2 ¹
Ertragsteuerertrag (-aufwand)	133	-47¹

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund einer Vorjahreskorrektur gem. IAS 8 auf Ebene des Volkswagen Konzerns angepasst. Auf die Ausführungen in Anhangangabe [1], Abschnitt „Änderungen zur Vorperiode“ wird verwiesen.

Der tatsächliche Steueraufwand im Geschäftsjahr 2024 resultiert im Wesentlichen aus Ertragsteuern für das Jahr 2024.

Gegenläufig wirkte sich ein im Saldo latenter Steuerertrag aus. Dieser ist im Wesentlichen durch den im Vergleich zum Vorjahr niedrigeren At-Equity-Buchwert der Volkswagen AG sowie der Porsche AG und den damit einhergehenden latenten Steuerertrag aus der Auflösung zuvor gebildeter passiver latenter Steuern geprägt. Passive latente Steuern auf den niedrigeren At-Equity-Buchwert der Volkswagen AG wurden im Berichtsjahr entsprechend dem Anteil des in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfassten Ergebnisses aus at Equity bewerteten Anteilen ertragswirksam erfasst. Der latente Steueraufwand im Berichtsjahr ist im Wesentlichen auf die Auflösung aktiver latenter Steuern auf Verlustvorträge im Zusammenhang mit niedrigeren passiven latenten Steuern infolge der niedrigeren At-Equity-Buchwerte der Volkswagen AG sowie der Porsche AG zurückzuführen.

Bisher noch nicht genutzte Verlustvorträge, für die keine aktiven latenten Steuern erfasst wurden, bestehen in Höhe von 1.941 Mio. € (1.327 Mio. €) und sind vollständig zeitlich unverfallbar.

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

Mio. €	2024	2023
Ergebnis vor Steuern	-20.150	5.122 ¹
Konzernsteuersatz	30,5 %	30,5 %
Erwartete Ertragsteuern	6.146	-1.562¹
Abweichung in der steuerlichen Bemessungsgrundlage	-5.875	1.499 ¹
Ansatz und Bewertung latente Steuern	-150	-54 ¹
Aperiodische Effekte	13	70
Sonstige Abweichungen	0	0
Ausgewiesene Ertragsteuern	133	-47¹

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund einer Vorjahreskorrektur gem. IAS 8 auf Ebene des Volkswagen Konzerns angepasst. Auf die Ausführungen in Anhangangabe [1], Abschnitt „Änderungen zur Vorperiode“ wird verwiesen.

Der Posten „Abweichung in der steuerlichen Bemessungsgrundlage“ bezieht sich im Wesentlichen auf die Steuerbefreiung von Dividendenerträgen und Beteiligungsveräußerungen bzw. die Nichtabzugsfähigkeit von Wertberichtigungen im Zusammenhang mit den at Equity bewerteten Anteilen. Der Überleitungsposten „Ansatz und Bewertung latente Steuern“ resultiert im Wesentlichen aus der Auflösung von in Vorjahren angesetzten latenten Steuern auf Verlustvträge in Höhe von 197 Mio. €. Die aperiodischen Effekte des Berichtsjahres resultieren im Wesentlichen aus der tatsächlichen Nutzung bislang nicht berücksichtigter steuerlicher Verluste aus Vorjahren.

Mio. €	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023
Immaterielle Vermögenswerte				0
At Equity bewertete Anteile			152	424 ¹
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	4	3	5	9
Steuerliche Verlust- und Zinsvorträge	109	257 ¹		
Pensionsrückstellungen	4	4		
Sonstige Rückstellungen	2	1	0	
Sonstige Verbindlichkeiten	1	1	9	9
Bruttowert	119	265 ¹	166	442 ¹
Saldierung	-119	-265 ¹	-119	-265 ¹
Umgliederung				
Bestand laut Konzernbilanz	0	0	46	177¹

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund einer Vorjahreskorrektur gem. IAS 8 auf Ebene des Volkswagen Konzerns angepasst. Auf die Ausführungen in Anhangangabe [1], Abschnitt „Änderungen zur Vorperiode“ wird verwiesen.

Die im sonstigen Ergebnis erfassten Veränderungen der aktiven und passiven latenten Steuern sind der Gesamtergebnisrechnung zu entnehmen. Im Geschäftsjahr 2024 wurden 1 Mio. € (0 Mio. €) passive latente Steuern zudem direkt über das Eigenkapital aufgelöst. Alle übrigen Veränderungen werden erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

[12] Angepasstes Konzernergebnis nach Steuern

Das angepasste Konzernergebnis nach Steuern leitet sich aus dem Konzernergebnis nach Steuern unter Bereinigung um folgende Sachverhalte jeweils in Bezug auf die Kernbeteiligungen ab:

Mio. €	2024	2023
Konzernergebnis nach Steuern	-20.017	5.074¹
-/+ Erträge/Aufwendungen aus Wertberichtigungen	23.287	
- Gewinne aus der Erfassung negativer Unterschiedsbeträge		
-/+ Gewinne/Verluste aus der Veräußerung von Anteilen		
-/+ Erträge/Aufwendungen aus latenten Steuereffekten infolge vorgenannter Sachverhalte	-119	
Angepasstes Konzernergebnis nach Steuern	3.151	5.074¹

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund einer Vorjahreskorrektur gem. IAS 8 auf Ebene des Volkswagen Konzerns angepasst. Auf die Ausführungen in Anhangangabe [1], Abschnitt „Änderungen zur Vorperiode“ wird verwiesen.

Die Position „Erträge/Aufwendungen aus Wertberichtigungen“ umfasst einerseits Erträge bzw. Aufwendungen aus Zuschreibungen bzw. Abschreibungen auf den erzielbaren Betrag – d.h. den höheren Betrag aus dem Nutzungswert und dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten – im Rahmen der regelmäßig durchzuführenden Wertberichtigungsprüfungen gem. IAS 36 jeweils in Bezug auf die Kernbeteiligungen. Andererseits enthält die Position Aufwendungen aus Abschreibungen auf den beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten infolge einer zum Stichtag bestehenden Veräußerungsabsicht gem. IFRS 5 sowie Erträge aus Zuschreibungen im Anwendungsbereich des IFRS 5 jeweils in Bezug auf die Kernbeteiligungen.

Die im Berichtsjahr angepassten Aufwendungen aus Wertberichtigungen betreffen in Höhe von 19.912 Mio. € die Beteiligung an der Volkswagen AG und in Höhe von 3.375 Mio. € die Beteiligung an der Porsche AG (vgl. Anhangangaben [4] und [5]).

Die Position „Gewinne aus der Erfassung negativer Unterschiedsbeträge“ betrifft Erträge aus der erstmaligen At-Equity-Bewertung erworbener bzw. hinzuerworbener Anteile an Kernbeteiligungen i.S.d. IAS 28 i.V.m. IFRS 3. Negative Unterschiedsbeträge sind zu erfassen, wenn das anteilige neu bewertete Eigenkapital des Beteiligungsunternehmens seine Anschaffungskosten übersteigt. Etwaige in Folgeperioden (höhere) Aufwendungen aus Abschreibungen auf im Rahmen einer Kaufpreisallokation aufgedeckte stille Reserven, die zu einem negativen Unterschiedsbetrag geführt haben, werden mangels eindeutiger Abgrenzbarkeit nicht korrigiert.

Die Position „Gewinne/Verluste aus der Veräußerung von Anteilen“ umfasst Gewinne aus der Veräußerung von Anteilen i.S.d. IAS 28, die entstehen, wenn der Veräußerungspreis oberhalb des abgehenden At-Equity-Buchwerts liegt, sowie Verluste aus der Veräußerung von Anteilen i.S.d. IAS 28, die entstehen, wenn der Veräußerungspreis unterhalb des abgehenden At-Equity-Buchwerts liegt, jeweils in Bezug auf die Kernbeteiligungen.

Die Position „Erträge/Aufwendungen aus latenten Steuereffekten infolge vorgenannter Sachverhalte“ betrifft sowohl Änderungen passiver latenter Steuern infolge geänderter Beteiligungsbuchwerte der Kernbeteiligungen als auch hieraus folgende Änderungen aktiver latenter Steuern auf Verlust- und Zinsvorträge, deren Höhe im Porsche SE Konzern vom Umfang passiver latenter Steuern abhängt.

Die im Berichtsjahr angepassten Erträge aus latenten Steuereffekten in Höhe von 119 Mio. € betreffen den (kumulierten) latenten Steuerertrag durch die Auflösung der passiven latenten Steuern auf die infolge der Wertminderungen reduzierten Beteiligungsansätze der Kernbeteiligungen, vermindert um den entsprechend gegenläufigen Aufwand aus der Auflösung aktiver latenter Steuern auf Verlust- und Zinsvorträge (vgl. Anhangangabe [11]).

Erläuterungen zur Konzernbilanz

[13] At Equity bewertete Anteile

	VW	Porsche AG	Portfolio- beteiligungen	Gesamt
Mio. €				
Stand am 1.1.2024	50.438 ¹	10.423	131	60.993
Zugänge			7	7
Ergebnis aus der laufenden At-Equity-Bewertung	2.961	472	-2	3.430
Sonstiges Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	835	-78	1	759
Sonstige Eigenkapitalveränderungen aus at Equity bewerteten Anteilen	77	0	-1	76
Dividenden	-1.441	-262		-1.703
Ergebnis aus Wertberichtigungen	-19.912	-3.375	-5	-23.292
Stand am 31.12.2024	32.958	7.180	132	40.270

	VW	Porsche AG	Portfolio- beteiligungen	Gesamt
Mio. €				
Stand am 1.1.2023	48.022 ¹	10.196	116	58.335 ¹
Zugänge			25	25
Ergebnis aus der laufenden At-Equity-Bewertung	4.828 ¹	391	-11	5.208 ¹
Sonstiges Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	-1.033	-42	0	-1.074
Sonstige Eigenkapitalveränderungen aus at Equity bewerteten Anteilen	15	-9	0	6
Dividenden	-1.393	-114		-1.507
Ergebnis aus Wertberichtigungen			-1	-1
Stand am 31.12.2023	50.438¹	10.423	131	60.993¹

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund einer Vorjahreskorrektur gem. IAS 8 auf Ebene des Volkswagen Konzerns angepasst. Auf die Ausführungen in Anhangangabe [1], Abschnitt „Änderungen zur Vorperiode“ wird verwiesen.

Der Rückgang des Buchwerts der at Equity bewerteten Anteile an der Volkswagen AG und der Porsche AG ist insbesondere auf die im Geschäftsjahr vorgenommenen Wertberichtigungen auf den jeweiligen Nutzungswert zurückzuführen. Die Wertminderung des At-Equity-Buchwerts der Volkswagen AG beläuft sich auf 19.912 Mio. € und die des At-Equity-Buchwerts der Porsche AG auf 3.375 Mio. €. Hinsichtlich der Erläuterungen zu den Werthaltigkeitstests für die at Equity bewerteten Anteile sowie weiterer Angaben gemäß IFRS 12 wird auf Anhangangabe [4] verwiesen.

Die Porsche SE erhielt im Geschäftsjahr 2024 von der Volkswagen AG auf Basis des Beschlusses der ordentlichen Hauptversammlung vom 29. Mai 2024 eine Dividende in Höhe von

1.441 Mio. € (1.393 Mio. €), um welche sich der At-Equity-Buchwert der Volkswagen AG im Geschäftsjahr 2024 erfolgsneutral reduzierte. Im Vorjahr kam es darüber hinaus zur Vereinnahmung der mit der verbleibenden Kaufpreisverbindlichkeit für die durch die Porsche SE im Geschäftsjahr 2022 erworbenen Stammaktien der Porsche AG gegenüber Volkswagen verrechneten Sonderdividende der Volkswagen AG in Höhe von 22 Mio. €, die aufgrund des Beschlusses der außerordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG im Dezember 2022 bereits im Geschäftsjahr 2022 im Rahmen der At-Equity-Bilanzierung berücksichtigt wurde.

Die Porsche SE erhielt im Geschäftsjahr 2024 von der Porsche AG auf Basis des Beschlusses der ordentlichen Hauptversammlung vom 7. Juni 2024 eine Dividende in Höhe von 262 Mio. € (114 Mio. €), um welche sich der At-Equity-Buchwert der Porsche AG im Geschäftsjahr 2024 erfolgsneutral reduzierte.

Die at Equity bewerteten Anteile an Portfoliobeteiligungen umfassen im Wesentlichen ETS, darüber hinaus INRIX, Isar Aerospace und seit dem Geschäftsjahr 2024 zudem die Incharge-Gesellschaften (vgl. Ausführungen in Anhangangabe [3]).

Im Geschäftsjahr 2024 kam es zu einer außerplanmäßigen Wertminderung des At-Equity-Buchwerts der Beteiligung an INRIX in Höhe von 4 Mio. € (1 Mio. €) sowie auf den At-Equity-Buchwert der Beteiligung an Incharge Fund I in Höhe von 1 Mio. €.

[14] Sonstige finanzielle Vermögenswerte

	31.12.2024			31.12.2023		
	kurzfristig	langfristig	Gesamt	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Mio. €						
Sonstige Portfoliobeteiligungen		149	149		98	98
Derivative Finanzinstrumente	3		3	10	3	13
Übrige sonstige finanzielle Vermögenswerte	9	1	10	8	2	11
	13	150	162	19	103	122

Die sonstigen Portfoliobeteiligungen – d.h. die zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Anteile an Portfoliobeteiligungen – haben sich im Geschäftsjahr 2024 um 50 Mio. € erhöht. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus dem Erwerb von Anteilen an Portfoliobeteiligungen bzw. der Teilnahme an einer Folgefinanzierungsrunde in Höhe von insgesamt 67 Mio. € sowie aus Bewertungen zum beizulegenden Zeitwert in Höhe von insgesamt minus 16 Mio. €.

Die zum 31. Dezember 2024 bestehenden Zinsderivate werden weiterhin unter Anwendung der Regelungen des Hedge-Accounting bilanziert, jedoch infolge von im sonstigen Ergebnis erfassten Wertänderungen zum 31. Dezember 2024 nicht wie im Vorjahr auch innerhalb der langfristigen

sonstigen finanziellen Vermögenswerte als derivative Finanzinstrumente (3 Mio. €), sondern ausschließlich in Höhe von 36 Mio. € (43 Mio. €) in den langfristigen sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten ausgewiesen (vgl. Anhangangabe [22]). Die kurzfristigen derivativen Finanzinstrumente betreffen abgegrenzte Stückzinsen zum Stichtag in Höhe von 3 Mio. € (10 Mio. €).

Die übrigen sonstigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten insbesondere zum 31. Dezember 2024 abgegrenzte Stückzinsen aus Festgeldanlagen in Höhe von 8 Mio. € (5 Mio. €).

[15] Eigenkapital

Die Entwicklung des Eigenkapitals ist im Konzern-Eigenkapitalspiegel dargestellt.

Der Rückgang des Eigenkapitals zum 31. Dezember 2024 ist auf die nicht zahlungswirksamen Wertberichtigungen der Buchwerte der Kernbeteiligungen – Volkswagen AG und Porsche AG – auf ihren jeweiligen erzielbaren Betrag zum 31. Dezember 2024 zurückzuführen (vgl. Anhangangabe [4]).

Gezeichnetes Kapital

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

Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage enthält Einstellungen aus Aufgeldern unter Berücksichtigung angefallener Transaktionskosten.

Gewinnrücklagen

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

Übrige Rücklagen (OCI)

Die übrigen Rücklagen untergliedern sich in künftig über die Gewinn- und Verlustrechnung aufzulösende Posten (reklassifizierbare Posten) und in künftig nicht über die Gewinn- und Verlustrechnung aufzulösende Posten (nicht reklassifizierbare Posten). Die nicht reklassifizierbaren Posten enthalten die kumulierten versicherungsmathematischen Verluste des Porsche SE Konzerns aus Pensionen in Höhe von 2 Mio. € (2 Mio. €) sowie die hierauf entfallenden aktiven latenten Steuern in Höhe von 1 Mio. € (1 Mio. €). Die reklassifizierbaren Posten umfassen im Berichtsjahr die Cashflow-Hedge-Rücklage, in der zum 31. Dezember 2024 kumulierte effektive Änderungen des beizulegenden Zeitwerts der als Sicherungsinstrumente gehaltenen Zinsswaps in Höhe von 9 Mio. € (26 Mio. €) sowie die hierauf entfallenden passiven latenten Steuern in Höhe von 3 Mio. € (8 Mio. €) ausgewiesen werden (vgl. Anhangangabe [22]). Zudem enthalten die reklassifizierbaren Posten in Höhe von minus 18 Mio. € (minus 14 Mio. €) und die nicht reklassifizierbaren Posten in Höhe von 17 Mio. € (25 Mio. €) latente Steuern auf den Beteiligungsansatz assoziierter Unternehmen.

Darüber hinaus enthalten sowohl die reklassifizierbaren als auch die nicht reklassifizierbaren Posten als wesentlichen Bestandteil das kumulierte reklassifizierbare sonstige Ergebnis in Höhe von 1.197 Mio. € (954 Mio. €) nach latenten Steuern bzw. das kumulierte nicht reklassifizierbare sonstige Ergebnis in Höhe von minus 1.134 Mio. € (minus 1.650 Mio. €) nach latenten Steuern, welches jeweils im Rahmen der Anwendung der Equity-Methode seit dem Erwerb der at Equity bewerteten Beteiligungen erfasst wurde.

Die im sonstigen Ergebnis erfassten Aufwendungen und Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen in Höhe von 759 Mio. € (minus 1.074 Mio. €) nach latenten Steuern betreffen im Wesentlichen in Höhe von 532 Mio. € (minus 403 Mio. €) Neubewertungen aus Pensionen nach latenten Steuern, in Höhe von minus 326 Mio. € (100 Mio. €) Veränderungen der Cashflow-Hedge-Rücklage nach latenten Steuern und in Höhe von 463 Mio. € (minus 397 Mio. €) Währungsumrechnungen nach latenten Steuern.

Im Geschäftsjahr 2024 wurden im Saldo 48 Mio. € (22 Mio. €) aus den kumulierten Erträgen aus Cashflow-Hedges und 49 Mio. € (129 Mio. €) aus den kumulierten Aufwendungen aus at Equity bewerteten Anteilen in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (Recycling).

Gewinnverwendungsvorschlag

Der handelsrechtliche Jahresabschluss der Porsche SE weist zum 31. Dezember 2024 bei einem Jahresfehlbetrag in Höhe von minus 1.521 Mio. € (Jahresüberschuss in Höhe von 1.441 Mio. €) und Auflösungen von Gewinnrücklagen in Höhe von 2.105 Mio. € (Einstellungen in die Gewinnrücklagen in Höhe von 658 Mio. €) einen Bilanzgewinn in Höhe von 584 Mio. € (783 Mio. €) aus. Der Vorstand schlägt vor, die Auszahlung einer Dividende je Stammaktie von 1,904 € und je Vorzugsaktie von 1,910 €, das heißt in Höhe von insgesamt 584 Mio. € zu beschließen. Die im Geschäftsjahr 2024 abgeflossene Dividende betrug 2,554 € (2,554 €) je Stammaktie und 2,560 € (2,560 €) je Vorzugsaktie, das heißt insgesamt 783 Mio. € (783 Mio. €).

Ergebnis je Aktie

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie errechnet sich aus der Division des Ergebnisanteils der Aktionäre der Porsche SE und der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der sich während des Geschäftsjahres im Umlauf befindlichen Stamm- und Vorzugsaktien. Entsprechendes gilt für das angepasste Ergebnis je Aktie, welches jedoch auf Basis des angepassten Konzernergebnisses nach Steuern ermittelt wird (vgl. Anhangangabe [12]).

Infolge der Berücksichtigung der Mehrdividende für Vorzugsaktionäre ergibt sich eine Differenz in Höhe von 0,6 Cent zwischen den Ergebnissen je Stammaktie und den Ergebnissen je Vorzugsaktie. Da in den Jahren 2024 und 2023 keine Sachverhalte vorlagen, aus denen Verwässerungseffekte auf die Anzahl der Aktien resultierten, entspricht das verwässerte Ergebnis je Aktie dem unverwässerten Ergebnis je Aktie.

		2024	2023
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 nach Steuern	Mio. €	-20.017	5.074¹
Ergebnisanteile Aktionäre der Porsche SE	Mio. €	-20.017	5.074 ¹
Ergebnisanteile der Stammaktien (unverwässert und verwässert)	Mio. €	-10.009	2.537 ¹
Ergebnisanteile der Vorzugsaktien (unverwässert und verwässert)	Mio. €	-10.008	2.538 ¹
Ergebnis je Stammaktie (unverwässert und verwässert)	€	-65,36	16,57 ¹
Ergebnis je Vorzugsaktie (unverwässert und verwässert)	€	-65,36	16,57 ¹
Angepasstes Ergebnis nach Steuern	Mio. €	3.151	5.074¹
Angepasste Ergebnisanteile Aktionäre der Porsche SE	Mio. €	3.151	5.074 ¹
Angepasste Ergebnisanteile der Stammaktien (unverwässert und verwässert)	Mio. €	1.575	2.537 ¹
Angepasste Ergebnisanteile der Vorzugsaktien (unverwässert und verwässert)	Mio. €	1.576	2.538 ¹
Angepasstes Ergebnis je Stammaktie (unverwässert und verwässert)	€	10,29	16,57 ¹
Angepasstes Ergebnis je Vorzugsaktie (unverwässert und verwässert)	€	10,29	16,57 ¹

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund einer Vorjahreskorrektur gem. IAS 8 auf Ebene des Volkswagen Konzerns angepasst. Auf die Ausführungen in Anhangangabe [1], Abschnitt „Änderungen zur Vorperiode“ wird verwiesen.

[16] Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

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

Bei den beitragsorientierten Plänen (Defined Contribution Plans) zahlt das Unternehmen aufgrund gesetzlicher oder vertraglicher Bestimmungen bzw. auf freiwilliger Basis Beiträge an staatliche oder private Rentenversicherungsträger. Mit Zahlung der Beiträge bestehen für das Unternehmen keine weiteren Leistungsverpflichtungen. Die laufenden Beiträge betragen 0 Mio. € (0 Mio. €) und wurden aufwandswirksam erfasst.

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden aufgrund von Versorgungsplänen für Zusagen auf Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenleistungen sowie auf Sachleistungsbezüge gebildet. Die Versorgungsleistungen basieren grundsätzlich auf der Beschäftigungsdauer, auf dem bezogenen Entgelt und dem Beschäftigungsgrad der begünstigten Mitarbeiter. Die unmittelbaren und mittelbaren Verpflichtungen umfassen solche aus bereits laufenden Pensionen sowie Anwartschaften für zukünftig zu zahlende Pensionen und Altersruhegelder. Zudem bestehen bei der Porsche SE Umwandlungsmodelle, in denen Mitarbeiter der Porsche SE durch eigene Beiträge ein zusätzliches persönliches Vorsorgekapital aufbauen können.

Versicherungsmathematische Annahmen

Die Berechnung der Pensionsverpflichtungen erfolgt nach versicherungsmathematischen Methoden. Dabei wurde ein Abzinsungssatz von 3,2 % (3,3 %), ein Karrieretrend von 1,0 % (1,0 %), eine Fluktuationsrate von 2,7 % (2,7 %), eine Lohn- und Gehaltssteigerung von 3,0 % (3,0 %) sowie ein Rententrend von 2,0 % (2,2 %) unterstellt. Für die Berechnung wurden die aktuellen Generationensterbetafeln „Richttafeln Heubeck 2018 G“ verwendet.

Der Bilanzwert der Pensionsrückstellungen leitet sich wie folgt ab:

Mio. €	2024	2023
Anwartschaftsbarwert (nicht fondsfinanziert)	34	33
Pensionsrückstellungen am 31.12.	34	33

Entwicklung des Barwerts der Pensionsverpflichtungen

Mio. €	2024	2023
Stand am 1.1.	33	28
Dienstzeitaufwand	1	1
Zinsaufwand	1	1
Zwischensumme in GuV erfasster Aufwendungen	2	2
Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+) aus der Änderung demographischer Annahmen		0
Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+) aus der Änderung finanzwirtschaftlicher Annahmen	0	3
Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+) aus erfahrungsbedingten Anpassungen	0	0
Zwischensumme im sonstigen Ergebnis erfasster Neubewertungen	0	3
Geleistete Pensionszahlungen	-1	-1
Beiträge der Arbeitnehmer	0	0
Stand am 31.12.	34	33

Im Rahmen von Sensitivitätsanalysen wurden Änderungen einzelner Parameter bei sonst gegenüber der ursprünglichen Berechnung konstant bleibenden Annahmen unterstellt. Der Abzinsungssatz und der Gehaltstrend wurden jeweils um 0,5 Prozentpunkte erhöht bzw. verringert und der Rententrend und die Fluktuationsrate jeweils um 0,25 Prozentpunkte erhöht bzw. verringert. Die Effekte auf die Pensionsrückstellungen lagen in der Berichtsperiode in einer Bandbreite von minus 2 Mio. € bis 3 Mio. € (minus 2 Mio. € bis 3 Mio. €).

Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit bei den Pensionsverpflichtungen beträgt 16 Jahre (16 Jahre). Der Zahlungsmittelabfluss der Pensionsrückstellungen wird in Höhe von 1 Mio. € (1 Mio. €) innerhalb des nächsten Jahres, in Höhe von 5 Mio. € (5 Mio. €) in einem Zeitraum zwischen ein und fünf Jahren und in Höhe von 28 Mio. € (27 Mio. €) in einem Zeitraum von mehr als fünf Jahren erwartet.

[17] Sonstige Rückstellungen

Mio. €	31.12.2024			31.12.2023		
	kurzfristig	langfristig	Gesamt	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Rückstellungen für Prozesskosten	10	15	25	9	20	29
Rückstellungen für Boni und Kosten der Belegschaft	4	5	9	5	4	9
Rückstellungen für Steuerzinsen und sonstige Steuern	4		4	4		4
	18	20	38	18	24	42

Der für die Rückstellungen für Prozesskosten ausgewiesene Betrag stellt den voraussichtlichen Erfüllungsbetrag für sämtliche Rechtsstreitigkeiten, an denen die Porsche SE mittelbar oder unmittelbar beteiligt ist, dar. Sie entsprechen in ihrer Höhe den hierfür erwarteten Anwalts- und Verfahrenskosten (auf die Erläuterungen zu den diesen Rückstellungen zugrundeliegenden Rechtsstreitigkeiten in Anhangangabe [23] wird verwiesen). Die Rückstellungsbeträge und Zeitpunkte der Abflüsse basieren auf Schätzungen, die stetig fortentwickelt und bei Bedarf angepasst werden.

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

Die sonstigen Rückstellungen haben sich wie folgt entwickelt:

Mio. €	Stand 1.1.2024	Zuführung	Verbrauch	Auflösung	Auf-/Abzinsung	Stand 31.12.2024
Rückstellungen für Prozesskosten	29	0	-5	0	1	25
Rückstellungen für Boni und Kosten der Belegschaft	9	6	-5	-2	0	9
Rückstellungen für Steuerzinsen und sonstige Steuern	4	0		0		4
	42	6	-9	-2	1	38

[18] Finanzschulden

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

Mio. €	31.12.2024			31.12.2023		
	kurzfristig	langfristig	Gesamt	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Anleihen	39	3.579	3.618	22	1.986	2.008
Schuldscheindarlehen	62	2.721	2.783	65	2.719	2.785
Bankdarlehen	13	1.146	1.159	20	1.911	1.932
Leasingverbindlichkeiten	1	0	1	1	0	1
Finanzschulden	114	7.447	7.562	109	6.616	6.725

Die kurzfristigen Finanzschulden betreffen im Geschäftsjahr 2024 sowie im Vorjahr mit Ausnahme der Leasingverbindlichkeiten abgegrenzte Zinsen aus den jeweiligen Finanzinstrumenten. Die langfristigen Finanzschulden betreffen dagegen im Wesentlichen die Nominalwerte der Anleihen, Schuldscheindarlehen und Bankdarlehen abzüglich der zum Stichtag nach Anwendung der Effektivzinsmethode verbleibenden Transaktionskosten.

Die Position „Anleihen“ betrifft insgesamt die folgenden fünf Anleihen:

Laufzeitende	Nominalvolumen in Mio. €	Kupon in % p.a.	Emissionszeitpunkt
September 2027	500	4,125	Juni 2023
September 2028	750	4,500	April 2023
September 2029	750	3,750	April 2024
September 2030	750	4,250	Juni 2023
September 2032	850	4,125	April 2024

Die Position „Schuldscheindarlehen“ enthält ein im Februar 2023 platziertes Schuldscheindarlehen im Volumen von rund 2,7 Mrd. €. Es umfasst acht Tranchen mit Laufzeiten bis 2026, 2028, 2030 und 2033, die jeweils fest bzw. variabel verzinst werden. Von dem Gesamtvolumen unterliegen 1,0 Mrd. € einer Laufzeit bis 2026, 1,4 Mrd. € einer Laufzeit bis 2028, 0,2 Mrd. € einer Laufzeit bis 2030 und 0,2 Mrd. € einer Laufzeit bis 2033. Der Anstieg der langfristigen Finanzschulden aus „Schuldscheindarlehen“ ist auf die Anwendung der Effektivzinsmethode zurückzuführen.

Die Position „Bankdarlehen“ umfasst ein im Geschäftsjahr 2022 aufgenommenes Bankdarlehen mit einer Laufzeit bis 2027. Infolge der anteiligen Tilgung in Höhe von 600 Mio. € im Zuge der Begebung der Anleihen im April 2024 verbleibt zum 31. Dezember 2024 ein Volumen von 1.150 Mio. €. Im Geschäftsjahr 2024 wurde darüber hinaus ein weiteres Bankdarlehen mit einer ursprünglichen Laufzeit bis 2025 im Volumen von 170 Mio. € im Oktober 2024 vorzeitig getilgt. Das verbleibende Bankdarlehen und die variablen Tranchen des Schuldscheindarlehens unterliegen bzw. unterlagen einer variablen Verzinsung auf Basis der Euro Interbank Offered Rate („EURIBOR“) zzgl. einer Marge.

Sonstige Angaben

[19] Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

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

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit in Höhe von 1.431 Mio.€ (1.873 Mio. €) wird ausgehend vom Ergebnis nach Steuern indirekt abgeleitet. Dazu wird das Ergebnis nach Steuern um nicht zahlungswirksame Aufwendungen und Erträge, insbesondere um das Beteiligungsergebnis, welches das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen sowie die Erträge und Aufwendungen aus Beteiligungsbewertung umfasst, und um die Veränderung der betrieblichen Aktiva und Passiva ergänzt. Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen enthält insbesondere auch die im Geschäftsjahr 2024 vorgenommenen nicht zahlungswirksamen Wertberichtigungen auf die Buchwerte der Anteile an den beiden Kernbeteiligungen, der Volkswagen AG und Porsche AG, in Höhe von insgesamt minus 23.287 Mio. €. Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit beinhaltet im Berichtsjahr insbesondere die Dividendenzuflüsse der Porsche SE von der Volkswagen AG in Höhe von 1.441 Mio. € (1.415 Mio. €) und von der Porsche AG in Höhe von 262 Mio. € (114 Mio. €). Von der Volkswagen Dividende des Vergleichszeitraums entfielen 1.393 Mio. € auf die ordentliche Dividende der Volkswagen AG für das Geschäftsjahr 2022 und 22 Mio. € auf die Vereinnahmung der mit der verbleibenden Kaufpreisverbindlichkeit für die durch die Porsche SE im Geschäftsjahr 2022 erworbenen Stammaktien der Porsche AG gegenüber Volkswagen verrechneten Sonderdividende der Volkswagen AG. Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit beinhaltet darüber hinaus erhaltene Zinsen in Höhe von 76 Mio. € (17 Mio. €), insbesondere aus Festgeldanlagen. Gegenläufig wirkten im Berichtszeitraum insbesondere Mittelabflüsse aus gezahlten Zinsen einschließlich Transaktionskosten in Höhe von 317 Mio. € (248 Mio. €) im Zusammenhang mit den Finanzschulden (vgl. Anhangangabe [18]). Im Vergleichszeitraum war im Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit eine Steuererstattung in Höhe von insgesamt 316 Mio. € in der Position „Erhaltene Ertragsteuern“ ausgewiesen, die im Wesentlichen auf dem im Geschäftsjahr 2022 erfolgten Kapitalertragsteuerabzug auf erhaltene Dividenden basierte. Zudem sind im Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit des Vergleichszeitraums neben einer Zahlung der Volkswagen AG in Höhe von 209 Mio. € aus einem vertraglichen Ausgleichsanspruch (vgl. Anhangangabe [24]) Zahlungen aus der Auflösung von Zinsderivaten in Höhe von 97 Mio. € enthalten.

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit in Höhe von 277 Mio.€ (243 Mio. €) ist im Wesentlichen auf Auszahlungen im Zusammenhang mit Erwerben von Anteilen an Portfoliobeteiligungen, die Teilnahme an einer Folgefinanzierungsrunde bei einer bestehenden Portfoliobeteiligung und Kapitalabrufe bei Fondsbeteiligungen in Höhe von insgesamt 75 Mio. € (64 Mio. €), Einzahlungen aus Termingeldern in Höhe von 90 Mio. € (35 Mio. €) sowie Käufe von sonstigen Wertpapieren in Höhe von 293 Mio. € (214 Mio. €) zurückzuführen.

Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit in Höhe von 37 Mio. € (im Vorjahr Mittelabfluss in Höhe von 1.222 Mio. €) resultiert im Wesentlichen aus Einzahlungen in Höhe von 1.591 Mio. € aus der Begebung zweier Anleihen (vgl. Anhangangabe [18]). Gegenläufig wirkten einerseits die teilweise Tilgung der bestehenden Bankdarlehen in Höhe von insgesamt 770 Mio. € (vgl. Anhangangabe [18]) und andererseits die Dividendenzahlungen an die Aktionäre der Porsche SE in Höhe

von 783 Mio. € (783 Mio. €). Im Vorjahr resultierte der Mittelabfluss neben der Dividendenzahlung an Aktionäre der Porsche SE in Höhe von 783 Mio. € im Wesentlichen aus der über die Refinanzierung mittels Schuldscheindarlehen und Anleihen hinausgehenden Tilgung der Bankfinanzierung in Höhe von 439 Mio. €.

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

Mio. €	Stand am 1.1.2024	Zahlungs- wirksame Verände- rungen	Zahlungs- unwirksame Verände- rungen	Stand am 31.12.2024
Finanzschulden	6.725	711	125	7.562

Mio. €	Stand am 1.1.2023	Zahlungs- wirksame Verände- rungen	Zahlungs- unwirksame Verände- rungen	Stand am 31.12.2023
Finanzschulden	7.093	-496	129	6.725

Der Finanzmittelbestand laut Kapitalflussrechnung entspricht den in der Bilanz ausgewiesenen flüssigen Mitteln und enthält Bankguthaben einschließlich kurzfristiger Termingeldanlagen mit einer ursprünglichen Laufzeit von bis zu drei Monaten.

In der Kapitalflussrechnung sind insgesamt 1 Mio. € (1 Mio. €) für die gesamten Zahlungsmittelabflüsse aus Leasingverhältnissen enthalten.

[20] Segmentberichterstattung

Die Porsche SE ist eine Holdinggesellschaft, deren Investitionsstrategie auf die nachhaltige Wertschaffung für ihre Aktionäre abzielt. Die Beteiligungen der Porsche SE werden in zwei Kategorien unterteilt. Zu der Kategorie „Kernbeteiligungen“ zählen die langfristigen Kernbeteiligungen an der Volkswagen AG und der Porsche AG. Darüber hinaus hält der Porsche SE Konzern in der Kategorie „Portfoliobeteiligungen“ Minderheitsbeteiligungen an Technologieunternehmen. Zudem werden dieser Kategorie Beteiligungen an Private Equity und Venture Capital Fonds zugeordnet. Portfoliobeteiligungen werden von der Porsche SE in der Regel auf Zeit gehalten und zeichnen sich typischerweise durch ein hohes Wachstums- und Wertsteigerungspotenzial während der Halteperiode aus. In beiden Kategorien liegt der Sektorfokus auf der Mobilitäts- und Industrietechnologie, erweitert um angrenzende Bereiche. Als Grundlage für die Steuerung und Ressourcenallokation dienen dem Vorstand der Porsche SE als Hauptentscheidungsträger die Bereiche „Kernbeteiligungen“ sowie „Portfoliobeteiligungen“ und deren Beitrag zum angepassten Konzernergebnis nach Steuern (vgl. Anhangangabe [1], Abschnitt „Änderungen zur Vorperiode“ und Anhangangabe [12]). Der Porsche SE Holdingbetrieb, der die Zentralfunktionen der Porsche SE einschließlich der Holding-Finanzierung umfasst, wird dem Bereich „Kernbeteiligungen“ für Steuerungs-zwecke vollständig zugerechnet.

Die Segmentberichterstattung der Porsche SE folgt der internen Steuerung und Berichterstattung im Porsche SE Konzern und unterscheidet auf Basis der Investitionsstrategie die beiden Segmente „Kernbeteiligungen“ und „Portfoliobeteiligungen“. Transaktionen zwischen den Segmenten, d.h. insbesondere konzerninterne Finanzierungsvorgänge, unterliegen keiner gesonderten Steuerung und werden daher eliminiert, so dass stets konsolidierte Werte für Steuerungs-zwecke betrachtet werden.

Bei dem angepassten Konzernergebnis nach Steuern handelt es sich um das Segmentergebnis bei der Porsche SE. Dieses wird einer Überleitungsspalte auf das Konzernergebnis nach Steuern übergeleitet.

Auf die Segmentberichterstattung finden die im Kapitel „Grundlagen und Methoden“ genannten Methoden Anwendung.

Berichtssegmente 2024:

Mio. €	Kern- beteiligungen	Portfolio- beteiligungen	Konzern Geschäftsjahr 2024 angepasst	Wertberichtigung Kernbeteiligungen	Konzern Geschäftsjahr 2024
Ergebnis aus der laufenden At-Equity- Bewertung	3.432	-2	3.430		3.430
davon Volkswagen AG	2.961		2.961		2.961
davon Porsche AG	472		472		472
davon Portfoliobeteiligungen		-2	-2		-2
Ergebnis aus Wertberichtigungen		-5	-5	-23.287	-23.292
davon Volkswagen AG				-19.912	-19.912
davon Porsche AG				-3.375	-3.375
davon Portfoliobeteiligungen		-5	-5		-5
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	3.432	-7	3.425	-23.287	-19.861
Erträge aus der Beteiligungsbewertung		13	13		13
Aufwendungen aus der Beteiligungsbewertung		-29	-29		-29
Beteiligungsergebnis	3.432	-23	3.409	-23.287	-19.878
Sonstige betriebliche Erträge	5	0	5		5
Personalaufwand	-17		-17		-17
Abschreibungen	-1		-1		-1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-17	0	-18		-18
Ergebnis vor Finanzergebnis	3.402	-24	3.378	-23.287	-19.909
Finanzierungsaufwendungen	-319		-319		-319
Übriges Finanzergebnis	78		78		78
Ergebnis vor Steuern	3.161	-24	3.137	-23.287	-20.150
Ertragsteuern	15	-1	14	119	133
(Angepasstes) Ergebnis nach Steuern	3.176	-25	3.151	-23.167	-20.017
Zahlungsunwirksame Aufwendungen (-) und Erträge (+)	3.344	-24	3.319	-23.167	-19.848
Segmentvermögen zum 31.12.2024	42.560	281	42.841		42.841
davon at Equity bewertete Anteile	40.138	132	40.270		40.270
davon at Equity bewertete Anteile Volkswagen AG	32.958		32.958		32.958
davon at Equity bewertete Anteile Porsche AG	7.180		7.180		7.180
davon at Equity bewertete Anteile Portfoliobeteiligungen		132	132		132
davon Zugänge zu den langfristigen Vermögenswerten ¹	1		1		1
Segmentsschulden zum 31.12.2024	7.731	1	7.733		7.733

¹ Mit Ausnahme von Finanzinstrumenten, aktiven latenten Steuern, Vermögenswerten aus leistungsorientierten Versorgungsplänen und Rechten aus Versicherungsverträgen.

Berichtssegmente 2023:

Mio. €	Kern- beteiligungen	Portfolio- beteiligungen	Konzern Geschäftsjahr 2023 angepasst	Wertberichtigung Kernbeteiligungen	Konzern Geschäftsjahr 2023
Ergebnis aus der laufenden At-Equity-Bewertung	5.219 ¹	- 10	5.208 ¹		5.208 ¹
davon Volkswagen AG	4.828 ¹		4.828 ¹		4.828 ¹
davon Porsche AG	391		391		391
davon Portfoliobeteiligungen		- 10	- 10		- 10
Ergebnis aus Wertberichtigungen		- 1	- 1		- 1
davon Portfoliobeteiligungen		- 1	- 1		- 1
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	5.219¹	- 11	5.208¹		5.208¹
Erträge aus der Beteiligungsbewertung		1	1		1
Aufwendungen aus der Beteiligungsbewertung		- 1	- 1		- 1
Beteiligungsergebnis	5.219¹	- 11	5.208¹		5.208¹
Sonstige betriebliche Erträge	220	0	220		220
Personalaufwand	- 17		- 17		- 17
Abschreibungen	- 1		- 1		- 1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 18	- 1	- 18		- 18
Ergebnis vor Finanzergebnis	5.403¹	- 12	5.391¹		5.391¹
Finanzierungsaufwendungen	- 293		- 293		- 293
Übriges Finanzergebnis	24		24		24
Ergebnis vor Steuern	5.133¹	- 12	5.122¹		5.122¹
Ertragsteuern	- 47 ¹	0	- 47 ¹		- 47 ¹
(Angepasstes) Ergebnis nach Steuern	5.086¹	- 12	5.074¹		5.074¹
Zahlungsunwirksame Aufwendungen (-) und Erträge (+)	5.078 ¹	- 11	5.067 ¹		5.067 ¹
Segmentvermögen zum 31.12.2023	61.898 ¹	229	62.126 ¹		62.126 ¹
davon at Equity bewertete Anteile	60.862 ¹	131	60.993 ¹		60.993 ¹
davon at Equity bewertete Anteile Volkswagen AG	50.438 ¹		50.438 ¹		50.438 ¹
davon at Equity bewertete Anteile Porsche AG	10.423		10.423		10.423
davon at Equity bewertete Anteile Portfoliobeteiligungen		131	131		131
davon Zugänge zu den langfristigen Vermögenswerten ²	1		1		1
Segmentschulden zum 31.12.2023	7.030 ¹	1	7.030 ¹		7.030 ¹

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund einer Vorjahreskorrektur gem. IAS 8 auf Ebene des Volkswagen Konzerns angepasst. Auf die Ausführungen in Anhangangabe [1], Abschnitt „Änderungen zur Vorperiode“ wird verwiesen.

² Mit Ausnahme von Finanzinstrumenten, aktiven latenten Steuern, Vermögenswerten aus leistungsorientierten Versorgungsplänen und Rechten aus Versicherungsverträgen.

Hinsichtlich weiterer Angaben gemäß IFRS 12 und Erläuterungen zu den Werthaltigkeitstests für die at Equity bewerteten Anteile wird auf Anhangangabe [4] verwiesen. Die Entwicklungen des Ergebnisses aus at Equity bewerteten Anteilen sowie des Buchwerts der at Equity bewerteten Anteile sind in den Anhangangaben [5] bzw. [13] erläutert. Sowohl im Berichtsjahr als auch im Vorjahr haben alle langfristigen Vermögenswerte im Segment „Kernbeteiligungen“ ihren Belegenheitsort bzw. Sitz der Beteiligung vollständig in Deutschland. Die im Segment „Portfoliobeteiligungen“ enthaltenen Beteiligungen haben ihren Sitz in Nordamerika, Europa und Israel.

[21] Kapitalmanagement

Ziel des Kapitalmanagements der Porsche SE ist es, ein robustes Finanzprofil aufrechtzuerhalten, um die finanzielle Flexibilität zu stärken und die strategische Handlungsfähigkeit zu wahren. Die Sicherstellung eines ausreichenden Liquiditätsspielraums, ein breiter Kapitalmarktzugang zu attraktiven Konditionen und die Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken stehen dabei im Vordergrund. Um dies zu gewährleisten, orientiert sich die Porsche SE unverändert an einem Investment Grade Profil. Langfristig verfolgt die Porsche SE die Ambition eines Loan-to-Value im niedrigen zweistelligen Prozentbereich. Hierfür strebt die Porsche SE auch weiterhin an, die Konzern-Nettoverschuldung zu reduzieren – vorbehaltlich möglicher Akquisitionen und unter Berücksichtigung der Dividendenpolitik. Die Dividendenausschüttung der Porsche SE ist dabei insbesondere von den Dividendeneinnahmen aus den Kernbeteiligungen abhängig. Gleichzeitig soll ein ausreichender Liquiditätsspielraum, insbesondere für Zwecke künftiger Beteiligungserwerbe, sichergestellt werden. Eine spürbare Erhöhung der Konzern-Nettoverschuldung zur Ausschüttung von Dividenden wird dabei nicht in Betracht gezogen. Die Konzern-Nettoverschuldung dient dabei als maßgebliche Steuerungskennzahl. Diese umfasst Finanzschulden abzüglich der flüssigen Mittel, Termingelder und Wertpapiere, wie diese jeweils in der Konzernbilanz der Porsche SE ausgewiesen sind. Die Ermittlung der Steuerungskennzahl erfolgt im Geschäftsjahr 2024 unverändert zum Vorjahr.

Die Konzern-Nettoverschuldung beträgt zum 31. Dezember 2024 5.160 Mio. € (5.717 Mio. €).

Mio. €	31.12.2024	31.12.2023
Eigenkapital	35.108	55.096 ¹
Anteil am Gesamtkapital	82%	89%
Langfristige Finanzschulden	7.447	6.616
Kurzfristige Finanzschulden	114	109
Summe Finanzschulden	7.562	6.725
Anteil am Gesamtkapital	18%	11%
Gesamtkapital	42.669	61.821¹

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund einer Vorjahreskorrektur gem. IAS 8 auf Ebene des Volkswagen Konzerns angepasst. Auf die Ausführungen in Anhangangabe [1], Abschnitt „Änderungen zur Vorperiode“ wird verwiesen.

Die Porsche SE verfügt über eine nicht abgerufene Kreditlinie in Höhe von 1 Mrd. € mit einer Laufzeit bis zum 17. September 2027.

Der Loan-to-Value, also das Verhältnis der Nettoverschuldung zum Marktwert der Kern- und Portfoliobeteiligungen, liegt zum 31. Dezember 2024 bei 23,3 % (19,7 %).

Hinsichtlich der Zusammensetzung und Entwicklung der Finanzschulden zum Bilanzstichtag wird auf Anhangangabe [18] verwiesen.

Der Rückgang des Eigen- und Gesamtkapitals zum 31. Dezember 2024 ist auf die nicht zahlungswirksamen Wertberichtigungen der Buchwerte der Kernbeteiligungen – Volkswagen AG und Porsche AG – auf ihren jeweiligen Nutzungswert zum 31. Dezember 2024 zurückzuführen (vgl. Anhangangabe [4]). Die den Wertberichtigungen zugrundeliegenden Bewertungen der beiden Kernbeteiligungen in Form ihrer Nutzungswerte liegen dabei oberhalb der jeweiligen anteiligen – im Falle der Porsche AG abgeleiteten – Marktwerte auf Basis ihrer Börsenbewertungen.

Die von der Porsche SE abgeschlossenen Finanzierungsverträge enthalten vereinbarte Auflagen und die im Geschäftsjahr 2022 abgeschlossene Bankenfinanzierung darüber hinaus marktübliche Financial Covenants, welche durch die Porsche SE im Rahmen des Kapitalmanagements überwacht werden und die in der Berichtsperiode alle eingehalten wurden. Die Financial Covenants beziehen sich insbesondere auf den Marktwert des Aktienbestandes der Porsche SE an Aktien der Volkswagen AG und der Porsche AG sowie auf die Zinsdeckung. Die Bankenfinanzierung enthält zudem Auflagen, welche die Höhe der Dividendenausschüttungen der Porsche SE an ihre Aktionäre mit der Höhe der erhaltenen Dividendenausschüttungen der Porsche SE aus ihren Beteiligungen an der Volkswagen AG und der Porsche AG verknüpfen. Zusätzlich bestehen Anforderungen bei der Durchführung von Investitionen. Im Falle eines Bruchs der Auflagen und Financial Covenants können die kreditgebenden Banken und Investoren entsprechende Finanzschulden, ungeachtet der vertraglich vereinbarten Laufzeiten, fällig stellen. Entwicklungen, die dazu führen könnten, dass die Porsche SE die Auflagen und Financial Covenants nicht einhalten könnte, sind auf Basis der aktuellen Finanzplanung nicht absehbar und werden als unwahrscheinlich eingeschätzt.

Um sich gegen Zinsänderungen abzusichern, hat die Porsche SE derivative Sicherungsinstrumente abgeschlossen (vgl. Anhangangabe [22]).

[22] Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente

1 Grundsätze des Finanzrisikomanagements

Die Grundsätze und Verantwortlichkeiten für das Management von Risiken werden vom Vorstand festgelegt und vom Aufsichtsrat überwacht. Dies gilt insbesondere auch für Risiken, welche sich aus Finanzierungstätigkeiten und dem Einsatz von Finanzinstrumenten ergeben können. Im Rahmen des operativen Risikomanagements wurden Prozesse definiert, die insbesondere das laufende Monitoring der Liquiditätssituation des Porsche SE Konzerns, das laufende Monitoring

von Financial Covenants im Rahmen der Fremdkapitalfinanzierung, den Einsatz von Finanzderivaten, das laufende Monitoring des Nutzungswerts und des beizulegenden Zeitwerts der Volkswagen AG und der Porsche AG, des Nutzungswerts und/oder des beizulegenden Zeitwerts der Portfoliobeteiligungen, der Geldanlagen sowie der Entwicklungen an den Kapital- und Geldmärkten regeln. Hierbei werden auch Risikokonzentrationen im Porsche SE Konzern insbesondere in Bezug auf Geldanlagen und den Einsatz von Finanzderivaten überwacht. Die Risiken werden identifiziert, bewertet, gesteuert, überwacht und dokumentiert. Die Leitlinien sowie die Systeme werden regelmäßig überprüft und an aktuelle Marktentwicklungen angepasst.

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

2 Kredit- und Ausfallrisiko

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

Die Anlage von flüssigen Mitteln, Termingeldern und Wertpapieren sowie der Abschluss derivativer Finanzinstrumente erfolgt zur Risikostreuung bei unterschiedlichen nationalen und internationalen Kontrahenten.

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

Im Porsche SE Konzern findet das Wertberichtigungsmodell gemäß IFRS 9 auf Vermögenswerte mit einem Gesamtbuchwert von 2.414 Mio. € (1.014 Mio. €) Anwendung.

Die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte im Porsche SE Konzern umfassen insbesondere flüssige Mittel, Wertpapiere und Termingelder. Die Termingelder haben eine gewichtete durchschnittliche Ursprungslaufzeit von rund 7 Monaten und zum Bilanzstichtag eine durchschnittliche gewichtete Restlaufzeit von 2 Monaten. Diese Finanzinstrumente werden alle der Risikovorsorge-Stufe 1 zugeordnet.

Es bestehen keine wesentlichen zu erfassenden Wertberichtigungsbedarfe.

3 Liquiditätsrisiko

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

Die Zahlungsfähigkeit und Liquiditätsversorgung des Porsche SE Konzerns wird durch eine Liquiditätsplanung laufend überwacht. Darüber hinaus stellen eine Liquiditätsreserve in Form von Barmitteln und eine nicht abgerufene Kreditlinie die Zahlungsfähigkeit und die Liquiditätsversorgung sicher. Die nicht abgerufene Kreditlinie hat zum Bilanzstichtag ein Volumen von 1 Mrd. €.

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

Mio. €	Verbleibende vertragliche Fälligkeiten			
	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt
31.12.2024				
Langfristige Finanzschulden	211	6.338	2.149	8.699
Langfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	0	33	0	34
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3			3
Kurzfristige Finanzschulden	114			114
Kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1			1
	329	6.372	2.150	8.850
31.12.2023				
Langfristige Finanzschulden	221	6.365	1.244	7.830
Langfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	-18	58	1	41
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1			1
Kurzfristige Finanzschulden	109			109
	313	6.422	1.245	7.980

Die aus zum 31. Dezember 2024 als langfristig ausgewiesenen Finanzschulden resultierenden Zahlungsmittelabflüsse betreffen im Wesentlichen Zins- und Tilgungszahlungen für Bankdarlehen, Schuldscheindarlehen und Anleihen, im Falle variabler Verzinsungen unter Berücksichtigung von EURIBOR-Zinskurven. Die aus zum 31. Dezember 2024 als kurzfristig ausgewiesenen Finanzschulden resultierenden Zahlungsmittelabflüsse innerhalb des nächsten Jahres betreffen im Wesentlichen Zinszahlungen für Bankdarlehen, Schuldscheindarlehen und Anleihen. Die zum 31. Dezember 2024 unter den langfristigen sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten ausgewiesenen Zahlungsmittelabflüsse betreffen Zahlungen aus Zinssicherungsinstrumenten mit negativen beizulegenden Zeitwerten zum Bilanzstichtag unter Berücksichtigung von EURIBOR-Zinskurven. Die auf diese Instrumente entfallende Zinsabgrenzung in Höhe von 3 Mio. € ist zum Bilanzstichtag in den kurzfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerten ausgewiesen und folglich in der obigen Tabelle nicht enthalten. Sowohl in den langfristigen als auch kurzfristigen Finanzschulden sind Leasingverbindlichkeiten in Höhe von insgesamt 1 Mio. € (1 Mio. €) enthalten.

Die Finanzierungsverträge sind mit Auflagen und marktüblichen Financial Covenants ausgestattet. Letztere resultieren aus den Bankenfinanzierungsverträgen und beziehen sich insbesondere auf den Marktwert des Aktienbestandes der Porsche SE an Aktien der Volkswagen AG und der Porsche AG sowie auf die Zinsdeckung. Auflagen verknüpfen die Höhe der Dividendenausschüttungen der Porsche SE an ihre Aktionäre mit der Höhe der erhaltenen Dividendenausschüttungen der Porsche SE aus ihren Beteiligungen an der Volkswagen AG und der Porsche AG. Zusätzlich bestehen Anforderungen bei der Durchführung von Investitionen. Ein Bruch von Auflagen und Financial Covenants kann grundsätzlich zu einer Fälligestellung des ausstehenden Finanzierungsvolumens und damit zu Liquiditätsrisiken führen. Derartige Entwicklungen sind aktuell nicht absehbar und werden als unwahrscheinlich eingeschätzt.

Im Zusammenhang mit Investitionen in Portfoliobeteiligungen bestehen zum Bilanzstichtag offene Investitionszusagen in Höhe von 126 Mio. €.

Es liegen keine wesentlichen Risikokonzentrationen vor, die nicht aus dem Anhang bzw. dem zusammengefassten Konzernlagebericht ersichtlich sind.

4 Marktpreisrisiko

Im Zuge der allgemeinen Geschäftstätigkeit ist der Porsche SE Konzern Zins-, Aktienkurs- und Währungsrisiken ausgesetzt. Es liegen keine wesentlichen Risikokonzentrationen vor, die nicht aus dem Anhang bzw. dem zusammengefassten Konzernlagebericht ersichtlich sind.

4.1 Zinsrisiko

4.1.1 Risikosituation, Risikomanagementstrategie und -zielsetzung

Zinsrisiken resultieren grundsätzlich aus Änderungen der Marktzinssätze und wirken sich auf die beizulegenden Zeitwerte von festverzinslichen Termingeldanlagen und Wertpapieren, Zinsderivaten, finanziellen Forderungen und Verbindlichkeiten sowie auf die Zinsen variabel verzinslicher Vermögenswerte und Schulden aus. Die Risikomanagementstrategie der Porsche SE strebt eine ausgewogene Reduktion der Ergebnis- und Liquiditätsunsicherheit infolge variabler Zinszahlungen aus Fremdkapitalaufnahmen an.

Zur Absicherung der aus den Finanzierungselementen resultierenden Zinsrisiken wurden im Rahmen der Umsetzung der Risikomanagementstrategie bereits in den Vorjahren Fixed-Payer-Zinsswaps abgeschlossen. Im Berichtsjahr änderte sich das Zinsrisiko der Porsche SE insbesondere im Zuge der Begebung zweier weiterer festverzinslicher Anleihen und der anteiligen Tilgung der variabel verzinslichen Bankdarlehen (vgl. Anhangangabe [18]) sowie im Zuge des Anstiegs der variabel verzinslichen Geldanlagen der Porsche SE. Infolgedessen wurde der Bestand der Zinssicherungsinstrumente durch die Auflösung von Zinsswaps angepasst. Nach diesen Anpassungen bestehen zum 31. Dezember 2024 Zinsswaps mit einem Nominalvolumen in Höhe von 2,0 Mrd. € zu einem mittleren fixen Zins in Höhe von rund 2,74 % und mit Laufzeiten von bis

zu ca. fünf Jahren. Zum 31. Dezember 2024 bestehen variabel verzinsliche Finanzschulden im Nominalvolumen von rund 3,2 Mrd. €. Die im Geschäftsjahr 2024 aufgelösten Zinsswaps wiesen zu den Zeitpunkten ihrer Auflösungen insgesamt einen positiven Marktwert in Höhe von 1 Mio. € auf. Den Sicherungsinstrumenten und Finanzierungsbestandteilen der Porsche SE liegt mit dem Zinsänderungsrisiko des EURIBOR dasselbe abgesicherte Risiko zugrunde. Die Zinssicherungsinstrumente werden unter Anwendung der Regelungen des Hedge-Accounting gemäß IFRS 9 im Rahmen von Cashflow-Hedges bilanziert.

Auswirkungen des Zinsrisikos auf das Ergebnis und das Eigenkapital ergeben sich insbesondere aus den Finanzschulden sowie deren anteiliger Zinssicherung.

Zinsrisiken i. S. d. IFRS 7 werden mittels Sensitivitätsanalyse bestimmt. Hierbei werden Effekte der risikovariablen Marktzinssätze auf das Finanzergebnis sowie das Eigenkapital, unter Berücksichtigung von Steuern, dargestellt. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2024 um 100 Basispunkte höher gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 40 Mio. € (72 Mio. €) höher und das Ergebnis nach Ertragsteuern ebenso wie im Vorjahr unverändert ausgefallen. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2024 um 100 Basispunkte niedriger gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 41 Mio. € (75 Mio. €) niedriger und das Ergebnis nach Ertragsteuern ebenso wie im Vorjahr unverändert ausgefallen.

4.1.2 Hedge-Accounting

Angaben zu Gewinnen und Verlusten aus Cashflow-Hedges

Mio. €	2024	2023
Gewinn bzw. Verlust (Gesamtergebnisrechnung) aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von Sicherungsinstrumenten innerhalb des Hedge-Accounting	31	-71
In der Cashflow-Hedge-Rücklage über das sonstige Ergebnis erfasst	-17	-103
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst (Ineffektivität)		
Reklassifizierung aus der Cashflow-Hedge-Rücklage in die Gewinn- und Verlustrechnung	48	32
Aufgrund vorzeitiger Beendigung der Sicherungsbeziehung		
Aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	48	32

Infolge der in der Tabelle ausgewiesenen Veränderungen der Cashflow-Hedge-Rücklage wurden Veränderungen der passiven latenten Steuern in Höhe von minus 5 Mio. € (minus 31 Mio. €) erfasst.

Der Gewinn oder Verlust aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von Sicherungsinstrumenten innerhalb des Hedge-Accounting entspricht der Basis für die Ermittlung von Ineffektivitäten innerhalb der Sicherungsbeziehung. Als ineffektiver Anteil eines Cashflow-Hedge werden die Erträge und Aufwendungen aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts des Sicherungsinstruments bezeichnet, die nicht durch Änderungen des abgesicherten Risikos induziert sind oder

die Änderungen des beizulegenden Zeitwerts des Grundgeschäfts übersteigen. Die Ineffektivitäten innerhalb einer Sicherungsbeziehung entstehen durch Differenzen in den bewertungsrelevanten Parametern zwischen dem Sicherungsinstrument und dem Grundgeschäft. Im Berichtsjahr und im Vorjahr entstanden keine Ineffektivitäten.

Die Reklassifizierungen aus der Cashflow-Hedge-Rücklage in die Gewinn- und Verlustrechnung aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts umfassen einerseits Zinsen aus Sicherungsinstrumenten sowie andererseits Umgliederungen aus der Cashflow-Hedge-Rücklage beendeter Sicherungsbeziehungen, deren Sicherungswirkung jedoch ökonomisch fortbesteht (vgl. Anhangangabe [10]). Diese Reklassifizierungen betreffen in Höhe von 2 Mio. € (4 Mio. €) Aufwendungen und in Höhe von 50 Mio. € (37 Mio. €) Erträge.

Angaben zu Sicherungsinstrumenten im Rahmen des Hedge-Accounting

Die folgende Übersicht zeigt das Nominalvolumen, den beizulegenden Zeitwert und damit den Buchwert sowie die Ermittlungsgrößen zur Bestimmung der Ineffektivität von Sicherungsinstrumenten, die zu Absicherungen im Rahmen von Cashflow-Hedges abgeschlossen wurden:

Mio. €	Nominalvolumen	Sonstige finanzielle Vermögenswerte	Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	Fair Value Änderungen zur Ermittlung von Ineffektivitäten
31.12.2024				
Zinsswaps zur Absicherung des Zinsrisikos	2.002	3	36	-11

Mio. €	Nominalvolumen	Sonstige finanzielle Vermögenswerte	Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	Fair Value Änderungen zur Ermittlung von Ineffektivitäten
31.12.2023				
Zinsswaps zur Absicherung des Zinsrisikos	3.252	13	43	-65

Die Änderung des beizulegenden Zeitwerts zur Ermittlung der Ineffektivitäten entspricht der Änderung des beizulegenden Zeitwerts der designierten Komponente.

Die nachfolgende Übersicht enthält das Restlaufzeitprofil der Nominalbeträge der Sicherungsinstrumente:

Mio. €	Restlaufzeit			Nominalvolumen insgesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
				31.12.2024
Zinsswaps zur Absicherung des Zinsrisikos		1.896	106	2.002

Mio. €	Restlaufzeit			Nominalvolumen insgesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
				31.12.2023
Zinsswaps zur Absicherung des Zinsrisikos		3.146	106	3.252

Die Laufzeiten der Sicherungsinstrumente überschreiten die erwarteten Restlaufzeiten der abgesicherten Grundgeschäfte nicht.

Der beizulegende Zeitwert der Sicherungsinstrumente wird unter Verwendung von Marktdaten zum Bilanzstichtag mittels geeigneter Bewertungsmethoden ermittelt. Folgende Terminzinsstrukturen wurden der Ermittlung zugrunde gelegt:

in %	EURIBOR 3 Monate	EURIBOR 6 Monate
Zins für 3 Monate	2,2359%	2,3177%
Zins für 6 Monate	2,0361%	2,0428%
Zins für 1 Jahr	1,9178%	2,0563%
Zins für 3 Jahre	2,2365%	2,2629%

Angaben zu Grundgeschäften im Rahmen des Hedge-Accounting

Die Grundgeschäfte wurden im Rahmen des Hedge-Accounting nominalwertanteilig designiert, wobei jeweils eine vollständige Designation der gesicherten Nominalwertkomponente erfolgte. Die im vorangestellten Abschnitt angegebenen Nominalbeträge der Sicherungsinstrumente entsprechen den abgesicherten Nominalwertkomponenten der Grundgeschäfte. Die folgende Übersicht zeigt die Ermittlungsgrößen zur Bestimmung der Ineffektivität und die in der Cashflow-Hedge-Rücklage erfassten Beträge für aktive Sicherungsbeziehungen:

Mio. €	Fair Value Änderungen zur Ermittlung von Ineffektivitäten	Rücklage für aktive Cashflow- Hedges	Rücklage für beendete Cashflow- Hedges
31.12.2024			
Grundgeschäfte	11	-36	45
Latente Steuern		11	-14
31.12.2023			
Grundgeschäfte	67	-40	66
Latente Steuern		12	-20

Die Realisierung der Grundgeschäfte der Cashflow-Hedges wird korrespondierend zu den oben angegebenen Laufzeitbändern der Sicherungsinstrumente erwartet.

Entwicklung der Cashflow-Hedge-Rücklage

Im Rahmen der Bilanzierung von Cashflow-Hedges sind die designierten effektiven Änderungen des beizulegenden Zeitwerts der Sicherungsinstrumente über das sonstige Ergebnis in der Cashflow-Hedge-Rücklage zu erfassen. Eine Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt bei Absicherungen variabel verzinslicher Finanzschulden in den Zeitpunkten, in denen sich die abgesicherten künftigen Zinszahlungen in der Gewinn- und Verlustrechnung niederschlagen; diese wird innerhalb der Finanzierungsaufwendungen im Finanzergebnis ausgewiesen (vgl. Anhangangabe [10]). Dieser Grundsatz gilt gleichermaßen für die in der Cashflow-Hedge-Rücklage erfassten Wertänderungen bereits beendeter Sicherungsinstrumente, deren Sicherungswirkung ökonomisch fortbesteht. Hierbei erfolgt die Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung über den kürzeren Zeitraum aus der Laufzeit der Anschlussfinanzierung und der Restlaufzeit des Sicherungsinstruments bei Auflösung. Alle darüber hinausgehenden Änderungen des beizulegenden Zeitwerts der designierten oder nicht designierten Komponenten werden als Ineffektivität erfolgswirksam erfasst.

Die folgende Übersicht zeigt die Entwicklung der Cashflow-Hedge-Rücklage:

Mio. €	2024	2023
Stand am 1.1.	26	129
Gewinne (+) oder Verluste (-) aus effektiven Sicherungsbeziehungen	31	-71
Reklassifizierung aufgrund veränderter Erwartungen hinsichtlich des Eintritts des Grundgeschäfts		
Reklassifizierung aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	-48	-32
Stand am 31.12.	9	26

Methoden zur Überwachung der Effektivität der Sicherungsbeziehungen

Die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehungen wird prospektiv mithilfe der Critical-Terms-Match-Methode untersucht, die auf einem Vergleich der bewertungsrelevanten Parameter von Sicherungsinstrumenten und Grundgeschäften beruht. Auf dieser Grundlage konnte für sämtliche Sicherungsbeziehungen eine systematische Kompensationswirkung von Grundgeschäften und Sicherungsinstrumenten aufgrund eines ökonomischen Zusammenhangs auf Basis des abgesicherten Risikos prospektiv erwartet werden. Die retrospektive Betrachtung der Sicherungswirksamkeit erfolgt mittels eines Tests auf Ineffektivitäten unter Anwendung der Dollar-Offset-Methode, die eine Gegenüberstellung der in Geldeinheiten ausgedrückten Wertänderungen des Grundgeschäfts und des Sicherungsinstruments erfordert.

Im Falle der Zinssicherungen der Porsche SE besteht zum 31. Dezember 2024 auf Basis der Critical-Terms-Match-Methode die Erwartung einer prospektiven Wirksamkeit der Sicherungsbeziehungen. Es ergaben sich im Geschäftsjahr und im Vorjahr keine Ineffektivitäten.

4.2 Aktienkursrisiko

Aktienkursrisiken ergeben sich aus Schwankungen von Börsenkursen.

Auswirkungen des Aktienkursrisikos auf das Ergebnis und das Eigenkapital resultieren aus Beteiligungen, deren Eigenkapitalinstrumente börsennotiert sind.

Bei Portfoliobeteiligungen, deren Eigenkapitalinstrumente börsennotiert sind, werden die am Markt beobachtbaren Aktienkurse überwacht und regelmäßig aktualisierte Marktwerte abgeleitet. Änderungen der Aktienkurse wirken sich infolge der erfolgswirksamen Bilanzierung von Eigenkapitalinstrumenten vollständig auf das Konzernergebnis der Porsche SE aus.

Der Porsche SE Konzern ist mit seiner operativen Tätigkeit keinen wesentlichen Risiken aufgrund von Aktienkursschwankungen ausgesetzt.

4.3 Währungsrisiko

Der Porsche SE Konzern ist mit seiner operativen Tätigkeit keinen wesentlichen Risiken aufgrund von Wechselkursschwankungen ausgesetzt.

5 Wertangaben zu Finanzinstrumenten

Die folgende Aufstellung zeigt die Überleitung der Bilanzposten zu den Klassen von Finanzinstrumenten, die im Porsche SE Konzern den Bewertungskategorien entsprechen, aufgeteilt nach den Buchwerten und dem beizulegenden Zeitwert der Finanzinstrumente:

31.12.2024					
	Zum beizulegenden Zeitwert bewertet	Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet		Keiner Bewertungs- kategorie zugeordnet	Bilanz- posten
Mio. €	Buchwert	Buchwert	Beizulegender Zeitwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte					
At Equity bewertete Anteile	n/a	n/a	n/a	40.270	40.270
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	149	1	1	n/a	150
Kurzfristige Vermögenswerte					
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	3	9	9	n/a	13
Wertpapiere	n/a	576	576	n/a	576
Termingelder	n/a	140	140	n/a	140
Flüssige Mittel	n/a	1.686	1.686	n/a	1.686
Langfristige Schulden					
Finanzschulden	n/a	7.447	7.673	0	7.447
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	36	n/a	n/a	n/a	36
Kurzfristige Schulden					
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	n/a	3	3	n/a	3
Finanzschulden	n/a	114	114	1	114
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	n/a	1	1	n/a	1

31.12.2023					
	Zum beizulegenden Zeitwert bewertet	Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet		Keiner Bewertungs- kategorie zugeordnet	Bilanz- posten
Mio. €	Buchwert	Buchwert	Beizulegender Zeitwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte					
At Equity bewertete Anteile	n/a	n/a	n/a	60.993 ¹	60.993 ¹
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	101	2	2	n/a	103
Kurzfristige Vermögenswerte					
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	10	8	8	n/a	19
Wertpapiere	n/a	283	283	n/a	283
Termingelder	n/a	230	230	n/a	230
Flüssige Mittel	n/a	494	494	n/a	494
Langfristige Schulden					
Finanzschulden	n/a	6.616	6.903	0	6.616
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	43	n/a	n/a	n/a	43
Kurzfristige Schulden					
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	n/a	1	1	n/a	1
Finanzschulden	n/a	108	108	1	109
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	n/a	1	1	n/a	1

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund einer Vorjahreskorrektur gem. IAS 8 auf Ebene des Volkswagen Konzerns angepasst. Auf die Ausführungen in Anhangangabe [1], Abschnitt „Änderungen zur Vorperiode“ wird verwiesen.

Die Zuordnung der beizulegenden Zeitwerte auf die Stufen richtet sich nach der Verfügbarkeit beobachtbarer Marktpreise auf einem aktiven Markt. In Stufe 1 werden beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten dargestellt, für die ein Marktpreis an 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 oder Index- und Währungskurse verwendet. Die ausgewiesenen beizulegenden Zeitwerte der Vermögenswerte werden mittels Kursverfahren oder Barwertmethoden ermittelt. Beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten der Stufe 3 werden anhand von nicht direkt auf einem aktiven Markt beobachtbaren Faktoren bestimmt.

Bei den Finanzschulden, die nicht zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden, kann der beizulegende Zeitwert zum 31. Dezember 2024 im Falle von Anleihen unmittelbar auf Basis beobachtbarer Marktpreise und im Falle von Bankdarlehen sowie von Schuldscheindarlehen auf Basis von Zinskurven und Risikoaufschlägen eigener Anleihen im Rahmen von Barwertermittlungen abgeleitet werden. Bei kurzfristigen Vermögenswerten und kurzfristigen Schulden, die nicht zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden, stellt der Buchwert eine vernünftige Annäherung an den beizulegenden Zeitwert dar. Umgliederungen zwischen den Stufen werden zu den jeweiligen Bilanzstichtagen berücksichtigt.

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

Mio. €	31.12.2024	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente				
Langfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte	149	0		148
Kurzfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte	3		3	
Langfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	36		36	

Mio. €	31.12.2023	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente				
Langfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte	101	2	3	96
Kurzfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte	10		10	
Langfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	43		43	

Die langfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerte enthalten Anteile an Portfoliobeteiligungen. Der beizulegende Zeitwert dieser Vermögenswerte basiert auf Börsenpreisen, abgeleiteten Informationen aus letztmalig durchgeführten Finanzierungsmaßnahmen oder auf Discounted-Cashflow-Verfahren.

Die zur Sicherung des Zinsrisikos abgeschlossenen Zinsswaps werden in Höhe des in der aktuellen Zinsperiode bis zum Bilanzstichtag verursachten Zinsergebnisses in den kurzfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerten bzw. Finanzschulden ausgewiesen. Der verbleibende beizulegende Zeitwert (Clean Price) wird in den langfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerten bzw. langfristigen sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten ausgewiesen. Die beizulegenden Zeitwerte der Zinsswaps stellen beizulegende Zeitwerte der Stufe 2 dar, weil ihrer Bewertung beobachtbare Zinskurven zugrunde liegen.

Im Geschäftsjahr und im Vorjahr fanden keine Umgliederungen zwischen den Stufen statt.

Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Überleitung des beizulegenden Zeitwerts der langfristigen finanziellen Vermögenswerte, die im Geschäftsjahr 2024 der Stufe 3 zugeordnet wurden:

Mio. €	2024	2023
Beizulegender Zeitwert zum 1.1.	96	56
Erfolgswirksam erfasste Verluste / Gewinne	-15	0
Umgliederungen in at Equity bewerte Anteile		-9
Investitionen	68	49
Verkäufe	-1	
Beizulegender Zeitwert zum 31.12.	148	96

Das Nettoergebnis der jeweiligen Bewertungskategorie stellt sich wie folgt dar:

Mio. €	2024	2023
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Vermögenswerte	-17	0
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	78	24
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	-313	-288
	-251	-264

Das Nettoergebnis aus erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerten resultiert im Berichtsjahr aus der Bewertung der Anteile an Portfoliobeteiligungen zu ihren beizulegenden Zeitwerten. Die Bewertungen werden innerhalb der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in den Erträgen bzw. Aufwendungen aus Beteiligungsbewertung erfasst (vgl. Anhangangabe [6]). Das Nettoergebnis der erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Vermögenswerte beinhaltet nicht realisierte Gewinne in Höhe von 12 Mio. € (1 Mio. €) bzw. nicht realisierte Verluste in Höhe von 28 Mio. € (1 Mio. €).

Das Nettoergebnis aus zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerten resultiert insbesondere aus den Zinserträgen aus Festgeldanlagen und Wertpapieren des Umlaufvermögens und das Nettoergebnis aus zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten aus den Zinsaufwendungen aus Finanzschulden (vgl. Anhangangabe [10]).

[23] Eventualschulden aus Rechtsstreitigkeiten

Die Porsche SE ist an verschiedenen Rechtsstreitigkeiten beteiligt. Nachfolgend wird die Einschätzung der Porsche SE zu den zum 31. Dezember 2024 anhängigen Klageverfahren wiedergegeben. Für sämtliche Verfahren wurden bisher ausschließlich Rückstellungen für die erwarteten Anwalts- und Verfahrenskosten, nicht aber für die zugrundeliegenden Streitgegenstände erfasst, da die Erfolgswahrscheinlichkeit der Kläger mit unter 50 % eingeschätzt wird. Aufgrund der Komplexität der zugrundeliegenden Sachverhalte und Rechtsfragen wird im Folgenden das finanzielle Ausmaß in Höhe des geltend gemachten Streitwertes angeführt.

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

Beim Oberlandesgericht Celle war ein durch Vorlagebeschluss des Landgerichts Hannover vom 13. April 2016 eingeleitetes Musterverfahren nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz („KapMuG“) gegen die Porsche SE anhängig. Das Verfahren betraf angebliche Schadensersatzansprüche wegen angeblicher Marktmanipulation und angeblicher unzutreffender Kapitalmarktinformation im Rahmen des Aufbaus der Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG. Zum Teil wurden die Ansprüche auch auf angebliche kartellrechtliche Anspruchsgrundlagen gestützt. In den sechs auf das Musterverfahren ausgesetzten Ausgangsverfahren machen insgesamt 40 Kläger angebliche Schadensersatzansprüche in Höhe von rund 5,4 Mrd. € (zzgl. Zinsen) geltend. Mit Beschluss vom 30. September 2022 hat das Oberlandesgericht Celle sämtliche von der Klägerseite beantragten Feststellungen zurückgewiesen bzw. für gegenstandslos erklärt. Das Oberlandesgericht Celle begründet seine Entscheidung damit, dass eine Haftung der Porsche SE unter keinem rechtlichen Gesichtspunkt in Betracht komme und der gegensätzliche Vortrag der Klägerseite bereits unschlüssig sei. Die Porsche SE sieht sich durch die Entscheidung in ihrer Rechtsauffassung bestätigt, wonach die Klagen in den ausgesetzten Ausgangsverfahren unbegründet sind. Die Entscheidung des Oberlandesgerichts Celle ist noch nicht rechtskräftig. Die Klägerseite hat gegen die Entscheidung Rechtsbeschwerde zum Bundesgerichtshof eingelegt.

In einem beim Landgericht Frankfurt am Main rechtshängigen Verfahren gegen ein amtierendes und ein früheres, mittlerweile verstorbenes Mitglied des Aufsichtsrats der Porsche SE ist die Porsche SE auf Seiten der Beklagten als Streithelferin beigetreten. In diesem Verfahren werden die gleichen angeblichen Ansprüche geltend gemacht, die bereits Gegenstand einer gegen die Porsche SE beim Landgericht Hannover rechtshängigen, derzeit im Hinblick auf das KapMuG-Verfahren vor dem Bundesgerichtshof ausgesetzten Schadensersatzklage in Höhe von rund 1,8 Mrd. € (zzgl. Zinsen) sind. Neue Entwicklungen haben sich in diesem Verfahren im Berichtszeitraum nicht ergeben. Die Porsche SE hält die geltend gemachten Ansprüche für unbegründet und sieht sich in dieser Rechtsauffassung durch die Entscheidung des Oberlandesgerichts Celle vom 30. September 2022 bestätigt.

Die Porsche SE und zwei Gesellschaften eines Investmentfonds streiten seit dem Jahr 2012 über das Bestehen angeblicher Ansprüche in Höhe von rund 195 Mio. US\$ und haben wechselseitig Klagen in Deutschland und England eingereicht. Das englische Verfahren wurde am 6. März 2013 auf beiderseitigen Parteiantrag ausgesetzt, bis in dem beim Landgericht Stuttgart begonnenen

Verfahren über die Frage entschieden wurde, welches Gericht zuerst angerufen wurde. Das Oberlandesgericht Stuttgart hat mit rechtskräftigem Beschluss vom 19. September 2024 das Landgericht Stuttgart als zuerst angerufenes Gericht bestimmt. Die Anhörungsrüge der Gegenseite gegen diesen Beschluss hat das Oberlandesgericht Stuttgart mit Beschluss vom 29. Oktober 2024 zurückgewiesen. Das Landgericht Stuttgart wird nun die negative Feststellungsklage der Porsche SE verhandeln. Die Porsche SE hält die negative Feststellungsklage für zulässig und begründet und die in England erhobene Klage für unzulässig und die geltend gemachten Ansprüche für unbegründet.

Klageverfahren und rechtliche Risiken im Zusammenhang mit der Dieseldematik

Im Zusammenhang mit der Dieseldematik ist die Porsche SE Musterbeklagte in zwei KapMuG-Verfahren. Ausgangspunkt der beiden KapMuG-Verfahren sind Rechtsstreitigkeiten gegen die Porsche SE, die ganz mehrheitlich beim Landgericht und Oberlandesgericht Stuttgart und zu einem geringen Teil beim Landgericht Braunschweig anhängig sind („Ausgangsverfahren“). Der Gesamtstreitwert der Ausgangsverfahren gegen die Porsche SE beläuft sich (nach derzeitiger Einschätzung der zum Teil unklaren Klageanträge) auf rund 927 Mio. € (zzgl. Zinsen). Zusätzlich sind in den Ausgangsverfahren teils Anträge auf Feststellung einer Schadensersatzverpflichtung gestellt. Die Kläger werfen der Porsche SE angeblich pflichtwidrig unterlassene bzw. fehlerhafte Kapitalmarktinformationen im Zusammenhang mit der Dieseldematik vor. Ein Teil der Ausgangsverfahren richtet sich sowohl gegen die Porsche SE als auch gegen die Volkswagen AG. Die Porsche SE hält die Ausgangsverfahren teilweise für unzulässig, jedenfalls aber für unbegründet.

Ein erheblicher Teil der gegen die Porsche SE gerichteten Ausgangsverfahren mit einem Volumen von insgesamt rund 91,4 Mio. € ist derzeit ausgesetzt, wobei der deutlich größere Teil der ausgesetzten Ausgangsverfahren auf ein mittlerweile beim Bundesgerichtshof anhängiges KapMuG-Verfahren ausgesetzt ist. Nicht ausgesetzt sind derzeit Ausgangsverfahren in erster Instanz in Höhe von rund 701 Mio. € und in zweiter Instanz in Höhe von rund 135 Mio. €. Die Porsche SE ist der Auffassung, dass diese Verfahren unabhängig vom Ausgang der KapMuG-Verfahren bereits aus klägerspezifischen Gründen abzuweisen sind. Aus diesen Gründen sind die in der zweiten Instanz anhängigen Ausgangsverfahren, soweit sie nicht ausgesetzt sind, erstinstanzlich abgewiesen worden. Darüber hinaus sind bereits Klagen in Höhe von rund 160 Mio. € zurückgenommen oder rechtskräftig abgewiesen worden.

Eines der gegen die Porsche SE gerichteten KapMuG-Verfahren war beim Oberlandesgericht Stuttgart anhängig. Das Oberlandesgericht Stuttgart hat mit Musterentscheid vom 29. März 2023 unter anderem die Feststellung getroffen, dass im Grundsatz eine Ad-hoc-Veröffentlichungspflicht der Porsche SE auch für Vorgänge bei der Volkswagen AG bestehen kann. Für eine Ad-hoc-Veröffentlichungspflicht sei Voraussetzung, dass ein Mitglied des Vorstands der Porsche SE entweder von der angeblichen Insiderinformation Kenntnis hat oder dass der Vorstand der Porsche SE eine Verkehrspflicht verletzt hat, dafür zu sorgen, dass ihn Insiderinformationen erreichen können. Das Oberlandesgericht Stuttgart hat ferner entschieden, dass etwaiges Wissen von Organmitgliedern der Volkswagen AG, die auch Organmitglieder der Porsche SE sind, über geheimhaltungsbedürftige Vorgänge bei der Volkswagen AG der Porsche SE nicht zugerechnet werden kann. Zudem hat das Oberlandesgericht Stuttgart entschieden, dass etwaiges Wissen von Personen unterhalb

der Ebene des Vorstands der Volkswagen AG über Vorgänge bei der Volkswagen AG der Porsche SE nicht zugerechnet werden kann. Schließlich hat das Oberlandesgericht Stuttgart entschieden, dass die damaligen Vorstandsmitglieder der Porsche SE, Dr. Wendelin Wiedeking und Holger P. Härter, keine Kenntnis von der Dieseldiagnostik hatten und ihre fehlende Kenntnis auch nicht auf grober Fahrlässigkeit beruhte. Die von der Klägerseite gegen die Porsche SE begehrten Feststellungen hat das Gericht daher ganz überwiegend nicht getroffen. Auf Basis der im Musterentscheid getroffenen Feststellungen und des derzeitigen Stands des Prozessstoffs in den Ausgangsverfahren wären im Ergebnis alle Anlegerklagen gegen die Porsche SE in den ausgesetzten Ausgangsverfahren abzuweisen. Der Musterentscheid ist nicht rechtskräftig. Gegen den Musterentscheid haben die Musterklägerin, mehrere Beigeladene und die Porsche SE Rechtsbeschwerde zum Bundesgerichtshof eingelegt.

Das zweite KapMuG-Verfahren ist beim Oberlandesgericht Braunschweig anhängig. In diesem Verfahren sind bislang keine gegen die Porsche SE gerichteten Feststellungsziele zugelassen. Das Oberlandesgericht Braunschweig hat am 7. Juli 2023 einen Beweisbeschluss erlassen. Die angeordnete Beweiserhebung konzentriert sich zunächst auf die Frage der (fehlenden) Kenntnis des Vorstands der Volkswagen AG bzw. einzelner ihrer Vorstandsmitglieder oder einzelner Mitglieder ihrer Ad-hoc-Clearingstelle über den Einbau von nach US-Recht unzulässigen Umschalteinrichtungen in Fahrzeuge der Volkswagen AG. Zudem soll zu Vorstellungen der Ad-hoc-verantwortlichen Personen der Volkswagen AG über etwaige Kursauswirkungen der ihnen jeweils vorliegenden Informationen Beweis erhoben werden. In diesem Verfahren finden seit Herbst 2023 Zeugenvernehmungen statt.

Im Hinblick auf die außergerichtlich und noch nicht klageweise geltend gemachten Ansprüche gegen die Porsche SE in einer Gesamthöhe von rund 63 Mio. € sowie in teilweise unbeziffelter Höhe wie auch im Hinblick auf den seitens der Porsche SE gegenüber den Vereinigten Staaten von Amerika abgegebenen Verjährungseinredevorbehalt haben sich im Berichtszeitraum keine wesentlichen neuen Entwicklungen ergeben.

Im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik haben zwei Kläger im April 2021 eine sog. Derivative Action gegen die Porsche SE, gegenwärtige und frühere Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder der Volkswagen AG, gegenwärtige und frühere Führungskräfte der Volkswagen AG und ihrer Tochtergesellschaften, vier Tochtergesellschaften der Volkswagen AG und andere beim Supreme Court of the State of New York, County of New York, eingereicht. Die Kläger behaupten, Aktionäre der Volkswagen AG zu sein, und machen vermeintliche Ansprüche der Volkswagen AG für diese geltend. Die Klage stützt sich unter anderem auf eine vermeintliche Verletzung von nach deutschem Recht (insbesondere nach dem Aktiengesetz („AktG“) und Deutschem Corporate Governance Kodex) angeblich gegenüber der Volkswagen AG bestehenden Pflichten. Die Kläger beantragen unter anderem die Feststellung, dass die Beklagten ihre jeweiligen Pflichten gegenüber der Volkswagen AG verletzt haben, sowie der Volkswagen AG den Ersatz des ihr durch die angebliche Pflichtverletzung angeblich entstandenen Schadens (zzgl. Zinsen) zuzusprechen. Im September 2021 haben die Parteien einen vom Gericht zu genehmigenden Antrag eingereicht, wonach die Zustellung im Namen bestimmter Beklagter, einschließlich der Porsche SE, akzeptiert wird, sämtliche sog. Discovery-Verfahren ausgesetzt werden und ein Zeitplan für den Antrag auf Klageabweisung bestimmt wird.

[24] Nahestehende Unternehmen und Personen

Nahestehende Unternehmen und Personen der Porsche SE

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

Die Angabepflicht nach IAS 24 erstreckt sich des Weiteren auf Personen, die einen maßgeblichen Einfluss auf das Unternehmen ausüben können, das heißt an der Finanz- und Geschäftspolitik des Unternehmens mitwirken, dieses jedoch nicht beherrschen. Dies betrifft im Geschäftsjahr 2024 ebenso wie in der Vergleichsperiode Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands der Porsche SE sowie deren nahe Familienangehörige.

Die Angabepflichten nach IAS 24 umfassen darüber hinaus Personen und Unternehmen, auf die der Porsche SE Konzern einen maßgeblichen Einfluss ausüben kann. Zu den nahestehenden Unternehmen zählten in der Berichtsperiode und der Vergleichsperiode die assoziierten Unternehmen sowie deren Tochtergesellschaften und damit insbesondere die Volkswagen AG und deren Tochtergesellschaften einschließlich der Porsche AG und deren Tochtergesellschaften als Kernbeteiligungen.

Angaben über die Beziehungen zu beherrschenden Personen sowie zu assoziierten Unternehmen

Die nachfolgende Übersicht enthält die zum 31. Dezember 2024 in der Bilanz enthaltenen Forderungen und Schulden sowie die erbrachten bzw. empfangenen Lieferungen und Leistungen und sonstigen Erträge und Aufwendungen des Geschäftsjahres 2024, die sich aus den Geschäftsvorfällen zwischen dem Porsche SE Konzern und seinen nahestehenden Unternehmen und Personen ergeben:

Mio. €	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge		Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen	
	2024	2023	2024	2023
Familien Porsche und Piëch	0	0		
Assoziierte Unternehmen	2	218	5	5
	2	218	5	5

Mio. €	Forderungen		Schulden	
	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023
Familien Porsche und Piëch	0			
Assoziierte Unternehmen	2	0	0	0
	2	0	0	0

Transaktionen mit den Stammaktionären

In der obigen Tabelle ist die an die Stammaktionäre der Porsche SE ausgezahlte Dividende in Höhe von 391 Mio. € (391 Mio. €) nicht enthalten.

Transaktionen mit Kernbeteiligungen

Leistungsbeziehungen zu Kernbeteiligungen

Im Berichtsjahr wie im Vorjahr bestanden Leistungsbeziehungen im Wesentlichen zum Volkswagen Konzern, die in der obigen Tabelle enthalten sind. Die empfangenen Lieferungen und Leistungen und sonstigen Aufwendungen der Berichtsperiode setzen sich insbesondere aus Leistungen im Dienstleistungsbereich sowie aus der Bereitstellung von Fahrzeugen zusammen.

Dividendenzahlungen von Kernbeteiligungen

Die von der Volkswagen AG im Geschäftsjahr 2024 erhaltene Dividende in Höhe von 1.441 Mio. € (1.415 Mio. €) ist in obiger Tabelle nicht enthalten.

Zudem ist die von der Porsche AG im Geschäftsjahr 2024 erhaltene Dividende in Höhe von 262 Mio. € (114 Mio. €) in obiger Tabelle nicht enthalten.

Sonstige Beziehungen zu Kernbeteiligungen

Im Rahmen der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG im Geschäftsjahr 2012 sowie zeitlich vorgelagert im Zuge der Grundlagenvereinbarung und der hiermit im Zusammenhang stehenden Durchführungsverträge wurden folgende Vereinbarungen zwischen der Porsche SE, der Volkswagen AG und Gesellschaften des Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzerns geschlossen, die unverändert gültig waren:

- Die Volkswagen AG hat die Porsche SE von Ansprüchen des Einlagensicherungsfonds im Innenverhältnis freigestellt, nachdem die Porsche SE im August 2009 eine vom Bundesverband Deutscher Banken geforderte Freistellungserklärung gegenüber dem Einlagensicherungsfonds abgegeben hatte. Die Volkswagen AG hat sich zudem verpflichtet, den Einlagensicherungsfonds von etwaigen Verlusten freizustellen, die durch dessen Maßnahmen zugunsten eines im Mehrheitsbesitz stehenden Kreditinstituts anfallen.
- In den Veranlagungszeiträumen 2006 bis 2009 war die Porsche SE zunächst Rechtsnachfolgerin der Porsche AG und später Organträgerin und damit Steuerschuldnerin. Im Rahmen der Betriebseinbringung im Geschäftsjahr 2012 wurden die steuerlichen Verpflichtungen der Porsche SE und ihrer Tochtergesellschaften für den Zeitraum bis zum 31. Juli 2009 nicht auf die Volkswagen AG übertragen. Die Porsche SE hat die Porsche Holding Stuttgart GmbH, die Porsche AG sowie deren Rechtsvorgänger im Rahmen der Einbringung unter bestimmten Voraussetzungen von steuerlichen Nachteilen freigestellt, die über die auf Ebene dieser Gesellschaften passivierten Verpflichtungen aus Zeiträumen bis einschließlich 31. Juli 2009 hinausgehen. Umgekehrt hat sich die Volkswagen AG grundsätzlich verpflichtet, etwaige steuerliche Vorteile der Porsche Holding Stuttgart GmbH, der Porsche AG sowie deren Rechtsvorgängern und Tochterunternehmen, die Veranlagungszeiträume bis zum 31. Juli 2009 betreffen, an die Porsche SE zu erstatten. Die Höhe der hierbei zu berücksichtigenden steuerlichen Vor- und Nachteile ergibt sich aus den Regelungen des Einbringungsvertrags. Ein möglicher Ausgleichsanspruch war frühestens nach Abschluss der steuerlichen Außenprüfung der Porsche AG für den Veranlagungszeitraum 2009 mit hinreichender Sicherheit ermittelbar. Infolge des inhaltlichen Abschlusses der steuerlichen Außenprüfung der Porsche AG für den Veranlagungszeitraum 2009 im Geschäftsjahr 2023 wurden die Feststellungen der steuerlichen Außenprüfung der Porsche AG durch die Porsche SE als damalige Organträgerin und damit Steuerschuldnerin akzeptiert. Basierend auf dem Ergebnis aus den steuerlichen Außenprüfungen der Porsche AG für die Veranlagungszeiträume 2006 bis 2009 bestand für die Porsche SE nach Saldierung mit bereits zuvor erfassten Rückstellungen in Höhe von 9 Mio. € ein Ausgleichsanspruch gegenüber der Volkswagen AG in Höhe von 209 Mio. €, der durch Volkswagen im Geschäftsjahr 2023

ausgeglichen wurde. Ein entsprechender Ertrag der Porsche SE in Höhe von 218 Mio. € im Geschäftsjahr 2023 ist in der vorstehenden Übersicht enthalten.

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

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

- Die Porsche SE stellt ihre im Rahmen der Betriebseinbringung eingebrachten Tochterunternehmen sowie die Porsche Holding Stuttgart GmbH und die Porsche AG und deren Tochterunternehmen von bestimmten Verpflichtungen gegenüber der Porsche SE frei, die den Zeitraum bis einschließlich 31. Dezember 2011 betreffen und über die auf Ebene dieser Gesellschaften für diesen Zeitraum hierfür passivierten Verpflichtungen hinausgehen.
- Zudem stellt die Porsche SE die Volkswagen AG, die Porsche Holding Stuttgart GmbH, die Porsche AG und deren Tochterunternehmen hälftig von Steuern (außer Ertragsteuern) frei, die auf deren Ebene im Zusammenhang mit der Einbringung entstehen und die bei Ausübung der Call-Optionen auf die bei der Porsche SE bis zur Einbringung verbliebenen Anteile an der Porsche Holding Stuttgart GmbH nicht angefallen wären. Entsprechend stellt die Volkswagen AG die Porsche SE hälftig von derartigen, bei der Gesellschaft anfallenden Steuern frei.
- Es wurde darüber hinaus die verursachungsgerechte Allokation etwaiger nachträglicher Umsatzsteuerforderungen bzw. -verbindlichkeiten aus Vorgängen bis zum 31. Dezember 2009

zwischen der Porsche SE und der Porsche AG vereinbart. Eine entsprechende Forderung der Porsche SE gegen die Porsche AG ist in der vorstehenden Übersicht enthalten.

- Im Einbringungsvertrag wurden zwischen der Porsche SE und dem Volkswagen Konzern verschiedene Informations-, Verhaltens- und Mitwirkungspflichten vereinbart.

Im Zuge des Börsengangs und des Erwerbs von Stammaktien der Porsche AG durch die Porsche SE im Geschäftsjahr 2022 haben die Porsche SE und die Volkswagen AG unter anderem auch eine „Ablauf- und Anpassungsvereinbarung sowie Vereinbarung zur Anpassung der Grundlagenvereinbarung“ abgeschlossen. Diese führte unter anderem zur Anpassung der in der Grundlagenvereinbarung enthaltenen Regelungen zur Organbesetzung der Porsche AG. In diesem Zusammenhang haben sich die Volkswagen AG und Porsche SE auf eine maßgebliche Teilhabe von Vertretern der Porsche SE im Aufsichtsrat der Porsche AG geeinigt. Letztentscheidungsrechte der von Volkswagen bestimmten Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat im Hinblick auf die Lenkung der maßgeblichen Tätigkeiten i. S. d. IFRS 10 stellen eine Beherrschung der Porsche AG durch die Volkswagen AG weiterhin sicher. Im Rahmen des Aktienkaufvertrags übernahm die Volkswagen AG als Garantiegeberin mehrere Garantien gegenüber der Porsche SE, die die Porsche SE im Wesentlichen so stellen wie die Erwerber der Vorzugsaktien im Rahmen des Börsengangs. Darüber hinaus übernimmt die Volkswagen AG wenige weitere marktübliche und überwiegend auf die positive Kenntnis der Volkswagen AG begrenzte Garantien. Die Veräußerung von Stammaktien der Porsche AG unterliegt bis zum Jahr 2027 Beschränkungen.

Transaktionen mit Portfoliobeteiligungen

In der obigen Tabelle sind geleistete Einlagen in den Incharge Fund I und die Incharge Team I in Höhe von insgesamt 7 Mio. € nicht enthalten. In diesem Zusammenhang wird auch auf die entsprechenden Ausführungen in Anhangangabe [3] verwiesen.

Angaben über die Beziehungen zu Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats

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

Mio. €	2024	2023
Kurzfristig fällige Leistungen	6	6
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	1	1
Andere langfristig fällige Leistungen	2	2
	9	9

Die Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses enthalten Zuführungen zu Pensionsrückstellungen. Andere langfristig fällige Leistungen betreffen die Zuführung zu Rückstellungen für den langfristigen Teil der variablen Vergütung der Vorstandsmitglieder der Porsche SE.

Zum Ende des Geschäftsjahres 2024 bestanden ausstehende Salden für die Vergütung von aktiven Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern der Porsche SE in Höhe von 15 Mio. € (11 Mio. €).

[25] Bezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats¹

Die Gesamtbezüge der Mitglieder des Vorstands der Porsche SE belaufen sich im Geschäftsjahr 2024 auf 5 Mio. € (5 Mio. €).

Die Bezüge der ehemaligen Vorstandsmitglieder belaufen sich auf 0 Mio. € (0 Mio. €).

Die für ehemalige Vorstandsmitglieder gebildeten Rückstellungen für Versorgungsleistungen belaufen sich zum Bilanzstichtag auf 2 Mio. € (2 Mio. €).

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2024 belaufen sich auf 1 Mio. € (1 Mio. €).

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

[26] Honorar des Abschlussprüfers

Das für das Geschäftsjahr 2024 berechnete Honorar zuzüglich Umsatzsteuer des Abschlussprüfers Grant Thornton AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Düsseldorf, gemäß §314 Abs. 1 Nr. 9 HGB setzt sich wie folgt zusammen:

T€	2024	2023
Abschlussprüfungsleistungen	539	490
Andere Bestätigungsleistungen	70	26
	609	517

Die anderen Bestätigungsleistungen betreffen die Prüfung nach der European Market Infrastructure Regulation („EMIR“) sowie die Erteilung eines Comfort Letters.

[27] Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Für den Entwicklungsbereich der Cariad SE wurde ein Restrukturierungsprogramm angekündigt, mit dessen Umsetzung voraussichtlich im April 2025 begonnen wird. Hieraus ergeben sich auf Ebene des Volkswagen Konzerns voraussichtlich Aufwendungen im niedrigen dreistelligen Millionen-Euro-Bereich, die im ersten Quartal 2025 erfasst werden.

Am 17. März 2025 haben sich die Audi Unternehmensleitung und der Betriebsrat auf wesentliche Eckpunkte für eine zukunftsorientierte Neuaufstellung der deutschen Standorte der AUDI AG verständigt. Diese beinhalten unter anderem einen sozialverträglichen Stellenabbau von bis zu 7.500 Stellen bis 2029.

Die Ratingagentur Moody's hat am 17. März 2025 bekannt gegeben, dass sie das Rating für die Volkswagen AG von „A3“ auf „BAA1“ herabgestuft hat.

Der Volkswagen Konzern hat am 19. März 2025 mitgeteilt, dass er eine Platzierung von TRATON SE Aktien in Höhe von 360 Mio. € zu einem Preis von 32,75 € pro TRATON SE Aktie erfolgreich abgeschlossen hat. Die Platzierung entspricht 2,2 % des TRATON SE Grundkapitals und reduziert die direkte Beteiligung des Volkswagen Konzerns von 89,7 % auf 87,5 %. Die TRATON SE Aktien wurden im Rahmen eines beschleunigten Bookbuilding-Verfahrens institutionellen Investoren zum Erwerb angeboten.

Darüber hinaus ergaben sich nach dem 31. Dezember 2024 keine Vorgänge von besonderer Bedeutung für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage.

[28] Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche SE haben im Dezember 2024 die jährliche Entsprechenserklärung nach § 161 AktG abgegeben und diese den Aktionären auf der Internetseite der Gesellschaft www.porsche-se.com/unternehmen/corporate-governance/ dauerhaft zugänglich gemacht.

Stuttgart, den 19. März 2025

Porsche Automobil Holding SE
Der Vorstand

Hans Dieter Pötsch

Dr. Manfred Döss

Dr. Johannes Lattwein

Lutz Meschke

5

Weitere Informationen



5

Weitere Informationen

Versicherung der gesetzlichen Vertreter (Bilanzzeit)	306
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	307
Prüfungsvermerk des Wirtschaftsprüfers zum Vergütungsbericht	321
Mehrjahresübersicht	323
Glossar	324
Impressum	326
Finanzkalender	327

Versicherung der gesetzlichen Vertreter (Bilanzzeit)

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

Stuttgart, den 19. März 2025

Porsche Automobil Holding SE
Der Vorstand

Hans Dieter Pötsch

Dr. Manfred Döss

Dr. Johannes Lattwein

Lutz Meschke

Der nachfolgend wiedergegebene Bestätigungsvermerk umfasst auch einen „Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach §317 Abs. 3b HGB“ („ESEF-Vermerk“). Der dem ESEF-Vermerk zugrundeliegende Prüfungsgegenstand (zu prüfende ESEF-Unterlagen) ist nicht beigefügt. Die geprüften ESEF-Unterlagen können im Unternehmensregister und auf der Porsche SE-Homepage eingesehen bzw. dort abgerufen werden.

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart

Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2024, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung, der Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2024 sowie dem Konzernanhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutender Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlagebericht (nachfolgend: Konzernlagebericht) der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2024 geprüft. Die im Unterabschnitt „Internes Kontrollsystem einschließlich rechnungslegungsbezogenes Internes Kontrollsystem der Porsche SE“ des Abschnitts „Risikomanagement und Internes Kontrollsystem des Porsche SE Konzerns“ des Konzernlageberichts enthaltenen Angaben zur Angemessenheit und Wirksamkeit des Risikomanagementsystems und des internen Kontrollsystems, die im Unterabschnitt „Überwachung der Wirksamkeit des Risikomanagementsystems und des Internen Kontrollsystems“ des Abschnitts „Risikomanagement- und -kontrollsystem des Volkswagen Konzerns“ des Konzernlageberichts enthaltenen Angaben, sowie die im Konzernlagebericht enthaltene Erklärung zur Unternehmensführung, haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den vom International Accounting Standards Board herausgegebenen IFRS Accounting Standards (im Folgenden „IFRS Accounting Standards“), wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2024 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2024 und
- vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Konzernlagebericht erstreckt sich nicht auf die oben genannten nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Konzernlageberichts.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 316 ff. HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden „EU-APrVO“) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Konzernabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2024 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzes und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Nachfolgend stellen wir die aus unserer Sicht besonders wichtigen Prüfungssachverhalte dar:

- ① Bewertung der Beteiligung an der Volkswagen AG
- ② Bewertung der Beteiligung an der Porsche AG
- ② Beurteilung rechtlicher Risiken und deren Darstellung im Konzernabschluss

Unsere Darstellung dieser besonders wichtigen Prüfungssachverhalte haben wir wie folgt strukturiert:

- ① Risiko für den Konzernabschluss
- ② Prüferisches Vorgehen
- ③ Verweis auf zugehörige Angaben

① **Bewertung der Beteiligung an der Volkswagen AG**

- ① Risiko für den Konzernabschluss

Im Konzernabschluss der Gesellschaft wird unter dem Bilanzposten „At Equity bewertete Anteile“ der Anteil am assoziierten Unternehmen Volkswagen AG in Höhe von EUR 33,0 Mrd. (77 % der Bilanzsumme) ausgewiesen. Dieser Betrag ist um eine im Geschäftsjahr 2024 erfasste Wertminderung in Höhe von EUR 19,9 Mrd. reduziert. Die Beteiligung an der Volkswagen AG stellt somit den wesentlichsten Vermögenswert der Porsche SE dar und beeinflusst aufgrund ihrer Bilanzierung nach der Equity-Methode durch das der Porsche SE anteilig zugerechnete Ergebnis die Ertrags- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns signifikant. Die Einschätzung der gesetzlichen Vertreter der Porsche SE hinsichtlich der Werthaltigkeit der At-Equity bewerteten Anteile an der Volkswagen AG unterliegt hohen Schätz- und Ermessensunsicherheiten in Bezug auf wesentliche Bewertungsparameter sowie in Bezug auf die getroffenen Annahmen hinsichtlich der Schätzung der künftigen Cash Flows unter Berücksichtigung von Analysenschätzungen. Dies gilt insbesondere wegen eines im Geschäftsjahr 2024 zunehmend unsicheren politischen Umfelds, zunehmender Handelsbeschränkungen und geopolitischer Spannungen sowie der steigenden Wettbewerbsintensität. Aufgrund der hieraus resultierenden Auswirkungen auf das Ergebnis und Vermögen der Porsche SE war dieser Sachverhalt im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

- ② Prüferisches Vorgehen

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir uns zur Beurteilung der durch die gesetzlichen Vertreter der Porsche SE vorgenommenen Einschätzung der Werthaltigkeit des Beteiligungsansatzes der Volkswagen AG zunächst mit dem zugrundeliegenden Prozess und dessen Eignung zur Beurtei-

lung der Werthaltigkeit der Beteiligungsgesellschaft befasst. Zur methodischen und rechnerischen Beurteilung des Bewertungsmodells und der angewendeten Berechnungsparameter haben wir unsere Bewertungsspezialisten in die Prüfung einbezogen. Darüber hinaus haben wir die in den vergangenen Perioden aufgestellten Planungen den tatsächlich eingetretenen Ergebnissen gegenübergestellt, um die Planungstreue zu beurteilen. Ausgehend von Analystenschätzungen und der von Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG genehmigten Unternehmensplanung haben wir die Ableitung der für Zwecke des Werthaltigkeitstests herangezogenen Cash Flows durch die Porsche SE kritisch gewürdigt. Hierzu haben wir sowohl die Eignung der verwendeten Analystenschätzungen und der von der Volkswagen AG aufgestellten Unternehmensplanung als auch die Konsistenz der durch die Porsche SE abgeleiteten Unternehmensplanung für Zwecke des Wertminderungstests beurteilt. Wir haben zudem die Ableitung des risikoadjustierten Kapitalisierungszinssatzes gewürdigt, indem wir insbesondere die Peer Group hinterfragt, die verwendeten Marktdaten mit externen Nachweisen abgeglichen und die rechnerische Richtigkeit überprüft haben. Wir haben beurteilt, ob der ermittelte erzielbare Betrag zutreffend mit dem fortgeführten Equity-Buchwert gegenübergestellt wurde, um einen etwaigen Wertminderungsbedarf zu ermitteln. Im Rahmen unserer Prüfung haben wir zudem die gesetzlichen Vertreter zur Angemessenheit des gebuchten Wertminderungsbedarfs befragt. Auch im Hinblick auf die Prüfung der laufenden At-Equity-Bewertung haben wir Prüfungsanweisungen an den Konzernabschlussprüfer der Volkswagen AG versendet, in denen wir Vorgaben zur Risikoeinstufung und zum Prüfungsvorgehen gemacht haben. Daneben haben wir uns regelmäßig in persönlichen Gesprächen über den aktuellen Stand der Prüfung informiert und eine Durchsicht der Arbeitspapiere des Konzernabschlussprüfers durchgeführt.

Aus den von uns durchgeführten Prüfungshandlungen haben sich hinsichtlich der Bewertung der Volkswagen AG keine Einwendungen ergeben.

③ Verweis auf zugehörige Angaben

Die angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen hinsichtlich der Beteiligung an der Volkswagen AG und die damit in Zusammenhang stehenden Angaben zu Ermessensausübungen der gesetzlichen Vertreter hinsichtlich der Einschätzung zur Werthaltigkeit der Beteiligung an der Volkswagen AG sind im Konzernanhang in Angabe [1] „Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze“ im Abschnitt „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ sowie in den Angaben [2] „Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung“, [4] „Angaben zu wesentlichen at Equity bewerteten Anteilen“ im Abschnitt „At Equity bewertete Anteile an der Volkswagen AG“, [5] „Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen“, insbesondere im Abschnitt „Ergebnis aus den at Equity bewerteten Anteilen an der Volkswagen AG“, [13] „At Equity bewertete Anteile“ und im Konzernlagebericht in den Angaben „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen“ im Abschnitt „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“, Unterabschnitt „Wesentliche Entwicklungen in Bezug auf die At-Equity-Beteiligung an der Volkswagen AG“ und „Chancen und Risiken des Porsche SE Konzerns“ enthalten.

② Bewertung der Beteiligung an der Porsche AG

① Risiko für den Konzernabschluss

Im Konzernabschluss der Gesellschaft wird unter dem Bilanzposten „At Equity bewertete Anteile“ der Anteil am assoziierten Unternehmen Porsche AG in Höhe von EUR 7,2 Mrd. (17 % der Bilanzsumme) ausgewiesen. Dieser Betrag ist um eine im Geschäftsjahr 2024 erfasste Wertminderung in Höhe von EUR 3,4 Mrd. reduziert. Die Beteiligung an der Porsche AG stellt einen wesentlichen Vermögenswert der Porsche SE dar und beeinflusst aufgrund ihrer Bilanzierung nach der Equity-Methode durch das der Porsche SE anteilig zugerechnete Ergebnis die Ertrags- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns. Die Einschätzung der gesetzlichen Vertreter der Porsche SE hinsichtlich der Werthaltigkeit der At-Equity bewerteten Anteile an der Porsche AG unterliegt hohen Schätz- und Ermessensunsicherheiten in Bezug auf wesentliche Bewertungsparameter sowie in Bezug auf die getroffenen Annahmen hinsichtlich der Schätzung der künftigen Cash Flows. Dies gilt insbesondere wegen eines im Geschäftsjahr 2024 zunehmend unsicheren politischen Umfelds, zunehmender Handelsbeschränkungen und geopolitischer Spannungen sowie der steigenden Wettbewerbsintensität. Aufgrund der hieraus resultierenden Auswirkungen auf das Ergebnis und Vermögen der Porsche SE war dieser Sachverhalt im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

② Prüferisches Vorgehen

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir uns zur Beurteilung der durch die gesetzlichen Vertreter der Porsche SE vorgenommenen Einschätzung der Werthaltigkeit des Beteiligungsansatzes der Porsche AG zunächst mit dem zugrundeliegenden Prozess und dessen Eignung zur Beurteilung der Werthaltigkeit der Beteiligungsgesellschaft befasst. Zur methodischen und rechnerischen Beurteilung des Bewertungsmodells und der angewendeten Berechnungsparameter haben wir unsere Bewertungsspezialisten in die Prüfung einbezogen. Ausgehend von Analystenschätzungen und der von Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche AG genehmigten Unternehmensplanung haben wir die Ableitung der für Zwecke des Werthaltigkeitstests herangezogenen Cash Flows durch die Porsche SE kritisch gewürdigt. Hierzu haben wir sowohl methodisch notwendige Anpassungen für Zwecke des Wertminderungstests nach IAS 36 als auch die Konsistenz der durch die Porsche SE abgeleiteten Unternehmensplanung für Zwecke des Wertminderungstests beurteilt. Weiterhin haben wir die von Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche AG genehmigte Unternehmensplanung gewürdigt und wesentliche Planungsannahmen mit externen Analystenschätzungen verglichen. Darüber hinaus haben wir die in den vergangenen Perioden aufgestellten Planungen den tatsächlich eingetretenen Ergebnissen gegenübergestellt, um die Planungstreue zu beurteilen. Wir haben zudem die Ableitung des risikoadjustierten Kapitalisierungszinssatzes gewürdigt, indem wir insbesondere die Peer Group hinterfragt, die verwendeten Marktdaten mit externen Nachweisen abgeglichen und die rechnerische Richtigkeit überprüft haben. Wir haben beurteilt, ob der ermittelte erzielbare Betrag zutreffend mit dem fortgeführten Equity-Buchwert gegenübergestellt wurde, um einen etwaigen Wertminderungsbedarf zu ermitteln. Im Rahmen unserer Prüfung haben wir zudem die gesetzlichen Vertreter zur Angemessenheit des gebuchten Wertminderungsbedarfs befragt. Auch im Hinblick auf die Prüfung der laufenden At-Equity-Bewertung haben wir Prüfungsanweisungen an den Konzernabschlussprüfer der Porsche AG versendet, in denen wir Vorgaben zur Risikoeinstufung und zum Prüfungsvorgehen

gemacht haben. Daneben haben wir uns regelmäßig in persönlichen Gesprächen über den aktuellen Stand der Prüfung informiert und eine Durchsicht der Arbeitspapiere des Konzernabschlussprüfers durchgeführt.

Aus den von uns durchgeführten Prüfungshandlungen haben sich hinsichtlich der Bewertung der Beteiligung an der Porsche AG keine Einwendungen ergeben.

③ Verweis auf zugehörige Angaben

Die angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen hinsichtlich der Beteiligung an der Porsche AG und die damit in Zusammenhang stehenden Angaben zu Ermessensausübungen der gesetzlichen Vertreter hinsichtlich der Einschätzung zur Werthaltigkeit der Beteiligung an der Porsche AG sind im Konzernanhang in Angabe [1] „Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze“ im Abschnitt „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ sowie in den Angaben [2] „Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung“, [4] „Angaben zu wesentlichen at Equity bewerteten Anteilen“ im Abschnitt „At Equity bewertete Anteile an der Porsche AG“, [5] „Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen“, insbesondere im Abschnitt „Ergebnis aus den at Equity bewerteten Anteilen an der Porsche AG“, [13] „At Equity bewertete Anteile“ und im Konzernlagebericht in den Angaben „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen“ im Abschnitt „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“, Unterabschnitt „Wesentliche Entwicklungen in Bezug auf die At-Equity-Beteiligung an der Porsche AG“ und „Chancen und Risiken des Porsche SE Konzerns“ enthalten.

③ Beurteilung rechtlicher Risiken und deren Darstellung im Konzernabschluss

① Risiko für den Konzernabschluss

Die Porsche SE hält als beteiligungsverwaltende Holding insbesondere die Beteiligung an der Volkswagen AG. Die Gesellschaft ist im Zusammenhang mit dem Aufbau der Beteiligung an der Volkswagen AG Rechtsrisiken in Form von unmittelbar an die Porsche SE gerichteten Klagen ausgesetzt, die bei der Gesellschaft im Falle eines negativen Prozessausgangs zu signifikanten Aufwendungen und Zahlungsmittelabflüssen führen können. Die Einschätzung hinsichtlich der Eintrittswahrscheinlichkeit dieser rechtlichen Risiken auf Ebene der Porsche SE ist in hohem Maße mit Schätzungs- und Ermessensunsicherheiten behaftet. Vor diesem Hintergrund war die Beurteilung dieser Rechtsrisiken und deren Darstellung im Konzernabschluss im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

② Prüferisches Vorgehen

Wir haben uns bei der Beurteilung der von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen Einschätzungen der Rechtsrisiken zunächst ein Prozessverständnis verschafft, um zu identifizieren, welche Kontrollen die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft implementiert haben, um Risiken frühzeitig zu erkennen und zu beurteilen. Zur Beurteilung der durch die gesetzlichen Vertreter der Porsche SE vorgenommenen Einschätzungen der Eintrittswahrscheinlichkeit der rechtlichen Risiken haben wir die Risiken und anhängigen Verfahren unter Berücksichtigung der aktuellen

Entwicklung im Berichtszeitraum durch Gespräche mit der Rechtsabteilung, dem Vorstand für Recht und Compliance der Gesellschaft sowie Vertretern der die Verfahren betreuenden Rechtsanwaltsgesellschaften diskutiert. Dabei haben wir interne Rechtsexperten in unsere Prüfung eingebunden sowie externe schriftliche Rechtsanwaltsbestätigungsschreiben eingeholt. Des Weiteren haben wir die Erläuterungen der Gesellschaft im Anhang gewürdigt.

Aus den von uns durchgeführten Prüfungshandlungen haben sich hinsichtlich der Beurteilung rechtlicher Risiken und deren Darstellung im Konzernabschluss keine Einwendungen ergeben.

③ Verweis auf zugehörige Angaben

Die Beurteilung der rechtlichen Risiken durch die gesetzlichen Vertreter ist im Konzernanhang in der Angabe „[23] Eventualschulden aus Rechtsstreitigkeiten“ sowie im Konzernlagebericht in den Angaben „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen“ im Abschnitt „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“, Unterabschnitt „Wesentliche Entwicklungen und aktueller Stand in Bezug auf rechtliche Risiken und Rechtsstreitigkeiten“ und „Chancen und Risiken des Porsche SE Konzerns“ enthalten.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter bzw. der Aufsichtsrat sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen

- die im Unterabschnitt „Internes Kontrollsystem einschließlich rechnungslegungsbezogenes Internes Kontrollsystem der Porsche SE“ des Abschnitts „Risikomanagementsystem des Porsche SE Konzerns“ des Konzernlageberichts enthaltenen Angaben zur Angemessenheit und Wirksamkeit des Risikomanagementsystems und des internen Kontrollsystems,
- die im Unterabschnitt „Überwachung der Wirksamkeit des Risikomanagementsystems und des Internen Kontrollsystems“ des Abschnitts „Risikomanagement- und -kontrollsystem des Volkswagen Konzerns“ des Konzernlageberichts enthaltenen Angaben,
- die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB und 315d HGB
- die Versicherungen nach § 297 Abs. 2 Satz 4 HGB zum Konzernabschluss und nach § 315 Abs. 1 Satz 5 HGB zum Konzernlagebericht,
- den im „Geschäftsbericht 2024“ enthaltenen Bericht des Aufsichtsrats,
- den im „Geschäftsbericht 2024“ enthaltenen Vergütungsbericht nach § 162 AktG und
- die übrigen Teile des „Geschäftsberichts“ außerhalb des Konzernabschlusses, der inhaltlich geprüften Angaben des Konzernlageberichts und unseres dazugehörigen Bestätigungsvermerks.

Für die Erklärung nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex, die Bestandteil der Erklärung zur Unternehmensführung ist, sowie für den Vergütungsbericht nach § 162 AktG sind die gesetzlichen Vertreter und der Aufsichtsrat verantwortlich. Für den Bericht des Aufsichtsrats ist der Aufsichtsrat verantwortlich. Im Übrigen sind die gesetzlichen Vertreter für die sonstigen Informationen verantwortlich.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Konzernabschlussprüfung haben wir die Verantwortung, die oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zu den inhaltlich geprüften Angaben im Konzernlagebericht oder zu unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten zu dem Schluss gelangen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS Accounting Standards, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Konzernlagebericht erbringen zu können.

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

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 316 ff. HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und Konzernlageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können,
- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen des Konzerns bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen abzugeben,
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben,
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann,
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Konzernabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS Accounting Standards, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt,
- planen wir die Konzernabschlussprüfung und führen sie durch, um ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftsbereiche innerhalb des Konzerns einzuholen als Grundlage für die Bildung der Prü-

fungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung und Durchsicht der für Zwecke der Konzernabschlussprüfung durchgeführten Prüfungstätigkeiten. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile,

- beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns,
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel in internen Kontrollen, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und sofern einschlägig, die zur Beseitigung von Unabhängigkeitsgefährdungen vorgenommenen Handlungen oder ergriffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Konzernabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB

Prüfungsurteil

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der Datei „Porsche SE_KA+KLB_ESEF-2024-12-31-de.zip“, mit den geprüften ESEF-Unterlagen enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts (im Folgenden auch als „ESEF-Unterlagen“ bezeichnet) den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat („ESEF-Format“) in allen wesentlichen Belangen entsprechen. In Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften erstreckt sich diese Prüfung nur auf die Überführung der Informationen des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden „Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Konzernabschluss und zum beigefügten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2024 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten Datei enthaltenen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3a HGB unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3a HGB (IDW PS 410 (06.2022)) und des International Standard on Assurance Engagements 3000 (Revised) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen“ weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätsmanagementsystem des IDW Qualitätsmanagementstandards: Anforderungen an das Qualitätsmanagement in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QMS 1 (09.2022)) angewendet.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für die ESEF-Unterlagen

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Erstellung der ESEF-Unterlagen mit den elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB und für die Auszeichnung des Konzernabschlusses nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 2 HGB.

Ferner sind die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Erstellung der ESEF-Unterlagen zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat sind.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses der Erstellung der ESEF-Unterlagen als Teil des Rechnungslegungsprozesses.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die ESEF-Unterlagen frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB sind. Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – Verstöße gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen,
- gewinnen wir ein Verständnis von den für die Prüfung der ESEF-Unterlagen relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Kontrollen abzugeben,
- beurteilen wir die technische Gültigkeit der ESEF-Unterlagen, d.h. ob die die ESEF-Unterlagen enthaltende Datei die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung an die technische Spezifikation für diese Datei erfüllt,
- beurteilen wir, ob die ESEF-Unterlagen eine inhaltsgleiche XHTML-Wiedergabe des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften Konzernlageberichts ermöglichen,
- beurteilen wir, ob die Auszeichnung der ESEF-Unterlagen mit Inline XBRL-Technologie (iXBRL) nach Maßgabe der Artikel 4 und 6 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der am Abschlussstichtag geltenden Fassung eine angemessene und vollständige maschinenlesbare XBRL-Kopie der XHTML-Wiedergabe ermöglicht.

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 11. Juni 2024 als Abschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 12. November 2024 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2023 als Abschlussprüfer der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

Sonstiger Sachverhalt – Verwendung des Bestätigungsvermerks

Unser Bestätigungsvermerk ist stets im Zusammenhang mit dem geprüften Konzernabschluss und dem geprüften Konzernlagebericht sowie den geprüften ESEF-Unterlagen zu lesen. Der in das ESEF-Format überführte Konzernabschluss und Konzernlagebericht – auch die in das Unternehmensregister einzustellenden Fassungen – sind lediglich elektronische Wiedergaben des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften Konzernlageberichts und treten nicht an deren Stelle. Insbesondere ist der ESEF-Vermerk und unser darin enthaltenes Prüfungsurteil nur in Verbindung mit den in elektronischer Form bereitgestellten geprüften ESEF-Unterlagen verwendbar.

Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Prof. Dr. Thomas Senger.

Düsseldorf, den 19. März 2025

Grant Thornton AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Prof. Dr. Martin Jonas
Wirtschaftsprüfer

Prof. Dr. Thomas Senger
Wirtschaftsprüfer

Prüfungsvermerk des Wirtschaftsprüfers zum Vergütungsbericht

An die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart

Vermerk über die Prüfung des Vergütungsberichts

Wir haben den zur Erfüllung des § 162 AktG aufgestellten Vergütungsbericht der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2024 einschließlich der dazugehörigen Angaben geprüft.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats

Die gesetzlichen Vertreter und der Aufsichtsrat der Porsche Automobil Holding SE sind verantwortlich für die Aufstellung des Vergütungsberichts, einschließlich der dazugehörigen Angaben, der den Anforderungen des § 162 AktG entspricht. Die gesetzlichen Vertreter und der Aufsichtsrat sind auch verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Vergütungsberichts, einschließlich der dazugehörigen Angaben, zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Angaben ist.

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers

Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage unserer Prüfung ein Urteil zu diesem Vergütungsbericht, einschließlich der dazugehörigen Angaben, abzugeben. Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Danach haben wir die Berufspflichten einzuhalten und die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass hinreichende Sicherheit darüber erlangt wird, ob der Vergütungsbericht, einschließlich der dazugehörigen Angaben, frei von wesentlichen falschen Angaben ist.

Eine Prüfung umfasst die Durchführung von Prüfungshandlungen, um Prüfungsnachweise für die im Vergütungsbericht enthaltenen Wertansätze einschließlich der dazugehörigen Angaben zu erlangen. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers. Dies schließt die Beurteilung der Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Angaben im Vergütungsbericht einschließlich der dazugehörigen Angaben ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Wirtschaftsprüfer das interne Kontrollsystem, das relevant ist für die Aufstellung des Vergütungsberichts einschließlich der dazugehörigen Angaben. Ziel hierbei ist es, Prüfungshandlungen zu planen und durchzuführen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems des Unternehmens abzugeben. Eine Prüfung umfasst auch die Beurteilung der angewandten Rechnungslegungsmethoden, der Vertretbarkeit der von den gesetzlichen

Vertretern und dem Aufsichtsrat ermittelten geschätzten Werte in der Rechnungslegung sowie die Beurteilung der Gesamtdarstellung des Vergütungsberichts, einschließlich der dazugehörigen Angaben.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und angemessen sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2024 einschließlich der dazugehörigen Angaben in allen wesentlichen Belangen den Rechnungslegungsbestimmungen des § 162 AktG.

Hinweis auf einen sonstigen Sachverhalt – Formelle Prüfung des Vergütungsberichts nach § 162 AktG

Die in diesem Prüfungsvermerk beschriebene inhaltliche Prüfung des Vergütungsberichts umfasst die von § 162 Abs. 3 AktG geforderte formelle Prüfung des Vergütungsberichts, einschließlich der Erteilung eines Vermerks über diese Prüfung. Da wir ein uneingeschränktes Prüfungsurteil über die inhaltliche Prüfung des Vergütungsberichts abgeben, schließt dieses Prüfungsurteil ein, dass die Angaben nach § 162 Abs. 1 und 2 AktG in allen wesentlichen Belangen im Vergütungsbericht gemacht worden sind.

Verwendungsbeschränkung

Wir erteilen diesen Prüfungsvermerk auf der Grundlage des mit der Porsche Automobil Holding SE geschlossenen Auftrags. Die Prüfung wurde für Zwecke der Gesellschaft durchgeführt und der Prüfungsvermerk ist nur zur Information der Gesellschaft über das Ergebnis der Prüfung bestimmt. Unsere Verantwortung für die Prüfung und für unseren Prüfungsvermerk besteht gemäß diesem Auftrag allein der Gesellschaft gegenüber. Der Prüfungsvermerk ist nicht dazu bestimmt, dass Dritte hierauf gestützt (Anlage und/oder Vermögens-) Entscheidungen treffen. Dritten gegenüber übernehmen wir demzufolge keine Verantwortung, Sorgfaltspflicht oder Haftung; insbesondere sind keine Dritten in den Schutzbereich dieses Vertrags einbezogen. § 334 BGB, wonach Einwendungen aus einem Vertrag auch Dritten gegenüber entgegengehalten werden können, ist nicht abbedungen.

Düsseldorf, den 20. März 2025

Grant Thornton AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Prof. Dr. Martin Jonas
Wirtschaftsprüfer

Prof. Dr. Thomas Senger
Wirtschaftsprüfer

Mehrjahresübersicht

Kennzahlen

		2024	2023 ¹	2022 ¹	2021	2020
		IFRS	IFRS	IFRS	IFRS	IFRS
Porsche SE Konzern						
Bilanzsumme	Mio. €	42.841	62.126	59.302	42.533	36.250
Eigenkapital	Mio. €	35.108	55.096	51.930	42.196	35.946
At Equity bewertete Anteile	Mio. €	40.270	60.993	58.335	41.527	35.259
Beteiligungsergebnis	Mio. €	-19.878	5.208	5.263	4.615	2.700
Finanzergebnis	Mio. €	-241	-269	-57	-7	-4
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	-20.150	5.122	5.343	4.565	2.654
Ergebnis nach Steuern aus fortgeführten Tätigkeiten	Mio. €	-20.017	5.074	5.396	4.563	2.630
Ergebnis nach Steuern	Mio. €	-20.017	5.074	5.492	4.566	2.624
Angepasstes Ergebnis nach Steuern ²	Mio. €	3.151	5.074	4.899	4.566	2.498
Ergebnis je Stammaktie ³	€	-65,36	16,57	17,62	14,90	8,59
Ergebnis je Vorzugsaktie ³	€	-65,36	16,57	17,62	14,90	8,59
Angepasstes Ergebnis je Stammaktie ^{2,3}	€	10,29	16,57	15,99	14,90	8,15
Angepasstes Ergebnis je Vorzugsaktie ^{2,3}	€	10,29	16,57	16,00	14,90	8,16
Nettoverschuldung ^{2,4}	Mio. €	5.160	5.717	6.672	-641	-563
Mitarbeiter am 31. Dezember		48	42	38	882	916
Porsche SE						
		2024	2023	2022	2021	2020
		HGB	HGB	HGB	HGB	HGB
Jahresfehlbetrag/-überschuss	Mio. €	-1.521	1.441	4.104	824	703
Bilanzgewinn	Mio. €	584	783	2.052	783	676
Dividende je Stammaktie	€	1,904 ⁵	2,554	2,554	2,554	2,204
Dividende je Vorzugsaktie	€	1,910 ⁵	2,560	2,560	2,560	2,210

¹ Angepasst

² Zur Definition siehe Glossar

³ Aus fortgeführten Aktivitäten, unverwässert und verwässert

⁴ Negative Nettoverschuldung entspricht positiver Nettoliquidität

⁵ Vorschlag an die Hauptversammlung der Porsche SE

Glossar

Angepasstes Konzernergebnis nach Steuern

Das angepasste Konzernergebnis nach Steuern leitet sich aus dem Konzernergebnis nach Steuern unter Bereinigung um folgende Sachverhalte jeweils in Bezug auf die Kernbeteiligungen ab:

Angepasstes Konzernergebnis nach Steuern	
<hr/>	
Konzernergebnis nach Steuern	
$\frac{-}{+}$	Erträge/Aufwendungen aus Wertberichtigungen
-	Gewinne aus der Erfassung negativer Unterschiedsbeträge
$\frac{-}{+}$	Gewinne/Verluste aus der Veräußerung von Anteilen
$\frac{-}{+}$	Erträge/Aufwendungen aus latenten Steuereffekten infolge vorgenannter Sachverhalte
<hr/>	
=	Angepasstes Konzernergebnis nach Steuern

in Bezug auf die Kernbeteiligungen

Die Überleitung vom angepassten Konzernergebnis nach Steuern auf das Konzernergebnis nach Steuern ist in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung der Porsche SE ausgewiesen.

Die Position „Erträge/Aufwendungen aus Wertberichtigungen“ umfasst einerseits Erträge bzw. Aufwendungen aus Zuschreibungen bzw. Abschreibungen auf den erzielbaren Betrag – d.h. den höheren Betrag aus dem Nutzungswert und dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten – im Rahmen der regelmäßig durchzuführenden Wertberichtigungsprüfungen gem. IAS 36 jeweils in Bezug auf die Kernbeteiligungen. Andererseits enthält die Position Aufwendungen aus Abschreibungen auf den beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten infolge einer zum Stichtag bestehenden Veräußerungsabsicht gem. IFRS 5 sowie Erträge aus Zuschreibungen im Anwendungsbereich des IFRS 5 jeweils in Bezug auf die Kernbeteiligungen.

Die Position „Gewinne aus der Erfassung negativer Unterschiedsbeträge“ betrifft Erträge aus der erstmaligen At-Equity-Bewertung erworbener bzw. hinzuerworbener Anteile an Kernbeteiligungen i.S.d. IAS 28 i.V.m. IFRS 3. Negative Unterschiedsbeträge sind zu erfassen, wenn das anteilige neu bewertete Eigenkapital des Beteiligungsunternehmens seine Anschaffungskosten übersteigt. Etwaige (höhere) Aufwendungen in Folgeperioden aus Abschreibungen auf im Rahmen einer Kaufpreisallokation aufgedeckte stille Reserven, die zu einem negativen Unterschiedsbetrag geführt haben, werden mangels eindeutiger Abgrenzbarkeit nicht korrigiert.

Die Position „Gewinne/Verluste aus der Veräußerung von Anteilen“ umfasst Gewinne aus der Veräußerung von Anteilen i.S.d. IAS 28, die entstehen, wenn der Veräußerungspreis oberhalb des abgehenden At-Equity-Buchwerts liegt, sowie Verluste aus der Veräußerung von Anteilen i.S.d. IAS 28, die entstehen, wenn der Veräußerungspreis unterhalb des abgehenden At-Equity-Buchwerts liegt, jeweils in Bezug auf die Kernbeteiligungen.

Die Position „Erträge/Aufwendungen aus latenten Steuereffekten infolge vorgenannter Sachverhalte“ betrifft sowohl Änderungen passiver latenter Steuern infolge geänderter Beteiligungsbuchwerte der Kernbeteiligungen als auch hieraus folgende Änderungen aktiver latenter Steuern auf Verlust- und Zinsvorträge, deren Höhe im Porsche SE Konzern vom Umfang passiver latenter Steuern abhängt.

Angepasstes Ergebnis je Stamm- und Vorzugsaktie

Das Ergebnis je Aktie errechnet sich aus der Division des Ergebnisanteils der Aktionäre der Porsche SE und der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der sich während des Geschäftsjahres im Umlauf befindlichen Stamm- und Vorzugsaktien. Entsprechendes gilt für das angepasste Ergebnis je Aktie, welches jedoch auf Basis des angepassten Konzernergebnisses nach Steuern ermittelt wird.

Konzern-Nettoverschuldung

Die Konzern-Nettoverschuldung ergibt sich aus den Finanzschulden des Konzerns abzüglich der kurzfristigen Wertpapiere und Termingelder sowie den Flüssigen Mitteln, wie sie in der Konzernbilanz ausgewiesen werden.

Holding-Discount

Holdingunternehmen wie die Porsche SE werden vom Kapitalmarkt in der Regel etwas niedriger als ihr Net Asset Value bewertet. Dieser relative oder absolute Abschlag wird üblicherweise als Holding-Discount bezeichnet. Der absolute Holding-Discount errechnet sich bei der Porsche SE als die Differenz ihres Net Asset Values und ihrer aktuellen Marktkapitalisierung. Zur Bestimmung der Marktkapitalisierung der Porsche SE werden, die nicht börsennotierten Stammaktien mit dem Börsenpreis der Vorzugsaktien bewertet. Der relative Holding-Discount der Porsche SE errechnet sich als das

Verhältnis zwischen diesem absoluten Abschlag und dem Net Asset Value der Porsche SE.

Loan-to-Value

Verhältnis der Nettoverschuldung des Porsche SE Konzerns zum Marktwert der Kern- und Portfoliobeteiligungen. Der Marktwert der Kernbeteiligung an der Volkswagen AG wird aus den Börsenpreisen zum jeweiligen Stichtag abgeleitet. Der Marktwert der Kernbeteiligung an der Porsche AG leitet sich vom Börsenpreis der Vorzugsaktien zum jeweiligen Stichtag zzgl. einer aus dem Beteiligungserwerb abgeleiteten Stammaktienprämie von 7,5 % ab. Für die Marktwerte der Portfoliobeteiligungen werden aus Vereinfachungsgründen die IFRS-Konzernbuchwerte herangezogen, die sich hinsichtlich der nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen von ihrem beizulegenden Zeitwert unterscheiden können.

Net Asset Value

Der Net Asset Value stellt den Substanzwert eines Unternehmens dar und wird regelmäßig zur Bewertung von Holdingunternehmen herangezogen. Der Net Asset Value wird als Differenz der Summe aus den Marktwerten der Kern- und Portfoliobeteiligungen sowie der Konzern-Nettoverschuldung ermittelt. Die Bestimmung der Marktwerte der Kern- und Portfoliobeteiligungen erfolgt analog zum Vorgehen bei der Ermittlung des Loan-to-Value.

Hinweis zur Verwendung alternativer Leistungskennzahlen

Bei allen im Glossar aufgeführten Kennzahlen handelt es sich um sogenannte alternative Leistungskennzahlen. Diese sind nicht durch die IFRS definiert. Ihre Berechnungsmethoden können daher von denen anderer Unternehmen abweichen.

Impressum

Herausgeber

Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart

Fotografie

Claudia Kempf, Wuppertal
Volkswagen AG, Wolfsburg
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
AUDI AG, Ingolstadt

Gestalterische Konzeption

Simone Leonhardt, Frankfurt am Main

Gesamtherstellung

IThaus Münster GmbH & Co. KG, Kornwestheim

Inhouse produziert mit FIRE.sys

Rechtlicher Hinweis

Dieser Geschäftsbericht enthält zukunftsbezogene Aussagen. Diese Aussagen basieren auf gegenwärtigen Annahmen und Einschätzungen der Porsche Automobil Holding SE oder aus Drittquellen. Verschiedene bekannte wie auch unbekannt Risiken, Ungewissheiten und auch andere Faktoren können dazu führen, dass die tatsächlichen Entwicklungen und Ergebnisse der Porsche Automobil Holding SE und des Porsche SE Konzerns von den hier gegebenen Einschätzungen (sowohl positiv als auch negativ) wesentlich abweichen. Die Porsche Automobil Holding SE kann keine Garantie dafür geben, dass die Erwartungen oder Ziele erreicht werden.

Wir übernehmen keine über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehende Verpflichtung, die in diesem Bericht getroffenen zukunftsbezogenen Aussagen zu aktualisieren.

Der Geschäftsbericht verweist mittels Hinweisen bzw. Verlinkungen auf Internetseiten mit weiterführenden Informationen außerhalb dieser Publikation. Dies erfolgt lediglich ergänzend und dient ausschließlich dem vereinfachten Zugang zu Informationen. Die auf den entsprechenden Internetseiten enthaltenen Informationen sind nicht Bestandteil dieses Geschäftsberichts.

Dieser Geschäftsbericht liegt auch in englischer Übersetzung vor. Bei Abweichungen geht die deutsche maßgebliche Fassung des Dokuments der englischen Übersetzung vor.

Aus technischen Gründen kann es zu Abweichungen zwischen den in diesem Dokument enthaltenen und den aufgrund gesetzlicher Vorgaben veröffentlichten Rechnungslegungsunterlagen kommen.

Dieses Dokument wurde nur zu Informationszwecken erstellt und stellt somit weder eine Anlageberatung noch ein Angebot zum Kauf, Verkauf oder der Zeichnung von Wertpapieren irgendwelcher Art oder die Aufforderung zur Abgabe eines solchen Angebots dar.

Finanzkalender

26. März 2025

Bilanzpresse- und Analystenkonferenz

14. Mai 2025

Konzernquartalsmitteilung 1. Quartal 2025

23. Mai 2025

Ordentliche Hauptversammlung 2025

13. August 2025

Halbjahresfinanzbericht 2025

11. November 2025

Konzernquartalsmitteilung 3. Quartal 2025

Porsche Automobil Holding SE
Investor Relations
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart
Deutschland
Telefon +49(0)711 911-244 20
Fax +49(0)711 911-118 19
InvestorRelations@porsche-se.com
www.porsche-se.com