

PORSCHE SE

Geschäftsbericht

2021

Wesentliche Kennzahlen

		2021 IFRS	2020 IFRS	2019 IFRS
Porsche SE Konzern				
Bilanzsumme	Mio. €	42.533	36.250	35.592
Eigenkapital	Mio. €	42.196	35.946	35.284
At Equity bewertete Anteile	Mio. €	41.527	35.259	34.597
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	Mio. €	4.631	2.642	4.406
Ergebnis vor Steuern ¹	Mio. €	4.565	2.654	4.416
Ergebnis nach Steuern	Mio. €	4.566	2.624	4.408
Ergebnis je Stammaktie ^{1,2}	€	14,90	8,59	14,39
Ergebnis je Vorzugsaktie ^{1,2}	€	14,90	8,59	14,39
Nettoliquidität	Mio. €	641	563	553
Mitarbeiter am 31. Dezember		882	916	951

		2021 HGB	2020 HGB	2019 HGB
Porsche SE				
Jahresüberschuss	Mio. €	824	703	788
Bilanzgewinn	Mio. €	783	676	952
Dividende je Stammaktie	€	2,554 ³	2,204	2,204
Dividende je Vorzugsaktie	€	2,560 ³	2,210	2,210

¹ In 2021 und 2020 aus fortgeführten Aktivitäten

² Unverwässert und verwässert

³ Vorschlag an die Hauptversammlung der Porsche SE

Beteiligungen der Porsche SE

PORSCHE AUTOMOBIL HOLDING SE

Kerninvestment

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

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

Weitere Beteiligungen

PTV GROUP

INRIX

Markforged

SEURAT



AURORALABS

isar aerospace

proteanTecs





2021



„Wir sind davon überzeugt, dass die Porsche SE mit ihren Beteiligungen perspektivisch eine signifikante Steigerung ihres Unternehmenswertes erreichen kann. Auf diesem Weg setzen wir weiterhin auf das Vertrauen und die Unterstützung unserer Aktionärinnen und Aktionäre.“

Hans Dieter Pötsch

1

2

3



6	An unsere Aktionäre	5
8	Brief an unsere Aktionäre	
10	Mitglieder der Verwaltungsorgane der Porsche Automobil Holding SE und deren Mandate	
18	Bericht des Aufsichtsrats	
28	Vergütungsbericht und Prüfungsvermerk des Wirtschaftsprüfers	
52	Porsche SE Aktie	
56	Konzernlagebericht und Lagebericht der Porsche Automobil Holding SE	
58	Grundlagen des Konzerns	
60	Wirtschaftsbericht	
88	Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung	
111	Veröffentlichung der Erklärung zur Unternehmensführung	
112	Ereignisse nach dem Bilanzstichtag	
114	Prognosebericht und Ausblick	
118	Glossar	
120	Konzernabschluss	
122	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	
123	Konzern-Gesamtergebnisrechnung	
124	Konzernbilanz	
126	Konzern-Eigenkapitalspiegel	
127	Konzern-Kapitalflussrechnung	
129	Konzernanhang	
212	Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	
224	Versicherung der gesetzlichen Vertreter (Bilanzzeit)	

An unsere Aktionäre



1

An unsere Aktionäre

8	Brief an unsere Aktionäre
10	Mitglieder der Verwaltungsorgane der Porsche Automobil Holding SE und deren Mandate
18	Bericht des Aufsichtsrats
28	Vergütungsbericht und Prüfungsvermerk des Wirtschaftsprüfers
52	Porsche SE Aktie

Brief an unsere Aktionäre

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

die Porsche SE blickt auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2021 zurück. Trotz der anhaltenden Belastungen aus der Covid-19-Pandemie konnten wir ein Konzernergebnis nach Steuern von 4,6 Mrd. Euro erzielen. Damit haben wir uns im Vergleich zum Vorjahresergebnis, das 2,6 Mrd. Euro betragen hatte, deutlich gesteigert. Maßgeblich beeinflusst ist dieses Konzernergebnis nach Steuern durch das at Equity-Ergebnis aus unserer Beteiligung an der Volkswagen AG von 4,6 Mrd. Euro, nach 2,7 Mrd. Euro im Vorjahr. Die Nettoliquidität des Porsche SE Konzerns beträgt zum 31. Dezember 2021 641 Mio. Euro. Ende 2020 hatte sie bei 563 Mio. Euro gelegen.

Unsere Kernbeteiligung, die Volkswagen AG, hat angesichts der Covid-19-Pandemie eine bemerkenswerte Robustheit gezeigt. Zwar beeinflusste der globale Halbleitermangel die Geschäftszahlen in der zweiten Jahreshälfte 2021 zunehmend negativ. Dennoch: Volkswagen beschleunigte seine Transformation zu einem Mobilitätskonzern.

Ein nächster Schritt für diese Transformation soll folgen: Mit der positiven Begleitung eines möglichen Börsengangs der Porsche AG unterstützt die Porsche SE eine Erweiterung der finanziellen Flexibilität der Volkswagen AG und zugleich eine Steigerung der unternehmerischen Möglichkeiten der Porsche AG. Die Porsche SE und die Volkswagen AG haben dazu eine Eckpunktevereinbarung unterzeichnet. Im Zusammenhang mit einem möglichen Börsengang würde die Porsche SE 25 Prozent zuzüglich einer Aktie der Stammaktien an der Porsche AG von der Volkswagen AG erwerben. Die Einnahmen aus einem möglichen Börsengang der Porsche AG würde Volkswagen für die Finanzierung der industriellen und technologischen Transformation des Volkswagen Konzerns sowie das weitere Wachstum nutzen.

Für die weitere Entwicklung der PTV konnten wir mit der Private-Equity-Gesellschaft Bridgepoint Advisers einen starken Partner gewinnen, der sich mehrheitlich an der PTV beteiligt hat. Die Porsche SE bleibt mit einem maßgeblichen Anteil im Unternehmen investiert. Gemeinsam mit Bridgepoint wollen wir das Wachstum der PTV weiter beschleunigen. Der Porsche SE fließen aus dieser Transaktion rund 240 Mio. Euro zu, die im Rahmen der Investitionsstrategie in weitere Beteiligungen im Bereich der Mobilitäts- und Industrietechnologie reinvestiert werden sollen.

Darüber hinaus gab es noch weitere positive Entwicklungen. AEVA und Markforged haben erfolgreiche Börsengänge vollzogen. Neu beteiligt haben wir uns im Juli 2021 an Isar Aerospace, einem Start-up aus München, das Trägerraketen für den Transport von Satelliten entwickelt und produziert. Im September 2021 erwarben wir zudem einen Anteil an dem israelischen Unternehmen proteanTecs, dessen Technologie die Funktions- und Leistungsüberwachung von Halbleitern und elektronischen Systemen ermöglicht.



Hans Dieter Pötsch
Vorsitzender des Vorstands

Bei den juristischen Verfahren gab es im Geschäftsjahr 2021 wenig Bewegung. Es fanden auch im Jahr 2021 unter anderem wegen der Covid-19-Pandemie nur wenige Verhandlungstermine statt. Positiv für uns war eine Entscheidung des Landgerichts Stuttgart vom August 2021, eine Klage im Zusammenhang mit der Dieselthematik mit einem Streitwert in Höhe von 124 Mio. Euro als unzulässig abzuweisen. Die Kläger haben gegen das Urteil Berufung vor dem Oberlandesgericht Stuttgart eingelegt. Das Oberlandesgericht Stuttgart hält die Berufung jedoch für offensichtlich unbegründet und hat den Klägern angehalten, die Berufung zurückzunehmen. Insgesamt sind wir weiterhin davon überzeugt, dass die gegen unser Unternehmen erhobenen Klagen unbegründet und teilweise auch unzulässig sind.

Ein bedeutender Schritt für die Porsche SE war die Aufnahme in den deutschen Leitindex DAX im September 2021. Naturgemäß hat mit der Entscheidung für eine Indexaufnahme auch die Nachfrage indexorientierter Investoren und Fonds nach unserem Unternehmen zugenommen. Wir sind davon überzeugt, dass die DAX-Notierung unsere Marktpositionierung als Beteiligungsholding weiter verbessert und wir damit auch als Investor noch attraktiver werden.

Optimistisch blicken wir auf das Geschäftsjahr 2022. Wir gehen von einem Konzernergebnis nach Steuern zwischen 4,1 und 6,1 Mrd. Euro aus. Zudem streben wir zum 31. Dezember 2022 eine positive Nettoliquidität an, die sich ohne Berücksichtigung künftiger Investitionen und Desinvestitionen voraussichtlich zwischen 0,6 und 1,1 Mrd. Euro bewegen wird.

Wie in den Vorjahren möchten Vorstand und Aufsichtsrat Sie, liebe Aktionärinnen und Aktionäre, am Erfolg unseres Unternehmens beteiligen. Wir schlagen für das Geschäftsjahr 2021 eine Dividende an die Vorzugsaktionäre von 2,560 Euro je Aktie und an die Stammaktionäre von 2,554 Euro je Aktie vor. Dies entspricht einer Erhöhung der Ausschüttungssumme auf 783 Mio. Euro, nach 676 Mio. Euro im Vorjahr.

Wir sind davon überzeugt, dass die Porsche SE mit ihren Beteiligungen perspektivisch eine signifikante Steigerung ihres Unternehmenswertes erreichen kann. Auf diesem Weg setzen wir weiterhin auf Ihr Vertrauen und Ihre Unterstützung.

Hans Dieter Pötsch

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)
- Volkswagen AG, Wolfsburg
- Familie Porsche AG Beteiligungsgesellschaft, Salzburg (Vorsitz)
- Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading
- Porsche Cars North America Inc., Atlanta
- Porsche Greater China, bestehend aus:
Porsche (China) Motors Ltd., Shanghai
Porsche Hong Kong Ltd., Hong Kong
- 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

Dr. Hans Michel Piëch

Stellvertretender Vorsitzender

Mitglied des Aufsichtsrats
der Volkswagen AG

Mandate:

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

Prof. Dr. Ulrich Lehner
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der Deutschen Telekom AG

Mandate:

- Deutsche Telekom AG, Bonn (Vorsitz)
- Henkel AG & Co. KGaA, Düsseldorf
(bis 16. April 2021)

Mag. Josef Michael Ahorner
Mitglied des Aufsichtsrats der AUDI AG

Mandate:

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

Dr. Ferdinand Oliver Porsche
Mitglied des Vorstands der Familie Porsche AG
Beteiligungsgesellschaft

Mandate:

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

Mag. Marianne Heiß
Chief Executive Officer
der BBDO Group Germany GmbH

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt
- Volkswagen AG, Wolfsburg

Dr. Günther Horvath
Geschäftsführer der
Dr. Günther J. Horvath Rechtsanwalt GmbH
und selbständiger Rechtsanwalt

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

Dr. Stefan Piëch

Mitglied des Vorstands
der Your Family Entertainment AG

Mandate:

- o SEAT S.A., Barcelona
- o Siemens Aktiengesellschaft Österreich, Wien

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

- Mitgliedschaften in inländischen gesetzlich

zu bildenden Aufsichtsräten

- Vergleichbare Mandate im In- und Ausland

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

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

Mandate:

- Continental AG, Hannover
- CMBLu Energy AG, Alzenau
(bis 14. Dezember 2021)
- Schaeffler AG, Herzogenaurach
- Vitesco Technologies Group AG, Regensburg
(Vorsitz) (seit 4. Oktober 2021)
- o MIBA AG, Mitterbauer Beteiligungs AG,
Laakirchen (gemäß § 28a Abs. 5 Ziff. 5 österrei-
chisches Bankwesengesetz eine Aufsichtsrats-
tätigkeit)
- o OJSC GAZ Group, Nizhny Novgorod
- o Sberbank Europe AG, Wien (Vorsitz)
- o Steyr Automotive GmbH, Steyr (Vorsitz)
(seit 19. Oktober 2021)

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

Präsidialausschuss:

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

Prüfungsausschuss:

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

Nominierungsausschuss:

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

Mitglieder des Vorstands

Hans Dieter Pötsch

Vorstandsvorsitzender
der Porsche Automobil Holding SE

Vorsitzender des Aufsichtsrats der
Volkswagen AG

Mandate:

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

Dr. Manfred Döss

Vorstand für Recht und Compliance
der Porsche Automobil Holding SE

Vorstand für Integrität und Recht
der Volkswagen AG

Mandate:

- PTV Planung Transport Verkehr GmbH, Karlsruhe
(PTV Planung Transport Verkehr AG bis
20. Februar 2022)
- TRATON SE, München

- Mitgliedschaften in inländischen gesetzlich

zu bildenden Aufsichtsräten

- Vergleichbare Mandate im In- und Ausland

Dr. Johannes Lattwein (seit 1. Februar 2022)

Vorstand für Finanzen und IT
der Porsche Automobil Holding SE

Generalbevollmächtigter sowie
Leiter Finanzen und Beteiligungsmanagement
der Porsche Automobil Holding SE
(bis 31. Januar 2022)

Vorsitzender der Geschäftsführung der
Porsche Financial Services GmbH
(bis 31. Januar 2022)

Mandate:

- PTV Planung Transport Verkehr GmbH, Karlsruhe
(PTV Planung Transport Verkehr AG bis
20. Februar 2022)

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
- PTV Planung Transport Verkehr GmbH, Karlsruhe
(PTV Planung Transport Verkehr AG bis
20. Februar 2022) (Vorsitz)
- Volkswagen Bank GmbH, Braunschweig
- Bentley Motors Limited, Crewe
(bis 28. Februar 2021)
- Bugatti Rimac d.o.o., Sveti Nedelja
(seit 22. November 2021)
- MHP Management und IT-Beratung GmbH,
Ludwigsburg (Vorsitz)
- Porsche Consulting GmbH, Bietigheim-Bissingen
- Porsche Deutschland GmbH,
Bietigheim-Bissingen
- Porsche Digital GmbH, Ludwigsburg (Vorsitz)
- Porsche Engineering Group GmbH, Weissach
- Porsche Engineering Services GmbH,
Bietigheim-Bissingen
- Porsche Enterprises Inc., Wilmington, Delaware
- Porsche Financial Services GmbH,
Bietigheim-Bissingen (Vorsitz)
- Porsche Lifestyle GmbH & Co. KG, Ludwigsburg
(Vorsitz)
- Porsche Werkzeugbau GmbH, Schwarzenberg

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



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



Bericht des Aufsichtsrats

Sehr geehrte Damen und Herren,

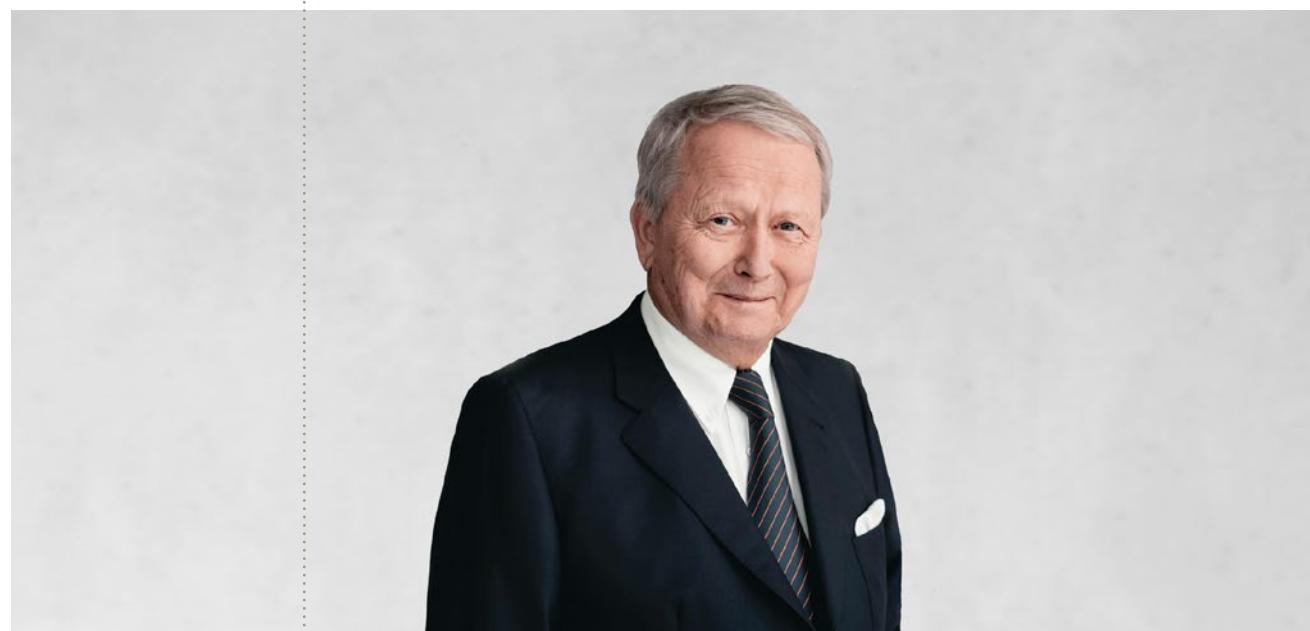
die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart („Porsche SE“) ist eine Holdinggesellschaft mit Beteiligungen im Mobilitäts- und Industrietechnologiesektor, deren Vorzugsaktien seit September 2021 im Deutschen Aktienindex (DAX) notiert sind. Die Investitionsstrategie der Porsche SE zielt auf die nachhaltige Wertschaffung für ihre Aktionäre. Diese orientiert sich an der Wertsteigerung des verwalteten Vermögens sowie an den Dividendenausschüttungen. Die Beteiligungen der Porsche SE werden nach den Kategorien Kernbeteiligung und Portfoliobeteiligungen unterschieden.

Als Kernbeteiligung hält die Porsche SE mit 53,3 Prozent die Mehrheit der Stammaktien an der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg („Volkswagen AG“ oder „Volkswagen“), und versteht sich als deren langfristig orientierter Ankerinvestor.

Volkswagen hat im vergangenen Geschäftsjahr die Transformation zu einem softwaregetriebenen Mobilitätsanbieter beschleunigt. In den kommenden Jahren sind der Wandel in Richtung E-Mobilität und das autonome Fahren die zentralen strategischen Themen von Volkswagen. Die Porsche SE unterstützt die Strategie des Volkswagen Konzerns. Wir sind überzeugt, dass der Volkswagen Konzern eine führende Rolle in der Transformation der Automobilindustrie spielen wird und ein erhebliches Wertsteigerungspotenzial besitzt.

In der Kategorie Portfoliobeteiligungen hält die Porsche SE Minderheitsanteile an Technologieunternehmen in den USA, Israel und Deutschland. Die Beteiligungen in der Kategorie Portfoliobeteiligungen werden in der Regel auf Zeit gehalten und zeichnen sich typischerweise durch ein hohes Wachstums- und Wertsteigerungspotenzial während der Halteperiode aus.

Im Geschäftsjahr 2021 hat die Porsche SE mit der Private Equity-Gesellschaft Bridgepoint Advisers Limited („Bridgepoint“), London/Großbritannien, eine Partnerschaft zur Weiterentwicklung ihrer Tochtergesellschaft PTV Planung Transport Verkehr GmbH (vormals PTV Planung Transport Verkehr AG) („PTV“), Karlsruhe, geschlossen. In diesem Zusammenhang hat Bridgepoint 60 Prozent der Anteile an der PTV erworben, während die Porsche SE weiterhin mit einem Anteil von 40 Prozent maßgeblich am Unternehmen beteiligt bleibt. Mit Bridgepoint konnte die Porsche SE einen starken Partner gewinnen, der mit seiner breiten Erfahrung das Wachstum der PTV weiter konsequent vorantreibt.



Dr. Wolfgang Porsche
Vorsitzender des Aufsichtsrats

Im Juli 2021 hat sich die Porsche SE mit einem Anteil im niedrigen einstelligen Prozentbereich an der Isar Aerospace Technologies GmbH („Isar Aerospace“), Ottobrunn/München, beteiligt. Das Unternehmen entwickelt Trägerraketen, die insbesondere durch einen hohen Automatisierungsgrad in der Produktion eine kostengünstige und flexible Transportmöglichkeit für Satelliten bieten. Durch neueste Entwicklungen im Bereich der Satellitentechnologie und der dadurch entstehenden Geschäftsmodelle erwarten wir in den kommenden Jahren einen signifikanten Anstieg der Nachfrage für Raketenstarts für den Transport von Kleinsatelliten.

Im September 2021 hat sich die Porsche SE zudem an proteanTecs Ltd. („proteanTecs“), Haifa/Israel, beteiligt. Die Technologie des 2017 gegründeten Unternehmens ermöglicht die Funktions- und Leistungsüberwachung von Halbleitern und elektronischen Systemen über den gesamten Lebenszyklus von der Entwicklung bis zum Betrieb. Vor dem Hintergrund stetig zunehmender Anforderungen an neue Halbleitergenerationen und des Nutzens der Technologie von proteanTecs in Bezug auf Qualität und Zuverlässigkeit von Halbleitern sehen wir hier ein enormes Marktpotential.

Neben den erwähnten Beteiligungen an der PTV, Isar Aerospace und proteanTecs hält die Porsche SE über ihre Beteiligungsgesellschaften Minderheitsanteile an fünf weiteren Technologieunternehmen.

Nach Ende des Geschäftsjahres 2021, am 24. Februar 2022, hat die Porsche SE mit der Volkswagen AG eine Vereinbarung über die Eckpunkte der Unterstützung eines möglichen Börsengangs der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG geschlossen. Im Zusammenhang mit dem möglichen Börsengang würde die Porsche SE, vorbehaltlich entsprechender Gremienbeschlüsse, einen Anteil in Höhe von 25 Prozent zuzüglich einer Aktie der Stammaktien der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG erwerben. Dieses Investment wäre neben der Beteiligung an der Volkswagen AG eine weitere Kernbeteiligung der Porsche SE.

Arbeit des Aufsichtsrats

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



Der Aufsichtsrat der Porsche SE hat die ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben im Geschäftsjahr 2021 in vollem Umfang wahrgenommen. Der Aufsichtsrat tagte im Geschäftsjahr 2021 in vier ordentlichen Sitzungen und in einer außerordentlichen Sitzung. Die ordentlichen Sitzungen fanden im März, Juni, Oktober und Dezember statt, die außerordentliche Sitzung wurde im Juli abgehalten. Gegenstand der außerordentlichen Sitzung des Aufsichtsrats war insbesondere das Stimmverhalten der Porsche SE in der Hauptversammlung der Volkswagen AG, die im Juli 2021 stattfand. Die Teilnahme an den Sitzungen erfolgte entweder persönlich oder, entsprechend der Satzung der Gesellschaft, durch Video- oder Telefonkonferenz.

Einzelne Beschlüsse des Aufsichtsrats wurden im Wege des Umlaufverfahrens gefasst. Dazu gehörten insbesondere die Beschlüsse über die Festsetzung der variablen Vergütung für das Geschäftsjahr 2020 der Vorstandsmitglieder Herr Dr. Manfred Döss und Herr Lutz Meschke im Februar 2021 sowie die Beschlüsse im Zusammenhang mit der Veräußerung der Mehrheitsbeteiligung an der PTV im Oktober 2021.

Der Aufsichtsrat wurde im Rahmen seiner Überwachungs- und Beratungsaufgaben während des Geschäftsjahres 2021 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 die Volkswagen AG), der Geschäftsverlauf, die Entwicklung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage und die Risikolage. Zudem überwachte der Aufsichtsrat die Wirtschaftlichkeit der Unternehmensführung. Der Aufsichtsrat prüfte ferner den mit uneingeschränkten Bestätigungsvermerken versehenen Jahres- und Konzernabschluss sowie den zusammengefassten Konzernlagebericht, stellte den Jahresabschluss 2020 der Porsche SE fest und billigte den Konzernabschluss 2020 der Porsche SE. Der Aufsichtsrat prüfte zudem den nichtfinanziellen Konzernbericht und den Abhängigkeitsbericht, gegen welche ebenfalls keine Einwendungen erhoben wurden.

Der Aufsichtsrat hat sich im Geschäftsjahr 2021 insbesondere mit den Auswirkungen der Covid-19-Pandemie sowie des Halbleitermangels auf den Geschäftsbetrieb der Porsche SE bzw. deren Beteiligungen beschäftigt und ließ sich vom Vorstand regelmäßig hierüber berichten. Im Zusammenhang mit den Beteiligungen der Porsche SE befasste sich der Aufsichtsrat über die Kernbeteiligung an der Volkswagen AG hinaus insbesondere auch mit dem Erwerb der neuen Portfolio-Beteiligungen an Isar Aerospace und proteanTecs sowie der Veräußerung der Mehrheitsbeteiligung an der PTV.

Ein weiterer Fokus der Überwachungstätigkeit des Aufsichtsrats bestand darin, sich fortlaufend über die Entwicklung und den Stand der verschiedenen Rechtsstreitigkeiten (insbesondere der Schadensersatzklagen, des im Zusammenhang mit dem eingestellten Ermittlungsverfahren gegen (frühere) Vorstandsmitglieder eingeleiteten Bußgeldverfahrens gegen die Porsche SE sowie des aktienrechtlichen Statusverfahrens) berichten zu lassen. Im Fokus standen dabei die Schadensersatzklagen im Zusammenhang mit dem Beteiligungsaufbau an der Volkswagen AG im Jahr 2008 sowie diejenigen zur Dieseltematik. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat den Abschluss der umfassenden Vergleiche mit amtierenden bzw. ehemaligen Organmitgliedern bei der Volkswagen AG, der AUDI AG und der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG im Zusammenhang mit der Dieseltematik zum Anlass einer erneuten Prüfung der Frage genommen, ob mögliche Ansprüche der Gesellschaft gegen amtierende oder ehemalige Vorstandsmitglieder im Zusammenhang mit der Dieseltematik bestehen könnten. Der Aufsichtsrat ist nach sorgfältiger Prüfung zu dem Ergebnis gekommen, dass keine Anhaltspunkte für Pflichtverletzungen vorliegen

und deshalb keine Maßnahmen im Zusammenhang mit der Sicherung oder Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen gegen diese Vorstandsmitglieder ergriffen werden sollen. Der Aufsichtsrat hat auch beschlossen, dass die Prüfung des Bestehens etwaiger Schadensersatzansprüche damit zu einem Abschluss gebracht wurde. Eine Prüfung soll nur dann wiederaufgenommen werden, wenn neue Anhaltspunkte für das Vorliegen von Ersatzansprüchen bekanntwerden sollten.

Darüber hinaus befasste sich der Aufsichtsrat mit der Unternehmensplanung. Der Aufsichtsrat überwachte zudem, dass der Vorstand die Geschäfte ordnungsgemäß führte. Die Überwachung bezog sich auch auf angemessene Maßnahmen zur 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, damit den Fortbestand der Gesellschaft gefährdende Entwicklungen früh erkannt werden, und ob der Vorstand ein im Hinblick auf den Umfang der Geschäftstätigkeit und die Risikolage des Unternehmens angemessenes und wirksames internes Kontrollsysteem und Risikomanagementsystem eingerichtet hat.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich in diesem Zusammenhang umfassend mit den neuen gesetzlichen Vorgaben insbesondere durch das Gesetz zur Stärkung der Finanzmarktintegrität (FISG) und den damit verbundenen Auswirkungen auf die Anforderungen an die Zusammensetzung des Aufsichtsrats bzw. des Prüfungsausschusses sowie den Anforderungen an die Governance-Systeme, die mit der gesetzlich kodifizierten Pflicht zur Einrichtung eines angemessenen und wirksamen internen Kontrollsysteums und Risikomanagementsystems einhergehen. Der Aufsichtsrat hat entsprechend dieser neuen gesetzlichen Vorgaben die Geschäftsordnung und das Anforderungsprofil für den Aufsichtsrat zum 1. Oktober 2021 angepasst.

Der Aufsichtsrat berücksichtigte bei seiner Arbeit den Themenbereich ESG (Environmental, Social und Governance). Entsprechend der Vorgaben des Vergütungssystems für den Vorstand legte der Aufsichtsrat bei Zielvereinbarungen für die variable Vorstandsvergütung für die Geschäftsjahre 2021 und 2022 u.a. die Förderung von ESG-Aspekten (z.B. die Arbeitnehmerbelange und die Compliance) als allgemeine Leistungsziele fest, ergänzt durch individuelle Einzelziele zu ESG-Aspekten (z.B. die Mitarbeiterbindung im jeweiligen Ressort).

Ferner befasste sich der Aufsichtsrat aufgrund der ihm zustehenden Zustimmungsvorbehalte insbesondere mit dem Stimmverhalten der Porsche SE in der ordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG und der Veräußerung der Mehrheitsbeteiligung an der PTV.

Offenlegung der Sitzungsteilnahmen im Aufsichtsratsplenum im Geschäftsjahr 2021:

2021	Sitzungs- anwesenheit	Anwesenheit (%)
Aufsichtsratsplenum		
Dr. Wolfgang Porsche (Vorsitzender)	5/5	100
Dr. Hans Michel Piëch (Stv. Vorsitzender)	5/5	100
Mag. Josef Michael Ahorner	4/5	80
Mag. Marianne Heiß	5/5	100
Dr. Günther Horvath	5/5	100
Prof. Dr. Ulrich Lehner	3/5	60
Dr. Stefan Piëch	5/5	100
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	4/5	80
Peter Daniell Porsche	5/5	100
Prof. KR Ing. Siegfried Wolf	3/5	60

Ausschüsse

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

Der Präsidialausschuss entscheidet in Eifällen über zustimmungspflichtige Geschäfte. Außerdem fungiert er als Personalausschuss und spricht Empfehlungen über Abschluss, Änderung und Aufhebung von Anstellungsverträgen der Vorstandsmitglieder an den Aufsichtsrat aus.

Im Geschäftsjahr 2021 befasste sich der Präsidialausschuss insoweit unter anderem mit der Wiederbestellung des Vorsitzenden des Vorstands Herrn Hans Dieter Pötsch mit Wirkung zum 1. Januar 2022 für weitere fünf Jahre sowie mit der Nachfolgeplanung im Vorstand. Auf Empfehlung des Präsidialausschusses wurde im Januar 2022 zudem Herr Dr. Johannes Lattwein durch den Aufsichtsrat zum 1. Februar 2022 als neues Vorstandsmitglied bestellt.

Darüber hinaus erarbeitet der Präsidialausschuss für jedes abgelaufene Geschäftsjahr unter Berücksichtigung der jeweiligen Geschäfts- und Ertragslage und basierend auf der individuellen Leistung des einzelnen Vorstandsmitglieds einen Vorschlag für die individuelle Höhe der variablen Vergütung, soweit eine solche mit der Porsche SE vereinbart ist. Dieser Vorschlag wird dem Aufsichtsrat der Porsche SE zur Entscheidung vorgelegt. Darüber hinaus ist der Präsidialausschuss für die Genehmigung von Nebentätigkeiten der Vorstandsmitglieder zuständig und bereitet Beschlüsse des Aufsichtsrats über das Vergütungssystem für den Vorstand sowie dessen regelmäßige Überprüfung vor.

Der Prüfungsausschuss unterstützt den Aufsichtsrat bei der Überwachung der Geschäftsführung und befasst sich insbesondere mit der Prüfung der Rechnungslegung, der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionssystems, der Abschlussprüfung, insbesondere der Auswahl und der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers, der Qualität der Abschlussprüfung und den vom Abschlussprüfer zusätzlich erbrachten Leistungen sowie der Compliance. 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 Risiko-managementsystems einschließlich des internen Kontrollsystems sowie der Tätigkeit der Revision und ließ sich regelmäßig hierüber berichten. Über geänderte rechtliche Vorgaben und Prüfungsstandards 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 Konzernabschluss und den zusammengefassten Konzernlagebericht und den Jahresabschluss nach HGB. Der Prüfungsausschuss behandelt für den Aufsichtsrat den Halbjahresfinanzbericht und die Konzernquartalsmitteilungen und erörtert diese mit dem Vorstand sowie den Halbjahresfinanzbericht auch mit dem Wirtschaftsprüfer. Zusätzlich befasst sich der Prüfungsausschuss mit dem nichtfinanziellen Konzernbericht, dem Abhängigkeitsbericht und dem Gewinnverwendungsvorschlag und bereitet deren Prüfung durch den Aufsichtsrat vor.

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

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

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

Der Präsidialausschuss und der Prüfungsausschuss tagten im Geschäftsjahr 2021 jeweils viermal. Der Nominierungsausschuss hat im Geschäftsjahr 2021 nicht getagt. An den Sitzungen des Prüfungsausschusses nahm der Aufsichtsratsvorsitzende Herr Dr. Wolfgang Porsche als Guest teil. Die Mitglieder der jeweiligen Ausschüsse haben bis auf Herrn Dr. Ferdinand Oliver Porsche, der an einer Sitzung des Präsidialausschusses nicht teilgenommen hat, jeweils an allen im Geschäftsjahr 2021 stattgefundenen Sitzungen teilgenommen. Über die Arbeit der Ausschüsse wurde dem Aufsichtsratsplenum stets berichtet.



Offenlegung der Sitzungsteilnahmen in den Ausschüssen im Geschäftsjahr 2021:

2021	Sitzungs- anwesenheit	Anwesenheit (%)
Präsidialausschuss		
Dr. Wolfgang Porsche (Vorsitzender)	4/4	100
Dr. Hans Michel Piëch	4/4	100
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	3/4	75
Prüfungsausschuss		
Prof. Dr. Ulrich Lehner (Vorsitzender)	4/4	100
Dr. Hans Michel Piëch	4/4	100
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	4/4	100
Nominierungsausschuss		
Der Nominierungsausschuss hat im Geschäftsjahr 2021 nicht getagt.		

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 der ordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG sowie der Veräußerung der Mehrheitsbeteiligung an der PTV, 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 2021 die jährliche Entsprechenserklärung nach § 161 AktG zu den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben und diese den Aktionären auf der Internetseite der Gesellschaft unter www.porsche-se.com/unternehmen/corporate-governance/ dauerhaft zugänglich gemacht. Ferner haben Vorstand und Aufsichtsrat unterjährig im Juni 2021 eine Aktualisierung der im Dezember 2020 abgegebenen Entsprechenserklärung bekannt gemacht. Die aktuelle Entsprechenserklärung ist in der Erklärung zur Unternehmensführung, die auf der Internetseite der Gesellschaft veröffentlicht ist, vollständig wiedergegeben.



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

Soweit konkrete Interessenkonflikte bestanden oder nicht sicher ausgeschlossen werden konnten, wurde dies dem Aufsichtsrat gegenüber offen gelegt. Dies betraf im abgelaufenen Geschäftsjahr die Beschlussfassungen über die Stimmrechtsausübung der Gesellschaft in der Hauptversammlung der Volkswagen AG bei der Einzelentlastung der Mitglieder des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2020 sowie zu den Vergleichsvereinbarungen der Volkswagen AG mit ehemaligen Vorständen bzw. D&O-Versicherungen der Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieselthematik. Soweit Aufsichtsratsmitglieder zugleich Aufsichtsratsmitglieder der Volkswagen AG sind, haben sich die betreffenden Personen bei den Beschlüssen über die Stimmrechtsausübung in der Hauptversammlung der Volkswagen AG über ihre Entlastung sowie zu den Vergleichsvereinbarungen der Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieselthematik enthalten.

Stellungnahme zum Ergebnis der Abschlussprüfung und zum Gewinnverwendungsvorschlag

Die ordentliche Hauptversammlung am 23. Juli 2021 wählte die vom Aufsichtsrat vorgeschlagene PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Sitz Frankfurt am Main, Niederlassung Stuttgart, zum Abschlussprüfer und zum Konzernabschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2021. Vor Erteilung des Wahlvorschlags an die Hauptversammlung durch den Aufsichtsrat gab der Abschlussprüfer gegenüber dem Aufsichtsrat eine Unabhängigkeitserklärung ab, die durch den Prüfungsausschuss geprüft wurde.

Zusätzlich zu den im Bestätigungsvermerk enthaltenen besonders wichtigen Prüfungssachverhalten des Abschlussprüfers legte der Prüfungsausschuss als weitere Prüfungsschwerpunkte die „Darstellung der rechtlichen Risiken im zusammengefassten Konzernlagebericht“ und die „Darstellung der Auswirkungen der Dieselthematik im zusammengefassten Konzernlagebericht“ fest.

Der Abschlussprüfer erteilte sowohl für den Jahresabschluss als auch den Konzernabschluss (jeweils ergänzt um den zusammengefassten Konzernlagebericht) der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2021 einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk. Im Rahmen der Vorbereitung bzw. Durchführung der Abschlussprüfung tauschte sich der Vorsitzende des Prüfungsausschusses mit dem Abschlussprüfer über die Prüfungsstrategie, zu besonders wichtigen Prüfungssachverhalten, zum Stand der Abschlussprüfung, den vorläufigen Prüfungsergebnissen und zur Qualität der Abschlussprüfung aus. 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 2021 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 erörtert. Der Abschlussprüfer berichtete über die Ergebnisse seiner Prüfungen und ging dabei auch auf die besonderen wichtigen Prüfungssachverhalte, die jeweilige Vorgehensweise bei der Prüfung



inklusive der Schlussfolgerungen, die vom Prüfungsausschuss gesetzten zusätzlichen Prüfungsschwerpunkte ein und stand für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung. Ferner bestätigte der Abschlussprüfer, dass das vom Vorstand eingerichtete Risikofrüherkennungssystem geeignet ist, bestandsgefährdende Risiken frühzeitig zu erkennen und dass keine wesentlichen Schwächen des internen Kontrollsystems und Risikomanagementsystems bezogen auf den Rechnungslegungsprozess festgestellt wurden. Der Prüfungsausschuss schloss sich nach seiner eigenen Prüfung dem Ergebnis der Prüfungen durch den Abschlussprüfer an.

Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses und der Abschlussprüfer berichteten dem Aufsichtsrat über das Ergebnis ihrer Prüfungen und standen für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung. Der Aufsichtsrat schloss sich nach seiner eigenen Prüfung dem Ergebnis der Prüfungen durch den Prüfungsausschuss und den Abschlussprüfer an. Er stellte fest, dass Einwendungen nicht zu erheben waren, billigte den vom Vorstand für das Geschäftsjahr 2021 aufgestellten Konzern- und Jahresabschluss sowie den zusammengefassten Konzernlagebericht und stellte somit den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2021 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 für das Geschäftsjahr 2021 erstmals zu erstellenden Vergütungsbericht nach § 162 AktG 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 PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungs-gesellschaft, Sitz Frankfurt am Main, Niederlassung Stuttgart, über die gesetzlichen Prüfungsanforde-rungen 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 2021 einen Be-richt über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen („Abhängigkeitsbericht“) auf. Die Pricewaterhouse-Coopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Sitz Frankfurt am Main, Niederlassung Stuttgart, hat den Abhängigkeitsbericht geprüft und mit folgendem Vermerk versehen:

„Nach unserer pflichtgemäßen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass

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

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

Prüfung des nichtfinanziellen Konzernberichts

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

Besetzung von Vorstand und Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat hat im Dezember 2021 die Bestellung des Vorstandsvorsitzenden und Vorstands für Finanzen Herrn Hans Dieter Pötsch mit Wirkung zum 1. Januar 2022 um fünf Jahre verlängert. Eine personelle Veränderung im Vorstand gab es mit der Bestellung von Herrn Dr. Johannes Lattwein zum Vorstand für Finanzen und IT im Januar 2022 mit Wirkung zum 1. Februar 2022. Herr Hans Dieter Pötsch verantwortet seitdem ausschließlich das Ressort des Vorstandsvorsitzenden.

Im Aufsichtsrat der Porsche SE gab es im Geschäftsjahr 2021 keine personellen Veränderungen.

Dank

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

Stuttgart, den 18. März 2022

Der Aufsichtsrat
Dr. Wolfgang Porsche
Vorsitzender

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 2021 geltenden Vergütungssysteme für die im Geschäftsjahr 2021 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 fällige Zahlung noch nicht erbracht ist. Zusätzlich wird die im Geschäftsjahr 2021 durch die Vorstandsmitglieder erdiente Vergütung ausgewiesen, die im Berichtszeitraum weder zugeflossen noch fällig geworden ist. 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 werden. Dies sind Tätigkeiten bei der Porsche Beteiligung GmbH, der Porsche Zweite Beteiligung GmbH, der Porsche Dritte Beteiligung GmbH, der

Porsche Vierte Beteiligung GmbH sowie bei der PTV Planung Transport Verkehr GmbH (vormals PTV Planung Transport Verkehr AG). Tätigkeiten von Organmitgliedern der Porsche SE im Volkswagen Konzern sind dies nicht, 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 dem 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 geringfügigen 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 PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungs-gesellschaft, Sitz Frankfurt am Main, Niederlassung Stuttgart, unterzogen.



II. Wesentliche Entwicklungen und Ereignisse im Geschäftsjahr 2021

1. Billigung des Vergütungssystems durch die Hauptversammlung

Im Zusammenhang mit dem am 1. Januar 2020 in Kraft getretenen Gesetz zur Umsetzung der zweiten Aktionärsrechterichtlinie („ARUG II“) und der am 16. Dezember 2019 beschlossenen Neufassung des DCGK mit Wirkung zum 20. März 2020 hat der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 3. Dezember 2020 ein neues Vorstandsvergütungssystem („Vorstandsvergütungssystem 2021“) beschlossen. Die Änderungen am Vergütungssystem betreffen im Wesentlichen die Methode zur Bemessung des variablen Bonus (vgl. hierzu Abschnitt „III. 2. Variable Vergütung (Vergütungssystem 2021)“) sowie die Verankierung einer Malus- und Clawback-Regelung, einer Maximalvergütung sowie eines Abfindungs-Cap im Vergütungssystem (vgl. hierzu Abschnitt „III. 6. Einhaltung Vergütungsobergrenzen“ sowie Abschnitt „III. 3. Leistungen und Leistungszusagen im Zusammenhang mit der Beendigung der Vorstandstätigkeit“). Das Vorstandsvergütungssystem wurde im Rahmen der ordentlichen Hauptversammlung am 23. Juli 2021 durch die Aktionärinnen und Aktionäre der Porsche SE gebilligt. Zudem wurde der Hauptversammlung 2021 das angepasste Aufsichtsratsvergütungssystem zur Beschlussfassung vorgelegt, welches die Aktionärinnen und Aktionäre der Porsche SE bestätigt haben.

2. Geschäftsverlauf und Entwicklung der maßgeblichen Leistungsindikatoren im Geschäftsjahr 2021

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

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

Das Konzernergebnis nach Steuern der Porsche SE belief sich im Geschäftsjahr 2021 auf 4.566 Mio. € (2.624 Mio. €). Das Ergebnis nach Steuern war maßgeblich durch das at Equity-Ergebnis aus der Beteiligung an Volkswagen in Höhe von 4.628 Mio. € (2.651 Mio. €) beeinflusst. Der Anstieg des at Equity-Ergebnisses ist auf die positive Ergebnisentwicklung auf Ebene des Volkswagen Konzerns zurückzuführen, nachdem das Vorjahr durch die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie belastet war.

Die Nettoliquidität des Porsche SE Konzerns erhöhte sich im Vergleich zum 31. Dezember 2020 auf 641 Mio. € (563 Mio. €).

3. Veränderung der Zusammensetzung des Vorstands sowie des Aufsichtsrats

Im Geschäftsjahr 2021 kam es zu keiner Veränderung der Zusammensetzung des Vorstands bzw. des Aufsichtsrats.

Der Aufsichtsrat hat die Bestellung des Vorstandsvorsitzenden Herrn Hans Dieter Pötsch mit Wirkung zum 1. Januar 2022 um fünf Jahre verlängert. Des Weiteren wurde Herr Dr. Johannes Lattwein durch den Aufsichtsrat mit Wirkung zum 1. Februar 2022 zum Vorstand für den Bereich Finanzen und IT bestellt und mithin der Vorstand der Porsche SE auf vier Mitglieder erweitert.

III. Vergütung der gegenwärtigen und früheren 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 Vorstandsvergütungssystems 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 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 Vorstandsvergütungssystems 2021

Das System zur Vergütung der Mitglieder des Vorstands 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 Vorstandsvergütungssystems 2021

Die zum Zeitpunkt der Beschlussfassung durch den Aufsichtsrat über das Vorstandsvergütungssystem 2021 mit Vorstandsmitgliedern geschlossenen Verträge bleiben im Einklang mit dem Aktienrecht und DCGK bis zu einer etwaigen Verlängerung unberührt. Folglich fand das Vergütungssystem 2021 für Herrn Pötsch im Berichtsjahr noch keine Anwendung. Infolge der Vertragsverlängerung mit Herrn Dr. Döss findet das Vergütungssystem 2021 seit dem 1. Januar 2021 auf seinen Vorstdienstvertrag Anwendung. Die im Geschäftsjahr 2021 an Herrn Dr. Döss zur Auszahlung gekommenen Vergütungsbestandteile, die für Geschäftsjahre bis 2020 gewährt wurden, basieren folglich noch nicht auf dem Vergütungssystem 2021. Der mit Herrn Meschke mit Wirkung zum 1. Juli 2020 geschlossene Vorstdienstvertrag entspricht dem Vergütungssystem 2021.

Das Vorstandsvergütungssystem 2021 der Porsche SE ist unter www.porsche-se.com/unternehmen/corporate-governance/ veröffentlicht.

Soweit vom Vergütungssystem 2021 abweichende, vormalige Vergütungsgrundsätze für den vorliegenden Vergütungsbericht von Relevanz sind, werden diese gesondert erläutert. Sofern kein gesonderter Hinweis besteht, beziehen sich die Angaben auf das Vergütungssystem 2021.

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 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.

Die horizontale Kompatibilitätsprüfung wurden zuletzt anhand folgender Vergleichsunternehmen durchgeführt:

Unternehmen	Vergleichsgruppe	Unternehmen	Vergleichsgruppe
Adidas AG	Dax	Eurazeo S.A.	Holding
Allianz SE	Dax	Fresenius Medical Care AG & Co KGaA	Dax
Aurelius SE & Co. KGaA	Holding	Fresenius SE & Co KGaA	Dax
BASF SE	Dax	HeidelbergCement AG	Dax
Bayer AG	Dax	Henkel AG & Co KGaA	Dax
Bayerische Motoren Werke AG	Dax	Indus Holding AG	Holding
Beiersdorf AG	Dax	Infineon Technologies AG	Dax
Continental AG	Dax	Linde PLC	Dax
Covestro AG	Dax	Merck KGaA	Dax
Daimler AG	Dax	MTU Aero Engines AG	Dax
Delivery Hero SE	Dax	Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft AG	Dax
Deutsche Bank AG	Dax	Rocket Internet SE	Holding
Deutsche Beteiligungs AG	Holding	RWE AG	Dax
Deutsche Börse AG	Dax	SAP SE	Dax
Deutsche Post AG	Dax	Siemens AG	Dax
Deutsche Telekom AG	Dax	Volkswagen AG	Dax
Deutsche Wohnen SE	Dax	Vonovia SE	Dax
E.ON SE	Dax	Wendel SE	Holding

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, (jedoch ohne Berücksichtigung der Arbeitnehmer von Konzerngesellschaften) herangezogen („Gesamtbelegschaft“).

2. Bestandteile der Vorstandsvergütung im Geschäftsjahr 2021

Fixvergütung

Die Fixvergütung besteht aus dem Festgehalt, Nebenleistungen sowie grundsätzlich auch Leistungen zur Altersversorgung. Hintergrund der festen und damit erfolgsunabhängigen Vergütung ist es, den Mitgliedern des Vorstands ein angemessenes Grundeinkommen zu gewähren. Ein solches Grund- einkommen 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 (sog. „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 Doppelanstellung bereits einen entsprechenden Zuschuss aus einem anderen Vertragsverhältnis erhält.
- 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.

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.

Dem derzeitigen Vorstandsvorsitzenden ist es zusätzlich gestattet, zur Erfüllung seiner Aufgaben auf Kosten der Porsche SE per Charter-Flugzeug zum

Sitz der Porsche SE an- und von dort wieder abzureisen. Außerdem trägt die Porsche SE für bestimmte Vorstandsmitglieder 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.

Variable Vergütung (Vergütungssystem 2021)

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. 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 Geschäftsjahrs zwischen Vorstand und 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.

Neben den jährlich in der Zielvereinbarung festgelegten Leistungszielen fließt in die Ermittlung der Bonushöhe ein Ermessens-Multiplikator („Modifier“) mit einer Bandbreite von 0,8 bis 1,2 ein. Den Modifier 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.

Als Basis für die Bonusermittlung dient ein im Dienstvertrag 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 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 Modifier multipliziert und ergibt, begrenzt durch das Bonus-Cap, den Gesamtbonusbetrag:

$$\text{Gesamtzielerreichungsgrad} \times \text{Bonus-Zielbetrag (in EUR)} \times \text{Modifier} = \text{Gesamtbonusbetrag} \quad (\text{jedoch begrenzt durch Bonus-Cap})$$

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 Modifier und des Sonderanpassungsfaktors) werden innerhalb von drei Monaten nach Ablauf des bonusrelevanten Geschäftsjahrs festgestellt („festgesetzter Gesamtbonusbetrag“).

Der im Geschäftsjahr 2021 geltende Dienstvertrag von Herrn Pötsch sah keine variablen Vergütungsbestandteile vor.

Kurzfristiger Bonus

Ein Anteil von 40 % des festgesetzten Gesamtbonusbetrags bildet den STI, der – vorbehaltlich etwaiger Malus-Tatbestände (siehe hierzu Abschnitt „III. 6. Einhaltung Vergütungsobergrenzen“) – drei Monate nach Abschluss des bonusrelevanten Geschäftsjahrs, 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. 6. 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. 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.

Variable Vergütung (im Berichtsjahr relevante vormalige Vergütungsgrundsätze)

Herr Dr. Döss erhielt auch nach den vormaligen Vergütungsgrundsätzen eine variable Vergütung. Die Höhe der variablen Vergütung wurde vom Aufsichtsrat nach pflichtgemäßem Ermessen unter Berücksichtigung der Erreichung in Zielvereinbarungen festgelegter Ziele sowie der Geschäfts- und Ertragslage der Gesellschaft bestimmt. 40 % der vom Aufsichtsrat für das jeweilige abgelaufene Geschäftsjahr festgesetzten variablen Vergütung werden drei Monate nach Abschluss des entsprechenden Geschäftsjahrs zur Zahlung fällig (kurzfristige variable Vergütung). Die übrigen 60 % werden grundsätzlich zwei Jahre nach Fälligkeit der kurzfristigen variablen Vergütung zur Zahlung fällig (langfristige variable Vergütung). Voraussetzung hierfür ist insbesondere, dass der Porsche SE Konzern in

dem vor Fälligkeit der langfristigen variablen Vergütung abgeschlossenen Geschäftsjahr ein positives Konzernergebnis vor Steuern erwirtschaftet. Im Unterschied zum Vergütungssystem 2021 sah die vorjährige Vergütungsvereinbarung mit Herrn Dr. Döss somit insbesondere keine Definition der Bestimmung der Zielerreichung unter Verwendung einer Skala in 25 %-Schritten mit Zielerreichungsgraden von 0 % bis 150 % sowie eines Modifiers vor.

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

Leistungen bei vorzeitiger Vertragsbeendigung

Im Falle einer vorzeitigen Beendigung des Anstellungsvertrags (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 Anstellungsvertrags betragen dürfen. Die Jahresgesamtvergütung entspricht der Gesamtvergütung zum Zwecke der Überprüfung der Einhaltung der Maximalvergütung (siehe hierzu Abschnitt „III. 6. 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 Anstellungsvertrag 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 2021 einen Ruhegehaltsanspruch in Höhe von 31 % erreicht. Der Ruhegehaltsfall tritt durch Beendigung des Anstellungsvertrags bei oder nach Vollendung des 65. Lebensjahres oder vor Vollendung des 65. Lebensjahres und bei noch während der Laufzeit des Anstellungsvertrags eintretender dauernder Dienstunfähigkeit ein. Bei Beendigung des Anstellungsverhältnisses vor Vollendung des 65. Lebensjahres ohne Eintritt einer Dienstunfähigkeit behält Herr Dr. Döss seine Anwartschaft auf Versorgungsleistungen in dem gesetzlich vorgeschriebenen Umfang. Die Anwartschaft ist dabei jedoch bereits mit sofortiger Wirkung unverfallbar. 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 Meschke erhält eine Direktzusage in Form einer arbeitgeberfinanzierten beitragsorientierten Leistungszusage, die auch neu eintretenden Vorstandsmitgliedern nach dem Vergütungssystem 2021 zu gewähren ist. Herrn Meschke steht ein jährlicher Versorgungsbeitrag in Höhe von 60 Tsd. € zu. Der Versorgungsbeitrag wird für jedes Jahr des Bestehens des Anstellungsvertrags, längstens jedoch bis zur Vollendung des 62. Lebensjahres gezahlt. Das am Ende des Vorjahres erreichte Versorgungskapital wird jährlich verzinst. Die Versorgungszusage erstreckt sich auf die drei Versorgungsfälle Alter (Vollenden des 62. Lebensjahres), 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 das Anstellungsverhältnis beendet und das Vorstandsmitglied aus den Diensten der Gesellschaft ausschieden ist. Anwartschaften aus der 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.

Die nachfolgende Tabelle enthält den Dienstzeitaufwand nach IFRS sowie den Barwert der Leistungsverpflichtung nach IFRS.

	Dienstzeit-aufwand IFRS	Barwert IFRS
	2021	31.12.2021
in Tsd. €		
Dr. Döss	580	4.423
Meschke	62	109
	642	4.532

4. Gewährte und geschuldete Vergütung der im Geschäftsjahr 2021 aktiven Vorstandsmitglieder

In den nachfolgenden Tabellen sind die den im Geschäftsjahr 2021 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 erdient wurde. Die im Geschäftsjahr 2021 gewährte und geschuldete Vergütung umfasst somit die Festvergütung sowie die Nebenleistungen für das Geschäftsjahr 2021, ggf. den kurzfristigen Bonus („STI“) für das Geschäftsjahr 2020 sowie ggf. den langfristigen Bonus („LTI“) für das Geschäftsjahr 2018. Der Aufwand bzw. Beitrag zur betrieblichen Altersversorgung ist den Vorstandsmitgliedern dagegen noch nicht zugeflossen.

Die im Berichtszeitraum erdiente Gesamtvergütung ist in Abschnitt „III. 5. Im Geschäftsjahr 2021 erdiente Vergütung des Vorstands“ zusätzlich dargestellt und bildet die Grundlage zur Überprüfung der Einhaltung der Maximalvergütung.

Hans Dieter Pötsch

Vorstandsvorsitzender (seit 1. November 2015) und Vorstand für Finanzen (seit 25. November 2009 bis 31. Januar 2022)

	2021 in Tsd. €	2021 ¹ in %	2020 in Tsd. €	2020 ¹ in %
Festvergütung	500		500	
Nebenleistungen	255		316	
Summe Fixvergütung	755	100,0%	816	100,0%
Gesamtvergütung gem. § 162 Abs. 1 AktG	755	100,0%	816	100,0%

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

Dr. Manfred Döss

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

	2021 in Tsd. €	2021 ¹ in %	2020 in Tsd. €	2020 ¹ in %
Festvergütung	600	562		
Nebenleistungen	91	87		
Summe Fixvergütung	691	53,1%	649	71,4%
Kurzfristiger Bonus				
STI 2020	280	21,5%		
STI 2019			260	28,6%
Langfristiger Bonus				
LTI 2018	330	25,4%		
Summe variable Vergütung	610	46,9%	260	28,6%
Gesamtvergütung gem. § 162 Abs. 1 AktG	1.301	100,0%	909	100,0%

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

Die Herrn Dr. Döss im Geschäftsjahr 2021 zugeflossene variable Vergütung betrifft den STI für das Geschäftsjahr 2020 sowie den LTI für das Geschäftsjahr 2018. Beide variable Vergütungen wurden in Vorjahren durch den Aufsichtsrat auf Basis vormaliger Vergütungsgrundsätze festgelegt (siehe hierzu Abschnitt „III. 2. Variable Vergütung (im Berichtsjahr relevante vormalige Vergütungsgrundsätze)“).

Die individuellen Leistungsziele von Herrn Dr. Döss umfassten sowohl in 2018 als auch in 2020 eine erfolgreiche und effiziente Verfahrensführung, die Weiterentwicklung der Organisation im Rechtswesen sowie die Mitarbeiterentwicklung. Im Aufsichtsrat fand eine ausführliche Befassung zu den Leistungszielen in Bezug auf die Geschäftsjahre 2018 und 2020 statt. Eine Entscheidung über deren Erreichung erfolgte auf Basis einer Bewertung der durch Herrn Dr. Döss erbrachten individuellen Leistung nach pflichtgemäßem Ermessen.

In Bezug auf den LTI 2018 wurde durch den Aufsichtsrat der maximale Bonusbetrag in Höhe von 330 Tsd. € gewährt. Zudem wurde die Auszahlungshürde der LTI-Komponente 2018 erfüllt.

In Bezug auf den STI 2020 wurde durch den Aufsichtsrat ein Bonus in Höhe von 280 Tsd. € (Maximalbonusbetrag: 300 Tsd. €) gewährt.

Lutz Meschke

Vorstand für Beteiligungsmanagement (seit 1. Juli 2020)

	2021 in Tsd. €	2021 ¹ in %	2020 in Tsd. €	2020 ¹ in %
Festvergütung	540		270	
Nebenleistungen			0	
Summe Fixvergütung	540	89,4%	270	100,0%
Kurzfristiger Bonus				
STI 2020	64	10,6%		
Summe variable Vergütung	64	10,6%		0,0%
Gesamtvergütung gem. § 162 Abs. 1 AktG	604	100,0%	270	100,0%

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

Die Herrn Meschke im Geschäftsjahr 2021 zugeflossene variable Vergütung betrifft den STI für das Geschäftsjahr 2020. Der Bonus-Zielbetrag für STI und LTI beträgt für Herrn Meschke in Summe 250 Tsd. € für ein volles Geschäftsjahr. Die variable Vergütung wurde durch den Aufsichtsrat bereits auf Basis des Vergütungssystems 2021 festgelegt. Auch in Bezug auf Herrn Meschke fand im Aufsichtsrat eine ausführliche Befassung zu den Leistungszielen statt. Eine Entscheidung über deren Erreichung erfolgte auf Basis einer Bewertung der durch Herrn Meschke erbrachten individuellen Leistung.

Herrn Meschkes individuelle Leistungsziele umfassten die Überarbeitung des derzeitigen Investitionsansatzes (Gewichtung 30 %, Zielerreichung 125 %), die Neustrukturierung des Beteiligungsmanagements (Gewichtung 30 %, Zielerreichung 100 %), die Identifikation von Beteiligungsopportunitäten (Gewichtung 10 %, Zielerreichung 150 %) sowie das aktive Wertmanagement des Beteiligungsportfolios (Gewichtung 30 %, Zielerreichung 150 %). Der Gesamtszielerreichungsgrad für das Geschäftsjahr 2020 wurde somit mit 128 % bemessen. Der Modifier betrug für das Geschäftsjahr 2020 1,0 und wurde sowohl vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Lage und der Entwicklung der Gesellschaft auf

Basis des Konzernergebnisses nach Steuern für das Geschäftsjahr 2020 im Vergleich zum geplanten Konzernergebnis nach Steuern für das Geschäftsjahr 2020 als auch vor dem Hintergrund der allgemeinen individuellen Leistung im Geschäftsjahr 2020 nach billigem Ermessen durch den Aufsichtsrat festgelegt. Außergewöhnliche Entwicklungen, die zu einer Anhebung oder Absenkung der variablen Vergütung führten, waren nicht gegeben, so dass es zu keiner Anwendung des Sonderanpassungsfaktors gekommen ist. Da Herr Meschke seine Tätigkeit als Mitglied des Vorstands zum 1. Juli 2020 aufgenommen hat, erfolgte eine zeitanteilige Festsetzung des STI 2020 in Höhe von 64 Tsd. €.

5. Im Geschäftsjahr 2021 erdiente Vergütung des Vorstands

Die nachfolgenden Tabellen enthalten neben der Fixvergütung, die durch die aktiven Vorstandsmitglieder im Geschäftsjahr 2021 bzw. 2020 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 2021 aktiven Vorstandsmitglieder“ nicht die im Berichtszeitraum zugeflossenen Beträge, sondern die für den Berichtszeitraum festgesetzten Gesamtbonusbeträge angegeben. Die erdiente Gesamtvergütung bildet die Grundlage für die Überprüfung der Einhaltung der Maximalvergütung (vgl. hierzu Abschnitt „III. 6. Einhaltung Vergütungsbergrenzen“).

Hans Dieter Pötsch

Vorstandsvorsitzender (seit 1. November 2015) und Vorstand für Finanzen (seit 25. November 2009 bis 31. Januar 2022)

in Tsd. €	2021 in Tsd. €	2021 in %	2020 in Tsd. €	2020 in %
Festvergütung	500		500	
Nebenleistungen	255		316	
Summe Fixvergütung	755	100,0%	816	100,0%
Erdiente Gesamtvergütung zum Zwecke der Überprüfung der Einhaltung der Maximalvergütung	755	100,0%	816	100,0%

Dr. Manfred Döss

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

in Tsd. €	2021 in Tsd. €	2021 in %	2020 in Tsd. €	2020 in %
Festvergütung	600		562	
Nebenleistungen	91		87	
Summe Fixvergütung	691	34,0%	649	34,2%
Kurzfristiger Bonus				
STI 2021	304	15,0%		
STI 2020			280	14,8%
Langfristiger Bonus				
LTI 2021	455	22,4%		
LTI 2020			420	22,1%
Summe variable Vergütung	759	37,4%	700	36,9%
Dienstzeitaufwand	580	28,6%	548	28,9%
Erdiente Gesamtvergütung zum Zwecke der Überprüfung der Einhaltung der Maximalvergütung	2.031	100,0%	1.897	100,0%

Lutz Meschke

Vorstand für Beteiligungsmanagement (seit 1. Juli 2020)

in Tsd. €	2021 in Tsd. €	2021 in %	2020 in Tsd. €	2020 in %
Festvergütung	540		270	
Nebenleistungen			0	
Summe Fixvergütung	540	55,3%	270	58,7%
Kurzfristiger Bonus				
STI 2021	150	15,4%		
STI 2020			64	13,9%
Langfristiger Bonus				
LTI 2021	225	23,0%		
LTI 2020			96	20,9%
Summe variable Vergütung	375	38,4%	160	34,8%
Dienstzeitaufwand	62	6,3%	30	6,6%
Erdiente Gesamtvergütung zum Zwecke der Überprüfung der Einhaltung der Maximalvergütung	977	100,0%	460	100,0%

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 vorgehsehen war, erfolgte diese Bewertung durch den Aufsichtsrat nach pflichtgemäßem Ermessen.

Die individuellen Leistungsziele von Herrn Dr. Döss umfassten eine erfolgreiche und effiziente Verfahrensführung, die Weiterentwicklung der Organisation im Rechtswesen sowie die Mitarbeiterentwicklung. Herrn Meschkes individuelle Leistungsziele umfassen die Identifikation von Beteiligungsopportunitäten, die Weiterentwicklung der Organisation im Beteiligungsmanagement, das aktive Wertmanagement des Beteiligungsportfolios sowie die Mitarbeiterentwicklung.

Hinsichtlich der Festlegung des Modifiers 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 im Geschäftsjahr 2020 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.

Die Auszahlungshürde für den LTI 2021 ist erreicht, wenn im Geschäftsjahr 2023 ein positives Konzernergebnis vor Steuern erzielt wird.

Die nachfolgende Tabelle stellt die Überleitung vom Bonus-Zielbetrag auf den für das Geschäftsjahr 2021 erdienten und durch den Aufsichtsrat festgesetzten Gesamtbonusbetrag für jedes Vorstandsmitglied dar.

in Tsd. €

	Dr. Döss	Meschke
Bonus-Zielbetrag	600	250
Gesamtzielerreichungsgrad individueller Ziele in %	115	146
Zwischenbetrag	690	366
Modifier	1,1	1,1
Gesamtbonusbetrag unter Berücksichtigung Bonus-Cap (150 %)	759	375
Sonderanpassungsfaktor	1	1
Festgesetzter Gesamtbonusbetrag	759	375

Die zum 31. Dezember 2021 erdienten noch nicht ausgezahlten LTIs setzten sich aus LTI-Komponenten für die folgenden Geschäftsjahre zusammen:

	Dr. Döss	Meschke	von Hagen bis 30. Juni 2020
in Tsd. €			
LTI 2021	455	225	25 ¹
LTI 2020	420	96	150 ¹
LTI 2019	390		150
	1.265	321	325

¹ Im Zusammenhang mit dem Ausscheiden von Herrn von Hagen aus dem Vorstand der Porsche SE im Geschäftsjahr 2020 wurde vereinbart, dass die ihm gemäß seinem Vorstandsanstellungsvertrag bis zum Ende der Vertragslaufzeit am 28. Februar 2021 zustehenden vertraglichen Leistungen vollständig erfüllt werden. Infolgedessen erhält Herr von Hagen für den Zeitraum vom 1. Juli 2020 bis zum 31. Dezember 2020 eine langfristig variable Vergütung in Höhe von 75 Tsd. € (Teil des LTI 2020) sowie für den Zeitraum 1. Januar 2021 bis zum 28. Februar 2021 eine langfristige Vergütung in Höhe von 25 Tsd. € (LTI 2021). Die ursprünglich vorgesehenen Festsetzungsbzw. Auszahlungsvoraussetzungen für die variablen Vergütungen (positives Konzernergebnis vor Steuern und positive Nettoliquidität der Porsche SE) werden nicht mehr angewendet.

6. 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 Vergütungssystem 2021 gewährt werden darf und 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 erdienten, teilweise bedingten ein- und mehrjährigen variablen Vergütungskomponenten (STI und LTI und auch einschließlich etwaiger Sonderboni), sämtlicher Nebenleistungen sowie des

Dienstzeitaufwands für Altersversorgungsleistungen zusammen.

Die durch den Gesamtvorstand im Geschäftsjahr 2021 erdiente, teilweise bedingte Vergütung beträgt in Summe 4 Mio. € und liegt damit unterhalb der Vergütungsobergrenze.

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 zurückfordern („Clawback“).

Im Geschäftsjahr 2021 hat die Porsche SE keine variablen Vergütungsbestandteile von einzelnen Vorstandsmitgliedern einbehalten oder zurückgefördert.

7. Vergütung ehemaliger Vorstandsmitglieder im Geschäftsjahr 2021

Im Zusammenhang mit dem Ausscheiden von Herrn von Hagen aus dem Vorstand der Porsche SE zum 30. Juni 2020 wurde im Geschäftsjahr 2020 vereinbart, dass die ihm gemäß seines Vorstandsanstellungsvertrages bis zum Ende der Vertragslaufzeit am 28. Februar 2021 zustehenden vertraglichen Leistungen, vollständig erfüllt werden. In diesem Zusammenhang wurde für die Geschäftsjahre 2020 bzw. 2021 (zeitanteilig) ein Gesamtbonusbetrag (STI und LTI) von jeweils pauschal 250 Tsd. € festgelegt. Die Fälligkeit richtet sich nach den üblichen im Dienstvertrag vereinbarten Zeitpunkten, die Auszahlungsvoraussetzungen (positives Konzernergebnis vor Steuern und – im Fall der langfristigen variablen Vergütung – zusätzlich positive Nettoliquidität der Porsche SE) finden keine Anwendung mehr.

Infolgedessen erhielt Herr von Hagen im Geschäftsjahr 2021 ein Festgehalt von 90 Tsd. €, Nebenleistungen von 9 Tsd. €, eine kurzfristige variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2020 in Höhe von 100 Tsd. € sowie eine langfristige variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2018 in Höhe von 150 Tsd. €. Die gewährte und geschuldete Vergütung im Geschäftsjahr 2021 betrug somit 349 Tsd. € setzt sich zu 28 % aus festen und zu 72 % aus variablen Vergütungsbestandteilen zusammen.

Der LTI 2018 wurde durch den Aufsichtsrat auf Basis vormaliger Vergütungsgrundsätze in 2019 festgesetzt (analog zu Abschnitt „III. 2. Variable Vergütung (im Berichtsjahr relevante vormalige Vergütungsgrundsätze“). Die individuellen Leistungsziele von Herrn von Hagen umfassten die Schaffung der organisatorischen Voraussetzungen für ein professionelles Beteiligungsmanagement, die Weiterentwicklung und Operationalisierung der Investmentstrategie, die Positionierung der Porsche SE am Kapitalmarkt als leistungsfähige Beteiligungsplattform sowie die Rendite- und risikoorientierte Steuerung des Beteiligungsportfolios. Im Aufsichtsrat fand hierzu im Geschäftsjahr 2019 eine ausführliche Befassung zu den Leistungszielen statt. Eine

Entscheidung über deren Erreichung erfolgte auf Basis einer Bewertung der durch Herrn von Hagen erbrachten individuellen Leistung nach pflichtgemäßem Ermessen. In Bezug auf den LTI 2018 wurde durch den Aufsichtsrat ein Bonus in Höhe von 150 Tsd. € (Maximalbonusbetrag: 180 Tsd. €) gewährt.

IV. Vergütung des Aufsichtsrats

Aufsichtsratsvergütungssystem im Geschäftsjahr 2021

Die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder der Porsche SE ist in § 13 der Satzung festgesetzt. 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 2021 aktiven
Aufsichtsratsmitglieder**

Die nachfolgend dargestellten Vergütungen der gegenwärtigen Mitglieder des Aufsichtsrats der Porsche SE betreffen die im Geschäftsjahr 2021 (bzw. 2020) 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 2020 (bzw. 2019) handelt.

	2021		2020	
	Festvergütung	Vergütung für Ausschuss- tätigkeit	Gesamt	Gesamt
in Tsd. €				
Dr. Wolfgang Porsche	150	50	200	200
Dr. Hans Michel Piëch	100	75	175	175
Prof. Dr. Ulrich Lehner	75	100	175	175
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	75	75	150	150
Mag. Josef Michael Ahorner	75		75	75
Mag. Marianne Heiß	75		75	75
Dr. Günther Horvath	75		75	75
Dr. Stefan Piëch	75		75	75
Peter Daniell Porsche	75		75	75
Prof. KR Ing. Siegfried Wolf	75		75	54
Gesamt	850	300	1.150	1.129

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 Vorstandsmitglieder, 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 2021 aktiven Vorstandsmitglieder“ und „III. 7 Vergütung ehemaliger Vorstandsmitglieder im Geschäftsjahr 2021“ bzw. „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 Konzernergebnis nach Steuern der Porsche SE als wesentliche Steuerungsgröße dient und auch die variable Vorstandsvergütung beeinflusst, wird zudem die Entwicklung des Konzernergebnisses nach Steuern dargestellt.

Für die Entwicklung der durchschnittlichen Vergütung der Arbeitnehmer wird auf den Kreis der Mitarbeiter der Porsche SE unterhalb des Vorstands, d.h. einschließlich der ersten Führungsebene, (jedoch ohne Berücksichtigung der Arbeitnehmer von Konzerngesellschaften) abgestellt. Die Vergütung von Teilzeitarbeitskräften wird auf Vollzeitäquivalente hochgerechnet.

Veränderung 2021 gegenüber 2020	Veränderung 2020 gegenüber 2019	Veränderung 2019 gegenüber 2018	Veränderung 2018 gegenüber 2017	Veränderung 2017 gegenüber 2016
--	--	--	--	--

Vorstandsvergütung

Hans Dieter Pötsch	-7,4%	-1,0%	-5,8%	3,9%	1,3%
Dr. Manfred Döss	43,1%	-3,1%	-17,1%	0,7%	101,2%
Lutz Meschke (seit 1.7.2020)	123,6% ¹				
Philipp von Hagen (bis 30.6.2020)	-60,5% ¹	0,2%	3,4%	-3,3%	44,4%

Aufsichtsratvergütung

Dr. Wolfgang Porsche	0,0%	0,0%	50,2%	-7,4%	-13,2%
Dr. Hans Michel Piëch	0,0%	0,0%	103,1%	-12,9%	1,1%
Prof. Dr. Ulrich Lehner	0,0%	0,0%	31,5%	-3,4%	-15,3%
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	0,0%	0,0%	50,2%	-13,4%	-10,4%
Mag. Josef Michael Ahorner (seit 4.7.2018)	0,0%	101,7% ¹			
Mag. Marianne Heiß (seit 15.5.2018)	0,0%	58,0% ¹			
Dr. Günther Horvath (seit 13.3.2018)	0,0%	24,1% ¹			
Dr. Stefan Piëch (seit 4.7.2018)	0,0%	101,7% ¹			
Peter Daniell Porsche (seit 4.7.2018)	0,0%	101,7% ¹			
Prof. KR Ing. Siegfried Wolf (seit 11.4.2019)	37,7% ¹				

Ertragsentwicklung

Jahresergebnis der Porsche SE (HGB)	17,2%	-10,8%	64,1%	104,5%	-435,8%
Konzernergebnis nach Steuern der Porsche SE	74,0%	-40,5%	26,3%	6,5%	138,5%

Entwicklung der durchschnittlichen Mitarbeitervergütung

Gesamtbelegschaft Porsche SE	1,7%	4,9%	-3,7%	0,6%	-2,0%
------------------------------	------	------	-------	------	-------

¹ Veränderungen ergeben sich insbesondere aus dem Zeitpunkt des Eintritts bzw. des Ausscheidens aus dem Vorstand bzw. Aufsichtsrat.

Stuttgart, den 18. März 2022
Porsche Automobil Holding SE

Der Vorstand

Der Aufsichtsrat

Prüfungsvermerk des Wirtschaftsprüfers

50

An die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart

Wir haben den zur Erfüllung des § 162 AktG aufgestellten Vergütungsbericht der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 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 Kontrollsysteem, 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 Kontrollsysteums 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 bis zum 31. Dezember 2021 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 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 Vertrages einbezogen. § 334 BGB, wonach Einwendungen aus einem Vertrag auch Dritten entgegengehalten werden können, ist nicht abbedungen.

Stuttgart, den 18. März 2022

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Harald Kayser
Wirtschaftsprüfer

Jürgen Berghaus
Wirtschaftsprüfer

Porsche SE Aktie

Aktienmärkte¹

Im Berichtsjahr 2021 bestimmte die Covid-19-Pandemie weiterhin die politische und gesellschaftliche Diskussion. Nach Zulassung der Impfstoffe und dem Start der globalen Impfkampagnen gingen die Infektionszahlen im Sommer 2021 deutlich zurück. Dies wirkte sich auch auf die internationalen Finanzmärkte aus, die angesichts sich aufhellender Aussichten zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung mit einer Aufwärtsbewegung reagierten. Erst gegen Ende 2021 sorgten Virusmutationen wie Delta und Omikron mit weltweit wieder steigenden Infektionszahlen für erneute Unsicherheit.

Neben Covid-19 hatten viele Unternehmen des produzierenden Gewerbes mit dem globalen Halbleitermangel sowie insgesamt mit erheblichen Beeinträchtigungen der Lieferketten zu kämpfen. Auch die Automobilindustrie war davon betroffen. Der gegen Ende 2021 sprunghafte Anstieg der Inflation in der Eurozone löste zudem eine erneute Diskussion über die anhaltende Niedrigzinspolitik der Europäischen Zentralbank aus.

Weitere Einflussfaktoren auf die Finanzmärkte waren die Außen- und Wirtschaftspolitik der USA unter dem neuen US-Präsidenten Joe Biden und deren Verhältnis zu China, politische Krisen, die etwa der Abzug der US-Truppen aus Afghanistan auslöste,

und die Beziehungen zwischen der Europäischen Union und Russland. Auf nationaler Ebene bestimmte im Spätsommer 2021 die Bundestagswahl die wirtschaftspolitische Diskussion.

Der Deutsche Aktienindex (DAX) zeigte 2021 eine positive Entwicklung. Nach seinem Jahrestief am 29. Januar mit 13.432,87 Punkten stieg der Index bis August kontinuierlich an, ehe in der zweiten Jahreshälfte eine Seitwärtsbewegung mit leichten Ausschlägen nach oben einsetzte. Am 17. November erreichte der DAX sein Jahreshoch (16.251,13 Punkte). Das Handelsjahr beendete er mit einem Stand von 15.884,86 Punkten – einem Plus von 2.166,08 Zählern bzw. 15,79 Prozent gegenüber dem Schlusskurs vom 30. Dezember 2020 (13.718,78 Punkte).

Der Euro Stoxx 50 wies zum Ende des Jahres 2021 mit einem Stand von 4.298,41 Punkten ein Plus von 20,99 Prozent im Vergleich zum Schlusskurs 2020 (3.552,64 Punkte) aus. Das Jahreshoch wurde mit 4.401,49 Zählern am 16. November erreicht. Der Jahrestiefstand betrug am 29. Januar 3.481,44 Punkte.

Der Kurs der Vorzugsaktie der Porsche SE folgte in der ersten Hälfte des Geschäftsjahres 2021 der allgemeinen Marktentwicklung und stieg von seinem Jahrestief am 11. Januar 2021 (54,98 Euro)

¹ Xetra-Handel, alle Angaben mit Bezug auf den jeweiligen Tagesschlusskurs



kontinuierlich an. Am 7. Juni 2021 erreichte er mit 101,20 Euro seinen Höchststand. Im Herbst sank das Kursniveau wieder etwas ab, so dass zum Jahresende 2021 ein Aktienkurs von 83,44 Euro zu Buche stand. Das entspricht einem Plus von 47,94 Prozent gegenüber dem Jahresendkurs 2020 (56,40 Euro).

Seit September 2021 ist die Porsche SE im DAX gelistet. Für unser Unternehmen ist das ein bedeutender Schritt, denn damit hat sich die Wahrnehmung in der breiten Öffentlichkeit erhöht. Wir sind überzeugt, durch den größeren Bekanntheitsgrad als Beteiligungsholding noch attraktiver zu werden.

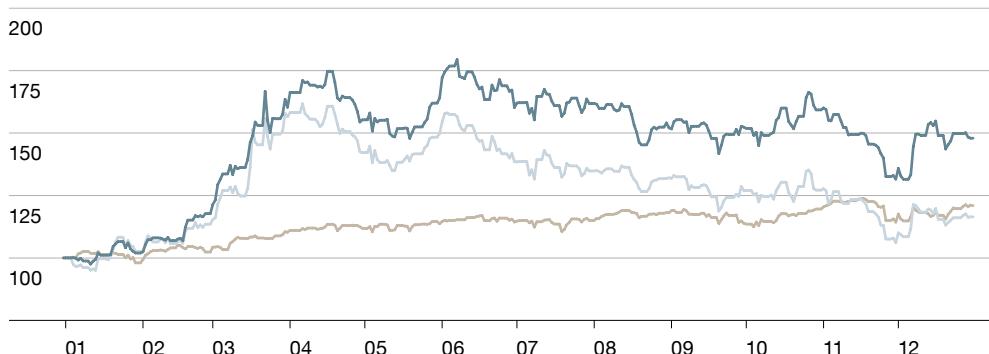
Hauptversammlung 2021

Die ordentliche Hauptversammlung der Porsche SE fand am 23. Juli 2021 statt – wie im Vorjahr als virtuelle Veranstaltung. Grund dafür war die weiterhin vorherrschende Unsicherheit über die Beschränkung von Teilnehmerzahlen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie. Die Aktionäre beschlossen die Ausschüttung einer Dividende von 2,21 Euro je Vorzugsaktie und von 2,204 Euro je Stammaktie für das Geschäftsjahr 2020. Das entspricht einer gegenüber dem Vorjahr unveränderten Ausschüttungssumme von rund 676 Millionen Euro.

Den im Geschäftsjahr 2020 amtierenden Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats wurde Entlastung erteilt.

Kursentwicklung Porsche SE Vorzugsaktie 2021

(Index: 31. Dezember 2020)



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 ¹	306.250.000 €
Stückelung	Je 153.125.000 Stamm- und Vorzugsaktien
Aktiengattung	Nennwertlose Inhaberaktien

¹ Davon die Hälfte als Stammaktien

Aktionärsstruktur

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

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

Kennzahlen der Porsche SE Aktie

	2021	2020	2019
Jahresschlusskurs ^{1,2}	€ 83,44	56,40	66,64
Jahreshöchstkurs ^{1,2}	€ 101,20	69,86	70,00
Jahrestiefstkurs ^{1,2}	€ 54,98	30,27	50,28
Anzahl ausgegebene Stammaktien (31. Dezember)	153.125.000	153.125.000	153.125.000
Anzahl ausgegebene Vorzugsaktien (31. Dezember)	153.125.000	153.125.000	153.125.000
Marktkapitalisierung (31. Dezember) ³	€ 25.553.500.000	17.272.500.000	20.408.500.000
Ergebnis je Stammaktie aus fortgeführten Aktivitäten ⁴	€ 14,90	8,59	14,39
Ergebnis je Vorzugsaktie aus fortgeführten Aktivitäten ⁴	€ 14,90	8,59	14,39
Dividende je Stammaktie	€ 2,554 ⁵	2,204	2,204
Dividende je Vorzugsaktie	€ 2,560 ⁵	2,210	2,210

¹ Vorzugsaktie im Xetra-Handel

² basierend auf Tagesschlusskurs

³ Stammaktien mit dem Marktpreis der Vorzugsaktien bewertet

⁴ Verwässert und unverwässert

⁵ Vorschlag an die Hauptversammlung der Porsche SE

Investor Relations-Aktivitäten

Der Vorstand und die Investor Relations-Abteilung der Porsche SE standen im Geschäftsjahr 2021 unverändert in intensivem Austausch mit Aktienanalysten und Investoren. Dieser ging über die regelmäßige Berichterstattung in Quartals- und Halbjahresberichten sowie in der ordentlichen Hauptversammlung deutlich hinaus. Wegen der Covid-19-Pandemie waren Präsenzveranstaltungen und Roadshows auch 2021 nur in sehr reduzierter Form möglich. Um dem Informationsbedürfnis der Kapitalmarktteilnehmer dennoch volumnäßig nachzukommen, nutzte das Investor Relations-Team digitale Kommunikationskanäle wie virtuelle Meetings oder Telefonkonferenzen.

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

Aus Nachhaltigkeitsgründen und zur Kostenreduzierung hat die Porsche SE im Geschäftsjahr 2021 erstmals auf eine gedruckte Version ihres Geschäftsberichts verzichtet. Der aktuelle Geschäftsbericht sowie sämtliche früheren Geschäftsberichte seit der Unternehmensgründung im Jahr 2007 stehen auf der Website zum Download bereit:

<https://www.porsche-se.com/investor-relations-finanzpublikationen>

Konzernlagebericht
und Lagebericht
der Porsche Automobil
Holding SE



2

Konzernlagebericht und Lagebericht der Porsche Automobil Holding SE

58	Grundlagen des Konzerns
60	Wirtschaftsbericht
60	Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern
66	Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern
71	Geschäftsverlauf
76	Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
82	Porsche Automobil Holding SE (Jahresabschluss nach HGB)
86	Nachhaltige Wertsteigerung im Porsche SE Konzern
87	Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage der Porsche SE sowie des Porsche SE Konzerns
88	Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung
111	Veröffentlichung der Erklärung zur Unternehmensführung
112	Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
114	Prognosebericht und Ausblick
118	Glossar

Grundlagen des Konzerns

Die Porsche Automobil Holding SE („Porsche SE“ oder „Gesellschaft“) als oberstes Mutterunternehmen des Porsche SE Konzerns ist eine Europäische Aktiengesellschaft und hat ihren Firmensitz am Porscheplatz 1 in 70435 Stuttgart, Deutschland. Zum 31. Dezember 2021 beschäftigte der Porsche SE Konzern 882 Mitarbeiter (916 Mitarbeiter).

Zum Porsche SE Konzern gehören die vollkonsolidierten Tochterunternehmen Porsche Beteiligung GmbH, Stuttgart, Porsche Zweite Beteiligung GmbH, Stuttgart, Porsche Dritte Beteiligung GmbH, Stuttgart, und Porsche Vierte Beteiligung GmbH, Stuttgart. Die Beteiligungen an der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg („Volkswagen AG“ oder „Volkswagen“), und der INRIX Inc., Kirkland, Washington/USA („INRIX“), werden als assoziierte Unternehmen in den IFRS Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen. Die PTV Planung Transport Verkehr GmbH, Karlsruhe (vormals PTV Planung Transport Verkehr AG, Karlsruhe) („PTV“), mit ihren Tochterunternehmen (zusammen „PTV Group“) wird zum 31. Dezember 2021 als vollkonsolidiertes Unternehmen in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen. In Folge der Veräußerung eines Mehrheitsanteils an der PTV wurde die PTV Group im Januar 2022 entkonsolidiert. Der bei der Porsche SE mittelbar verbleibende Minderheitsanteil an der PTV wird fortan als assoziiertes Unternehmen in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen.

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

Beteiligungsmanagement der Porsche SE

Die Porsche SE ist eine Holdinggesellschaft mit Beteiligungen in den Bereichen Mobilitäts- und Industrietechnologie. Sie hält insbesondere die Mehrheit der Stammaktien der Volkswagen AG, einem der weltweit führenden Automobilhersteller. Die Volkswagen AG hält als Muttergesellschaft des Volkswagen Konzerns unmittelbar bzw. mittelbar Beteiligungen an der AUDI AG, der SEAT S.A., der ŠKODA AUTO a.s., der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG („Porsche AG“), der TRATON SE („TRATON“), der Volkswagen Financial Services AG, der Volkswagen Bank GmbH sowie an zahlreichen weiteren Gesellschaften im In- und Ausland. Über die Beteiligung an Volkswagen hinaus hält der Porsche SE Konzern die bis zum 31. Dezember 2021 vollkonsolidierte PTV Group sowie Minderheitsbeteiligungen an sieben Technologieunternehmen in den USA, Israel und Deutschland.



Die Investitionsstrategie der Porsche SE zielt auf die nachhaltige Wertschaffung für ihre Aktionäre. Diese orientiert sich an der Wertsteigerung des verwalteten Vermögens sowie an den Dividendenausschüttungen. Die Beteiligungen der Porsche SE werden in zwei Kategorien unterteilt. Zu der ersten Kategorie zählt die langfristige Kernbeteiligung an der Volkswagen AG. Zu der zweiten Kategorie zählen Portfolioanteile, die von der Porsche SE in der Regel auf Zeit gehalten werden. Solche Beteiligungen zeichnen sich typischerweise durch ein hohes Wachstums- und Wertsteigerungspotenzial während der Halteperiode aus. In beiden Investmentkategorien liegt der Sektorfokus auf der Mobilitäts- und Industrietechnologie.

Steuerungs- und Kennzahlensystem

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

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

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

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

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

Wirtschaftsbericht

Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern

Weltweite Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2

Das überwiegend dynamische Infektionsgeschehen im Zusammenhang mit der weltweiten Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 setzte sich zunächst auch im Jahr 2021 vielerorts fort. Im Laufe des Jahres nahmen viele Länder abhängig vom jeweiligen Fortschritt ihrer Impfkampagne Einschränkungen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens weitgehend zurück. Die weltweite Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 hat im Jahr 2021 insgesamt zu erheblichen Beeinträchtigungen in sämtlichen Bereichen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens geführt.

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 erhöhte sich im Geschäftsjahr 2021 auf 14,8 Mrd. € nach 8,3 Mrd. € im Vorjahreszeitraum. Von Januar bis Dezember 2021 ergaben sich im operativen Ergebnis negative Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der

Dieselthematik in Höhe von 0,8 Mrd. € (0,9 Mrd. €) im Bereich Pkw. Sie resultierten im Wesentlichen aus Rechtsrisiken. Des Weiteren hatten die Covid-19-Pandemie und die weltweit ergriffenen Maßnahmen zu deren Eindämmung sowie Versorgungsengpässe bei Halbleitern zu Beeinträchtigungen geführt (siehe dazu auch das Kapitel „Geschäftsverlauf“ sowie die „Ertragslage des Volkswagen Konzerns“).

Zum 31. Dezember 2021 ergaben sich auf Grundlage der Ertragserwartungen keine Anhaltspunkte für einen Wertberichtigungsbedarf des at Equity-Buchwerts der Beteiligung an der Volkswagen AG. Jedoch sind Auswirkungen auf die Werthaltigkeit der Beteiligung insbesondere bei etwaigen nachhaltigen Ergebnisrückgängen bspw. aufgrund der Auswirkungen aus der Covid-19-Pandemie, Engpässen bei Vorprodukten, insbesondere Halbleitern, und Rohstoffen, dem Russland-Ukraine-Konflikt und/oder einem etwaigen weiteren Anstieg der Kosten zur Bewältigung der Dieselthematik nicht auszuschließen. Zudem können sich hieraus Folgewirkungen auf die Dividendenpolitik der Volkswagen AG und somit auf die Mittelzuflüsse auf Ebene der Porsche SE ergeben. Auf die Ausführungen im Kapitel „Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung“ des zusammengefassten Konzernlageberichts für das Geschäftsjahr 2021 wird verwiesen.



Abschluss der Beteiligung von Bridgepoint an der PTV

Im Oktober 2021 haben Bridgepoint Advisers Limited, London/Großbritannien („Bridgepoint“), und die Porsche SE eine Partnerschaft zur Weiterentwicklung der PTV geschlossen. Die Transaktion wurde nach Erfüllung aller Vollzugsbedingungen im Januar 2022 abgeschlossen. Danach ist Bridgepoint zunächst mit 60 % an der PTV beteiligt, während die Porsche SE zunächst weiterhin mittelbar einen maßgeblichen Anteil von 40 % am Unternehmen hält. Der Porsche SE sind aus dieser Transaktion im Geschäftsjahr 2022 insgesamt rund 0,2 Mrd. € zugeflossen. Zudem wird im Geschäftsjahr 2022 ein Entkonsolidierungserfolg in Höhe von rund 0,1 Mrd. € im Ergebnis aus nicht fortgeführten Aktivitäten erfasst.

Im März 2022 hat die Porsche SE zusammen mit Bridgepoint die Econolite Group, Inc., Anaheim, Kalifornien/USA („Econolite“), erworben. Zusammen mit der PTV entsteht damit ein globaler, technologisch führender Anbieter zukunftsweisender Infrastruktur- und Verkehrslösungen. PTV und Econolite werden unter einer gemeinsamen Dachgesellschaft zusammengeführt. Zur Finanzierung des Kaufpreises wird sich die Porsche SE an einer Kapitalerhöhung mit einem Betrag im unteren zweistelligen Millionenbereich beteiligen. Die bisherigen Eigentümer von Econolite werden mit einem Minderheitsanteil von rund 10 % an der neuen Gruppe beteiligt sein, wodurch sich der Anteilsbesitz von Porsche SE und Bridgepoint an der kombinierten Gruppe aus PTV und Econolite proportional reduziert. Es ist geplant,

die Transaktion nach Einholung aller regulatorischen Genehmigungen bis Mitte 2022 abzuschließen.

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, die sich im Berichtszeitraum in diesen Verfahren ereignet haben, dargestellt, wobei der Porsche SE nach wie vor keine belastbaren Erkenntnisse oder Einschätzungen vorliegen, die zu einer anderen Bewertung der rechtlichen Risiken führen würden.

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

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



machen insgesamt 40 Kläger angebliche Schadensersatzansprüche in Höhe von rund 5,4 Mrd. € (zzgl. Zinsen) geltend. Seit Beginn des Musterverfahrens fanden bereits mehrere Termine zur mündlichen Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Celle statt, in denen das Gericht unter anderem seine vorläufige Auffassung zum Sach- und Streitstand erläutert hat. Die nächsten Termine für mündliche Verhandlungen sind ab dem 28. April 2022 terminiert. Die Porsche SE ist der Auffassung, dass die Klagen in den ausgesetzten Ausgangsverfahren unbegründet und die im Musterverfahren mit den Feststellungszielen begehrten Feststellungen nicht zu treffen sind. Die Porsche SE sieht sich durch den bisherigen Verlauf der mündlichen Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Celle in dieser Auffassung bestätigt.

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

Die Porsche SE und zwei Gesellschaften eines Investmentfonds streiten seit dem Jahr 2012 über das Bestehen angeblicher Ansprüche in Höhe von rund 195 Mio. US\$ und haben wechselseitig Klagen in

Deutschland und England eingereicht. Das englische Verfahren wurde am 6. März 2013 auf beiderseitigen Parteiantrag ausgesetzt, bis in dem beim Landgericht Stuttgart begonnenen Verfahren rechtskräftig über die Frage entschieden wurde, welches Gericht das zuerst angerufene Gericht ist. Eine rechtskräftige Entscheidung zu dieser Frage steht noch aus. Derzeit ist das Verfahren beim Oberlandesgericht Stuttgart anhängig. Am 21. Dezember 2021 hat das Oberlandesgericht Stuttgart beschlossen, Zeugen im Wege eines Rechtshilfeersuchens im Vereinigten Königreich vernehmen zu lassen. Die Porsche SE hält die in England erhobene Klage für unzulässig und die geltend gemachten Ansprüche für unbegründet.

Klageverfahren und rechtliche Risiken im Zusammenhang mit der Dieselthematik

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

Vor dem Landgericht Stuttgart sind derzeit in erster Instanz 204 Klagen rechtshängig. Die in erster Instanz anhängigen Klagen sind, soweit beziffert, auf



Schadensersatz in Höhe von insgesamt rund 789,9 Mio. € (zzgl. Zinsen) und teils auf Feststellung einer Schadensersatzverpflichtung gerichtet. Vor dem Landgericht Braunschweig sind 24 Schadensersatzklagen mit einem Klagevolumen (nach derzeitiger Einschätzung der zum Teil unklaren Klageanträge) von rund 8,3 Mio. € (zzgl. Zinsen) gegen die Porsche SE anhängig. Eine Vielzahl der Verfahren vor dem Landgericht Stuttgart und dem Landgericht Braunschweig sind derzeit im Hinblick auf beim Oberlandesgericht Stuttgart und beim Oberlandesgericht Braunschweig anhängige KapMuG-Verfahren ausgesetzt. Die Porsche SE hält die vor dem Landgericht Stuttgart gegen sie erhobenen Klagen für unbegründet. Die vor dem Landgericht Braunschweig gegen die Porsche SE erhobenen Klagen hält die Porsche SE für unzulässig und unbegründet.

Vor dem Oberlandesgericht Stuttgart sind drei weitere Verfahren, in denen insgesamt weitere rund 288 Mio. € (zzgl. Zinsen) Schadensersatz geltend gemacht wurden, in der Berufungsinstanz anhängig. In zwei der in der Berufungsinstanz befindlichen Verfahren, in denen insgesamt rund 164 Mio. € (zzgl. Zinsen) Schadensersatz geltend gemacht worden sind, hatte das Landgericht Stuttgart am 24. Oktober 2018 den Klagen in Höhe von rund 47 Mio. € (zzgl. Zinsen) stattgegeben und die Klagen im Übrigen abgewiesen. Die Porsche SE und die jeweilige Klägerseite haben Berufung eingelegt. In einem der Verfahren wurde nach mündlicher Verhandlung ein Termin zur Verkündung einer Entscheidung auf den 31. März 2022 bestimmt. In dem weiteren, teilweise in der Berufungsinstanz befindlichen Verfahren wenden sich Kläger dagegen, dass das Landgericht Stuttgart ihre Klagen am 26. August 2021 als

unzulässig abgewiesen hat. Der Streitwert beläuft sich auf rund 124 Mio. € (zzgl. Zinsen). Die Porsche SE hält auch diese, vor dem Oberlandesgericht Stuttgart anhängigen Klagen für unbegründet.

Beim Oberlandesgericht Stuttgart ist ein durch Vorlagebeschluss des Landgerichts Stuttgart vom 28. Februar 2017 eingeleitetes KapMuG-Verfahren anhängig. Das Oberlandesgericht Stuttgart hat am 22. Oktober 2020 einen Musterkläger bestimmt. Es haben bisher drei Termine zur mündlichen Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Stuttgart stattgefunden. Der nächste Termin ist für den 13. Juli 2022 bestimmt. Weitere Termine zur mündlichen Verhandlung sind derzeit nicht bestimmt.

Nach entsprechenden Aussetzungsbeschlüssen des Landgerichts Braunschweig und der Stuttgarter Gerichte ist die Porsche SE weitere Musterbeklagte des Musterverfahrens vor dem Oberlandesgericht Braunschweig. Das Oberlandesgericht Braunschweig hat einen mittlerweile rechtskräftigen Teilmusterentscheid zu Zuständigkeitsfragen erlassen. Es haben mehrere Termine zur mündlichen Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Braunschweig stattgefunden. Der nächste Termin ist für den 26. April 2022 bestimmt.

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

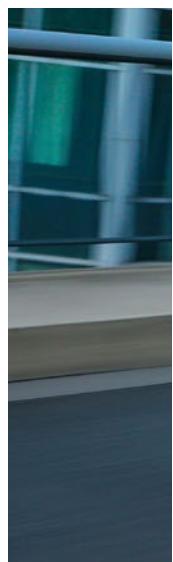
Das im Zusammenhang mit dem eingestellten Ermittlungsverfahren wegen des Verdachts der Marktmanipulation gegen (frühere) Vorstandsmitglieder eingeleitete Bußgeldverfahren gemäß §§ 30, 130 OWiG gegen die Porsche SE ist zwischenzeitlich eingestellt worden.

Im Zusammenhang mit der Dieselthematik 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.

Statusverfahren betreffend die Zusammensetzung des Aufsichtsrats der Porsche SE

Beim Landgericht Stuttgart wurde ein sogenanntes Statusverfahren gegen die Porsche SE anhängig gemacht. Der Antragsteller hat mit seinen Anträgen vom 11. Juli 2021 und 18. Juli 2021 sinngemäß beantragt festzustellen, dass der Aufsichtsrat der Porsche SE je zur Hälfte aus Anteilseignervertretern und aus Arbeitnehmervertretern zusammenzusetzen ist. Die Porsche SE hält diesen Antrag für unzulässig und unbegründet.





Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern

Covid-19-Pandemie / Versorgungsengpässe

Im Laufe des Jahres 2021 wurden viele restriktive Maßnahmen auch aufgrund der zunehmenden Impfquote gelockert. Im Konzernabschluss der Volkswagen AG zum 31. Dezember 2021 waren keine wesentlichen Wertberichtigungen aufgrund der Covid-19-Pandemie vorzunehmen. In der gesamten Industrie haben sich Versorgungsengpässe bei Halbleitern und daraus resultierende Lieferengpässe zunehmend negativ bemerkbar gemacht. Auch beim Volkswagen Konzern hatte dies Auswirkungen auf die Produktion. Zu weiteren Ausführungen wird auf das Kapitel „Geschäftsverlauf“ sowie die Abschnitte „Ertragslage des Volkswagen Konzerns“, „Chancen und Risiken des Volkswagen Konzerns“ und „Voraussichtliche Entwicklung des Volkswagen Konzerns“ verwiesen.

Dieselthematik

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 Vorstandsebene von Volkswagen entwickelt und implementiert. Vorstandsmitglieder hatten bis zum Sommer 2015 keine Kenntnis von der Entwicklung und Implementierung dieser Softwarefunktion erlangt.

Im Geschäftsjahr 2021 waren im Zusammenhang mit der Dieselthematik Sondereinflüsse in Höhe von 751 Mio. € auf Ebene des Volkswagen Konzerns zu erfassen. Diese resultieren aus zusätzlichen Aufwendungen im Wesentlichen für Rechtsrisiken in Höhe von 968 Mio. €. Gegenläufig wirkten Erträge aus Schadensersatzleistungen sowie Erträge aus nicht benötigten Vorsorgen für Gewährleistungsmaßnahmen.



Hintergrund für die Erträge aus Schadensersatzleistungen in Höhe von 217 Mio. € sind die im Juni 2021 mit ehemaligen Vorstandsmitgliedern geschlossenen Vereinbarungen. Diese hatten das Ziel, die Aufarbeitung der Dieselthematik in Bezug auf die zivilrechtlichen Verantwortlichkeiten der Organmitglieder zügig, rechtssicher sowie endgültig zu beenden. Hierzu schlossen Volkswagen und Audi mit Herrn Prof. Dr. Winterkorn und Herrn Stadler jeweils einen Vergleich über Schadensersatzleistungen (Haftungsvergleich) im Zusammenhang mit der Dieselthematik. Die Höhe der Schadensersatzleistung von Herrn Prof. Dr. Winterkorn liegt bei 11,2 Mio. €, die von Herrn Stadler bei 4,1 Mio. €. Darüber hinaus sind in diesem Zusammenhang Verpflichtungen in Höhe von 3,1 Mio. € aufgelöst worden. Weiterhin einigte sich Volkswagen mit den beteiligten Versicherern aus der Managerhaftpflichtversicherung (D&O-Versicherung) auf die Zahlung eines Betrags in Höhe von insgesamt 270 Mio. € (Deckungsvergleich), wovon 196 Mio. € ertragswirksam erfasst worden sind.

Darüber hinaus wurde eine Einigung über Schadensersatzleistungen durch jeweils ein ehemaliges Vorstandsmitglied von Audi und Porsche AG erzielt. Ein ehemaliger Audi-Vorstand war nicht zu einer Einigung bereit, gegen ihn werden gerichtliche Schritte vorbereitet. Ansprüche gegen ein früheres Vorstandsmitglied der Marke Volkswagen Pkw wurden bereits geltend gemacht. Die ordentliche Hauptversammlung der Volkswagen AG hat diesen Vereinbarungen am 22. Juli 2021 zugestimmt.

Wesentliche Transaktionen

Erwerb Navistar

Am 1. Juli 2021 hat eine Gesellschaft der TRATON GROUP alle ausstehenden Anteile des US-amerikanischen Nutzfahrzeugherstellers Navistar International Corporation („Navistar“) mit Sitz in Lisle, Illinois/USA, erworben. Der mit Zahlungsmitteln gezahlte Kaufpreis betrug 3,1 Mrd. € (3,7 Mrd. US\$). TRATON hält nun mittelbar 100 % der Anteile an der bisher nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligung (Anteil von 16,7 %) an Navistar. Die erstmalige Bilanzierung der Akquisition ist aufgrund der Größe der Transaktion noch nicht finalisiert, da die internen Prüfungen der zugrunde liegenden Informationen noch nicht abgeschlossen sind. Dementsprechend sind die zum 31. Dezember 2021 im Volkswagen Konzern erfassten Beträge vorläufig. Im Rahmen der Erstkonsolidierung war mit dem Übergang der Bilanzierung von Navistar von at Equity auf Vollkonsolidierung ein nicht zahlungswirksamer Ertrag in Höhe von 182 Mio. € im Finanzergebnis des Volkswagen Konzerns zu erfassen. Das Ergebnis nach Steuern unter Berücksichtigung von Abschreibungen auf die aufgedeckten stillen Reserven des Volkswagen Konzerns verringerte sich um 0,2 Mrd. €.

Zur Veräußerung gehaltene Beteiligungen

Im März 2021 haben die Brose Fahrzeugteile SE & Co. Kommanditgesellschaft („Brose“) und die VW Finance Luxemburg S.A., eine Tochtergesellschaft der Volkswagen AG, einen Vertrag zur Schaffung eines gemeinsamen Unternehmens im Bereich Entwicklung und Fertigung von Komplettositzen, Sitzstrukturen und -komponenten sowie Innenraumlösungen geschlossen. Dabei beteiligt sich Brose zur Hälfte an der Volkswagen Konzerngesellschaft SITECH Sp. z o.o., Polkowice/Polen („SITECH“). An dem gemeinsamen Unternehmen halten Brose und Volkswagen jeweils 50 %, Brose wird aber die industrielle Führung übernehmen. In der Folge wird Brose das gemeinsame Unternehmen beherrschen und Volkswagen wird dieses aufgrund des dann vorliegenden maßgeblichen Einflusses als assoziiertes Unternehmen at Equity bilanzieren. Mit Erfüllung aller Vollzugsbedingungen fand die Umsetzung der Transaktion am 1. Januar 2022 statt. Die Vermögenswerte der SITECH werden gemäß IFRS 5 zum Geschäftsjahresende im Volkswagen Konzernabschluss als „zur Veräußerung gehalten“ klassifiziert.

Gründung der Bugatti Rimac d.o.o., Sveta Nedelja/Kroatien

In 2021 haben der Volkswagen Konzern und Rimac Automobili d.o.o., Sveta Nedelja/Kroatien („Rimac“) die Bugatti Rimac d.o.o. mit Hauptsitz in Sveta Nedelja gegründet. Volkswagen hat dabei seine vollkonsolidierten Tochtergesellschaften Bugatti Automobiles S.A.S., Molsheim/Frankreich und zunächst 51 % der Bugatti International S.A., Strassen/Luxemburg eingebracht. Aus der Einbringung ergab sich unter Berücksichtigung einer anteiligen Ergebniseliminierung ein nicht liquiditätswirksamer Ertrag im sonstigen betrieblichen Ergebnis des Volkswagen Konzerns in Höhe von 124 Mio. €. An dem Unternehmen halten Rimac 55 % und Volkswagen über die Porsche AG 45 % der Anteile. Außerdem ist die Porsche AG mit 22 %

direkt an Rimac beteiligt. Beide Beteiligungen werden im Konzernabschluss der Volkswagen AG unter den at Equity bewerteten Anteilen ausgewiesen.

Veräußerung MAN Truck & Bus Österreich GesmbH, Steyr/Österreich

Im Zuge von Restrukturierungsmaßnahmen wurde die Veräußerung der MAN Truck & Bus Österreich GesmbH, Steyr/Österreich („MTBÖ“) mit Wirkung zum 31. August 2021 vollzogen. Die Vermögenswerte und Schulden der MTBÖ wurden bis zur Veräußerung als Veräußerungsgruppe im Abschluss des Volkswagen Konzerns dargestellt. Im Zusammenhang mit der Veräußerung wurde im Volkswagen Konzern ein Aufwand erfasst, der mit 160 Mio. € im Wesentlichen auf Wertminderungen des Sachanlagevermögens und mit 144 Mio. € auf einen Verlust aus der Entkonsolidierung entfiel. Der gesamte Aufwand aus der Veräußerung in Höhe von 304 Mio. € wird in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen des Volkswagen Konzerns ausgewiesen.

Verschmelzung der MAN SE auf die TRATON SE

Ende Juni 2021 wurde die Verschmelzung von MAN SE („MAN“) und TRATON auf der Hauptversammlung der MAN SE beschlossen. Mit Beschlussfassung der Verschmelzung wurde auch das Verfahren zur Übertragung der Aktien der Minderheitsaktionäre von MAN auf TRATON gegen die Gewährung einer angemessenen Barabfindung durchgeführt (verschmelzungsrechtlicher Squeeze-out). In diesem Zusammenhang war der Barwert des gewährten Andienungsrechts von rund 587 Mio. € erfolgsneutral als kurzfristige Verbindlichkeit zu erfassen. Entsprechend reduzierten sich die Minderheitenanteile am Eigenkapital des Volkswagen Konzerns sowie die Gewinnrücklagen und übrige Rücklagen der Aktionäre der Volkswagen AG.

Am 31. August 2021 ist die Eintragung der Verschmelzung der MAN auf TRATON in die Handelsregister der MAN und TRATON erfolgt. Mit Eintragung in das Handelsregister wurde der Squeeze-out rechtswirksam. Im Anschluss erfolgte Anfang September 2021 die Auszahlung der Barabfindung in Höhe von 70,68 € je Stamm- und Vorzugsaktie an die MAN SE Minderheitsaktionäre. Damit ist der MAN SE Squeeze-out abgeschlossen. Die Angemessenheit der Barabfindung wird durch ein gerichtliches Spruchverfahren, das von im Squeeze-out abgefundenen Minderheitsaktionären initiiert wurde, überprüft.

Investition in Northvolt AB

Mitte Juni 2021 haben sich Volkswagen und der schwedische Batteriezellhersteller Northvolt AB darauf geeinigt, die Produktion von Volkswagen Premium-Zellen im schwedischen Skellefteå zu konzentrieren. In diesem Zusammenhang hat Volkswagen an einer Finanzierungsrounde von Northvolt AB beteiligungsproportional teilgenommen und weitere 650 Mio. US\$ investiert. Außerdem hat Volkswagen sein bestehendes Wandeldarlehen um weitere 190 Mio. € ausgereicht und diesen Teil des Wandeldarlehens zeitgleich in Vorzugsanteile gewandelt. Die Beteiligungsquote von Volkswagen an Northvolt AB stieg damit auf 23,6 %. Aufgrund vorteilhafter Konditionen bei der Wandlung resultierte aus der Bewertung des gewandelten Darlehens im Volkswagen Konzern ein nicht zahlungswirksamer Ertrag in Höhe von 62 Mio. €. Im Ergebnis stieg damit der Buchwert der Beteiligung an Northvolt AB im Volkswagen Konzern um 796 Mio. €. Ausgereicht bleibt noch ein Wandeldarlehen in Höhe von 240 Mio. €.

Beteiligung an der Gotion High-Tech Co., Ltd.

Zur Ausweitung der Batterie-Kompetenz hat Volkswagen sich über die Volkswagen (China) Investment Co. Ltd. an der Gotion High-Tech Co., Ltd., Hefei/China („Gotion“) beteiligt und ist mit 26 % nun größter Anteilseigner des chinesischen Batterie-lieferanten. Der Volkswagen Konzern hat hierfür insgesamt 1,2 Mrd. € investiert. Die Beteiligung wird im Konzernabschluss der Volkswagen AG nach der Equity-Methode bewertet.

Übernahmeangebot auf die Anteile an Europcar

Der Volkswagen Aufsichtsrat hat Ende Juli 2021 einem Vertrag mit dem Finanzinvestor Attestor Limited und der Pon Holdings B.V. zur Abgabe eines gemeinsamen öffentlichen Übernahmeangebots auf die Anteile an der Europcar Mobility Group S.A. Paris/Frankreich („Europcar“) über eine Konsortialgesellschaft zugestimmt. Nach erfolgreicher Prüfung der Angebotsunterlagen gab die französische Aufsichtsbehörde Ende November 2021 das Übernahmeangebot frei. Ende November 2021 begann die Frist, während der die Europcar-Aktionäre ihre Aktien andienen können. Volkswagen bietet zusammen mit seinen beiden Partnern durch die Konsortialgesellschaft 50 Cent je Europcar-Aktie. Werden mehr als 90 % der Aktien angedient, so kommt ein Aufschlag von einem Cent je Aktie dazu. Wird das Angebot angenommen, so wird das Konsortium nach derzeitigem Stand gemeinsam die Beherrschung über Europcar übernehmen.

Volkswagen ist Stillhalter von Put-Optionen der anderen Konsortialgesellschafter und die anderen Gesellschafter haben Volkswagen Call-Optionen auf ihre Anteile an der Konsortialgesellschaft eingeraumt. Aus der Bewertung der Optionen ergab sich im Geschäftsjahr 2021 ein nicht zahlungswirksamer Aufwand in Höhe von 103 Mio. €, der im Finanzergebnis des Volkswagen Konzerns erfasst wurde.



Kartellrechtliche Untersuchungen

Im April 2019 hatte die Europäische Kommission im Rahmen der kartellrechtlichen Untersuchungen in der Automobilindustrie der Volkswagen AG sowie der AUDI AG und der Porsche AG erstmals Beschwerdepunkte übermittelt. Mit diesen informierte die Europäische Kommission über ihre vorläufige Bewertung des Sachverhalts und gab Gelegenheit zur Stellungnahme. Nach Eintritt in das förmliche Settlement-Verfahren hat die Kommission im April 2021 erneut Beschwerdepunkte mit einem deutlich begrenzteren Tatvorwurf übermittelt. Auf deren Basis ist am 8. Juli 2021 eine das Verwaltungsverfahren abschließende Settlement-Entscheidung ergangen, mit der gegenüber den drei Marken ein Gesamtbußgeld in Höhe von rund 502 Mio. € verhängt worden ist. Dieser Betrag ist als sonstiger betrieblicher Aufwand im Volkswagen Konzern erfasst worden. Der Gegenstand der Entscheidung beschränkt sich inhaltlich auf die Kooperation deutscher Automobilhersteller zu einzelnen technischen Fragen im Zusammenhang mit der Entwicklung und Einführung von SCR (Selective Catalytic Reduction)-Systemen für Pkw, die im Europäischen Wirtschaftsraum verkauft worden sind. Andere Verhaltensweisen wie Preisabsprachen oder die Aufteilung von Märkten und Kunden werden den Herstellern nicht vorgeworfen.

Volkswagen hat die am 12. Juli 2021 zugestellte Entscheidung akzeptiert und keine Rechtsmittel eingelegt, sodass die Entscheidung rechtskräftig geworden ist.

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 0,9 Mrd. €. Scania hatte dagegen Rechtsmittel zum Europäischen Gerichtshof in Luxemburg eingelegt und sich umfassend verteidigt. Das Gericht der Europäischen Union (Gericht erster Instanz) hat die Rechtsmittel von Scania in einem Urteil im Februar 2022 vollinhaltlich abgelehnt. Scania wertet das Urteil derzeit aus und wird fristgerecht entscheiden, ob Scania Rechtsmittel an den Europäischen Gerichtshof einlegen wird. Scania bildete bereits im Jahr 2016 eine Rückstellung in Höhe von 0,4 Mrd. € und erhöhte diese im Berichtsjahr auf rund 0,9 Mrd. €.



Geschäftsverlauf

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

Gesamtwirtschaftliche Entwicklungen

Die Weltwirtschaft erholte sich im Jahr 2021 in Folge der zeitweisen Lockerungen vieler restriktiver Maßnahmen und verzeichnete ein Wachstum von 5,6 % (minus 3,4 %). Die durchschnittliche Expansionsrate des Bruttoinlandsprodukts lag sowohl bei den fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch bei den Schwellenländern weit über dem Wert des Vorjahres. Positiv wirkten die Fortschritte vieler Länder bei der Verabreichung von Impfstoffen an die Bevölkerung, während das Auftreten neuer Virusvarianten national wieder zu steigenden Infektionszahlen führte. Auf nationaler Ebene war die Entwicklung auch davon abhängig, inwieweit die Covid-19-Pandemie ihre negativen Auswirkungen jeweils entfaltete und mit welcher Intensität Maßnahmen zu deren Eindämmung ergriffen wurden. Die Regierungen und Notenbanken zahlreicher Länder hielten an ihrer

expansiven Fiskal- und Geldpolitik fest. Entsprechend blieb das Zinsniveau vergleichsweise niedrig. Die Preise für viele Energie- und sonstige Rohstoffe stiegen im Durchschnitt gegenüber dem Vorjahreszeitraum deutlich an, wobei Engpässe bei Vorprodukten und Rohstoffen zunahmen. Im weltweiten Durchschnitt erhöhten sich die Verbraucherpreise schneller als im Jahr 2020; der globale Güterhandel wuchs im Berichtsjahr.

Entwicklung der Märkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Im Geschäftsjahr 2021 ist das weltweite Pkw-Marktvolumen mit 70,9 Mio. Einheiten im Vergleich zum schwachen Niveau des Vorjahres moderat um 4,2 % angestiegen. Allerdings fiel der Zuwachs aufgrund der sowohl 2020 als auch im Berichtsjahr regional unterschiedlich stark ausgeprägten Auswirkungen der Covid-19-Pandemie mit uneinheitlicher Dynamik aus. Dabei haben sich in der zweiten Jahreshälfte 2021 außerdem Versorgungsgpässe bei Halbleitern und daraus resultierende Lieferengpässe negativ bemerkbar gemacht. Ein überdurchschnittliches Plus verzeichneten die Gesamtmarkte der Regionen Asien-Pazifik, Südamerika, Afrika und Nahost. Die Steigerungen in Zentral- und Osteuropa sowie Nordamerika lagen leicht unter dem weltweiten Durchschnitt. In Westeuropa ging das Marktvolumen dagegen erneut zurück und verfehlte den schwachen Vorjahreswert.



Das weltweite Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen lag im Berichtsjahr leicht (1,5 %) über dem Vorjahresniveau.

Entwicklung der Märkte für Nutzfahrzeuge

Seit dem 1. Juli 2021 zählt Navistar zu den Marken der TRATON GROUP und ist somit Teil des Bereichs Nutzfahrzeuge des Volkswagen Konzerns. Dadurch erweitern sich die relevanten Märkte im Nutzfahrzeugbereich sowohl für Lkw als auch im Segment der Schulbusse um Nordamerika, bestehend aus den USA, Kanada und Mexiko.

Die weltweite Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t lag in der Berichtsperiode auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten signifikant über dem Wert der Vergleichsperiode (plus 19,5 %). Weltweit zeigte sich eine Erholung der Lkw-Märkte gegenüber dem von der Covid-19-Pandemie belasteten Vorjahr.

Die Nachfrage auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten verzeichnete insgesamt einen moderaten Zuwachs (plus 3,0 %) gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahrs.

Entwicklung der Märkte für Finanzdienstleistungen

Automobile Finanzdienstleistungen wurden im Jahr 2021 auf hohem Niveau nachgefragt, was unter anderem auf die weiterhin niedrigen Leitzinsen in

wesentlichen Währungsräumen zurückzuführen war. Gleichwohl übten die Covid-19-Pandemie und die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge des Halbleitermangels in fast allen Regionen Druck auf die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen aus. Insgesamt ist weiterhin ein Trend von der Finanzierung zum Leasing zu beobachten. So wurden im Privat- und Geschäftskundensegment vermehrt Mobilitätsdienste nachgefragt, die die Nutzung anstelle des Eigentums eines Automobils in den Vordergrund stellen, wie zum Beispiel Auto-Abo-Modelle. Auch Dienstleistungsprodukte wie Wartungs- und Inspektionsverträge oder Versicherungen verzeichneten vor dem Hintergrund kalkulierbarer Gesamtbetriebskosten einen moderaten Anstieg.

Auslieferungen des Volkswagen Konzerns

Der Volkswagen Konzern hat im Geschäftsjahr 2021 weltweit 8,9 Mio. Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert. Das waren 4,5 % oder 0,4 Mio. Einheiten weniger als im Vorjahr. Während die Verkaufszahlen im Bereich Pkw den Vorjahreswert nicht erreichten, übertrafen die Auslieferungen an Kunden im Bereich Nutzfahrzeuge das Niveau des Vorjahrs.

Bei der Entwicklung der Auslieferungen an Kunden des Bereichs Pkw und leichte Nutzfahrzeuge zeigte sich im Berichtszeitraum – abhängig vom jeweils aktuellen Infektionsgeschehen, den damit verbundenen Einschränkungen und vom Ausmaß der Beeinträchtigungen im Vorjahreszeitraum – in einzelnen Ländern beziehungsweise Regionen eine unterschiedlich ausgeprägte Dynamik. Zudem führten



Versorgungsengpässe bei Halbleitern und die daraus resultierende eingeschränkte Verfügbarkeit von Konzernmodellen besonders ab dem dritten Quartal 2021 mit regionalen Unterschieden dazu, dass die Nachfrage nicht ausreichend bedient werden konnte. Während im ersten Halbjahr 2021 in den Einzelmonaten nur im Januar der Vorjahreswert nicht übertroffen wurde, lag die Zahl der an Kunden ausgelieferten Fahrzeuge in der zweiten Jahreshälfte in jedem Monat unter dem jeweiligen Vergleichswert des Vorjahrs. Die Marken SEAT, Bentley, Lamborghini und Porsche konnten dennoch ihre Vorjahreswerte übertreffen. In den Regionen Nordamerika, Südamerika, Nahost und Afrika registrierte Volkswagen gegenüber dem Vorjahr höhere Verkaufszahlen.

Weiterhin positiv entwickelten sich die Verkäufe des Volkswagen Konzerns im Rahmen der Elektromobilitäts-Offensive: Weltweit wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 0,5 Mio. vollelektrische Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert. Das waren 0,2 Mio. Einheiten mehr als im Vorjahr. Ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Volkswagen Konzerns belief sich auf 5,1 % (2,5 %). Auch die Plug-in-Hybridmodelle waren mit 0,3 Mio. verkauften Einheiten (0,2 Mio. Einheiten) weiter sehr beliebt bei den Kunden des Volkswagen Konzerns. Damit stiegen die Auslieferungen elektrifizierter Fahrzeuge um 80,0 % und ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns erhöhte sich auf 8,6 % (4,6 %).

Der Pkw-Marktanteil belief sich in einem moderat wachsenden Weltgesamtmarkt auf 11,7 % (12,9 %).

Im Geschäftsjahr 2021 übergab der Volkswagen Konzern weltweit 42,6 % mehr Nutzfahrzeuge an Kunden als ein Jahr zuvor, in dem die Nachfrage von einem Einbruch der Kernmärkte betroffen war, der sich durch die Unsicherheit infolge der Covid-19-Pandemie noch verstärkt hatte. Insgesamt lieferten der Volkswagen Konzern 0,3 Mio. Nutzfahrzeuge an Kunden aus.



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

	2021	2020	Veränderung %
--	------	------	---------------

Regionen

Europa/Übrige Märkte	3.848.309	3.907.290	-1,5
Nordamerika	908.427	785.801	15,6
Südamerika	514.626	489.698	5,1
Asien-Pazifik	3.610.595	4.122.202	-12,4
Weltweit	8.881.957	9.304.991	-4,5

nach Marken

Volkswagen Pkw	4.896.914	5.328.090	-8,1
ŠKODA	878.202	1.004.816	-12,6
SEAT	470.531	426.641	10,3
Volkswagen Nutzfahrzeuge	359.546	371.609	-3,2
Audi	1.680.512	1.692.773	-0,7
Lamborghini	8.405	7.430	13,1
Bentley	14.659	11.206	30,8
Porsche	301.915	272.162	10,9
Bugatti ²	63	77	-18,2
Pkw und leichte Nutzfahrzeuge gesamt	8.610.747	9.114.804	-5,5
Scania	90.366	72.085	25,4
MAN	150.968	118.102	27,8
Navistar	29.876	-	x
Nutzfahrzeuge gesamt	271.210	190.187	42,6

¹ Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert. Inklusive der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen. Seit dem 1. Juli 2021 inklusive Navistar.

² Bis 31. Oktober 2021.



Absatz, Produktion und Lagerbestände im Volkswagen Konzern

Im Berichtsjahr ging der Absatz des Volkswagen Konzerns an die Handelsorganisation¹ um 6,3 % auf 8,6 Mio. Einheiten (einschließlich der chinesischen Joint Ventures) zurück. Navistar ist seit dem 1. Juli 2021 enthalten. Im Berichtszeitraum erholtete sich die Nachfrage auf den weltweiten Märkten von den durch die Covid-19-Pandemie ausgelösten Verkaufsrückgängen des Vorjahreszeitraums, wohingegen die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge des Halbleitermangels belastend wirkte. Insgesamt sank im Ausland – vor allem in China – das Absatzvolumen um 5,5 %, im Inland fiel der Absatz um 12,2 %.

Im Berichtszeitraum fertigte der Volkswagen Konzern mit 8,3 Mio. Fahrzeugen (einschließlich der chinesischen Joint Ventures) 6,9 % weniger als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Dieser war von den Auswirkungen nationaler Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie geprägt, die eine Unterbrechung von Lieferketten mit anschließenden Produktionsstopps im Volkswagen Konzern zur Folge hatten. Auch im Geschäftsjahr 2021 führten Versorgungsengpässe, insbesondere bei Halbleitern, zu Produktionseinschränkungen, so dass die Gesamtyahresproduktion nochmals sank. In den Konzernzahlen ist Navistar seit dem 1. Juli 2021 enthalten.

Der weltweite Lagerbestand an Neufahrzeugen bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation unterschritt am Ende des Berichtszeitraums sehr stark den Stand zum Jahresende 2020.

Finanzdienstleistungen des Volkswagen Konzerns

Die Produkte und Services des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen waren im Geschäftsjahr 2021 beliebt, die Nachfrage war jedoch von der Covid-19-Pandemie und der eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit infolge des Halbleitermangels beeinträchtigt. Seit dem 1. Juli 2021 ist das Finanzdienstleistungsgeschäft von Navistar im Konzernbereich Finanzdienstleistungen enthalten. Die Zahl der Neuverträge im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft lag mit weltweit 8,6 Mio. (8,6 Mio.) Kontrakten auf Vorjahresniveau. Der Anteil der geleasten oder finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns (Penetrationsrate) in den Märkten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen stieg auf 36,1 % (35,5 %). Am 31. Dezember 2021 war der Gesamtvertragsbestand mit 24,5 Mio. Einheiten um 1,7 % höher als Ende 2020.

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



Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

In den nachfolgenden Erläuterungen werden die wesentlichen Ergebnis- und Bestandsgrößen des Porsche SE Konzerns für das Geschäftsjahr 2021 bzw. zum 31. Dezember 2021 dargestellt. Während sich die Vorjahresangaben für Ergebnisgrößen auf den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 beziehen, werden für Bestandsgrößen Werte zum 31. Dezember 2020 als Vergleichsgröße herangezogen.

Die Veräußerung der Mehrheit der Anteile an der PTV im Januar 2022 (siehe hierzu das Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“) erfolgte im Rahmen der konsequenten Weiterentwicklung der Investitionsstrategie der Porsche SE. Zu den zentralen Elementen dieser Strategie zählt auch die Partnerschaft mit renommierten Investoren. Das Geschäft der PTV bildete bis zum 30. September 2021 das Geschäftssegment „Intelligent Transport Systems“ („ITS“), welches die Entwicklung intelligenter Softwarelösungen für die Transportlogistik, die Verkehrsplanung und das Verkehrsmanagement umfasste. Seitdem wird die PTV als nicht fortgeführte Aktivität i.S.d. IFRS 5 klassifiziert. Infolgedessen wurden in der Gewinn- und Verlustrechnung die vormals dem ITS Segment zuzurechnenden Erträge und Aufwendungen bzw. in der Kapitalflussrechnung die Zahlungsflüsse sowohl im Berichts- als auch im Vergleichszeitraum in gesonderten Positionen („aus nicht fortgeführten Aktivitäten“) saldiert ausgewiesen. Zudem wurden in der Bilanz zum 31. Dezember 2021 alle vormals dem ITS Segment zuzurechnenden Vermögenswerte und Schulden innerhalb der Positionen

„zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“ bzw. „mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten verbundene Schulden“ ausgewiesen.

In diesem Zusammenhang wurden die interne Steuerung und mithin die Segmentberichterstattung entlang der Investitionsstrategie der Porsche SE weiterentwickelt. Die Segmentberichterstattung unterscheidet nunmehr die beiden Segmente „Kernbeteiligung“ und „Portfolio-Beteiligungen“. Die Summe dieser beiden Segmente bildete bisher das Segment „PSE“. Zudem werden in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung die Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value-Bewertung der Portfolio-Beteiligungen nicht mehr wie bislang innerhalb des Finanzergebnisses, sondern gesondert neben dem Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen innerhalb des Beteiligungsergebnisses ausgewiesen.

Um eine Vergleichbarkeit der Zahlen für das Geschäftsjahr 2021 mit dem Vorjahr zu ermöglichen, wurden die nachfolgenden Zahlen an die neue Segment- bzw. Gewinn- und Verlustrechnungsstruktur angepasst.

Ertragslage des Porsche SE Konzerns

Das Ergebnis nach Steuern des Porsche SE Konzerns belief sich im Geschäftsjahr 2021 auf 4.566 Mio. € (2.624 Mio. €). Davon entfielen 4.563 Mio. € (2.630 Mio. €) auf fortgeführte Aktivitäten und 3 Mio. € (minus 7 Mio. €) auf nicht fortgeführte Aktivitäten. Das Ergebnis nach Steuern aus



fortgeführten Aktivitäten entfällt wiederum in Höhe von 4.575 Mio. € (2.580 Mio. €) auf das Segment Kernbeteiligung und in Höhe von minus 12 Mio. € (50 Mio. €) auf das Segment Portfoliobeteiligungen.

Im zusammengefassten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2020 wurde ein Konzernergebnis nach Steuern für das Geschäftsjahr 2021 mit einer Bandbreite zwischen 2,6 Mrd. € und 4,1 Mrd. € prognostiziert. Am 29. Juli 2021 hatte die Porsche SE ihre Prognose für das Konzernergebnis nach Steuern auf Grundlage des aktualisierten Ausblicks der Volkswagen AG für das Geschäftsjahr 2021 angepasst. Dieser angepasste Korridor für das Konzernergebnis nach Steuern von 3,4 Mrd. € bis 4,9 Mrd. € wurde eingehalten.

Das sonstige Ergebnis des Porsche SE Konzerns in Höhe von 2.421 Mio. € (minus 1.234 Mio. €) enthält im Wesentlichen aus der at Equity-Bilanzierung der Beteiligung an der Volkswagen AG resultierende Effekte, die insbesondere versicherungsmathematische Gewinne aus der Neubewertung von Pensionsrückstellungen in Höhe von 1.302 Mio. € (minus 612 Mio. €) sowie die Währungsumrechnung in Höhe von 1.072 Mio. € (minus 935 Mio. €) betreffen.

Das Ergebnis im Segment Kernbeteiligung war maßgeblich durch das at Equity-Ergebnis aus der Beteiligung an Volkswagen in Höhe von 4.628 Mio. € (2.651 Mio. €) beeinflusst. Hierin sind Ergebnisbeiträge aus der laufenden at Equity-Bewertung vor Kaufpreisallokationen in Höhe von 4.660 Mio. € (2.614 Mio. €) sowie Fortführungseffekte aus Kaufpreisallokationen in Höhe von minus 32 Mio. € (minus 90 Mio. €) enthalten. Im Vorjahr war im at Equity-Ergebnis darüber

hinaus ein Ertrag aus dem Erwerb weiterer Volkswagen Stammaktien in Höhe von 127 Mio. € erfasst. Der Anstieg des at Equity-Ergebnisses ist auf die positive Ergebnisentwicklung auf Ebene des Volkswagen Konzerns zurückzuführen, nachdem das Vorjahr stärker durch die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie belastet war (siehe dazu den folgenden Abschnitt „Ertragslage des Volkswagen Konzerns“).

Die sonstigen betrieblichen Erträge, der Personalaufwand, die Abschreibungen und die sonstigen betrieblichen Aufwendungen des Segments Kernbeteiligung entsprechen nahezu den Beträgen im Gesamtkonzern und haben sich im Vergleich zum Vorjahr nicht wesentlich verändert. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen betreffen unverändert zum Vorjahr überwiegend Rechts- und Beratungskosten.

Das Finanzergebnis in Höhe von minus 7 Mio. € (minus 4 Mio. €) beinhaltet im Wesentlichen Aufwendungen aus erwarteten Zinsbelastungen für Steuern der Vorjahre.

Der Ertragsteueraufwand in Höhe von 3 Mio. € (24 Mio. €) setzt sich aus einem Aufwand aus tatsächlichen Ertragsteuern in Höhe von 4 Mio. € (Ertrag in Höhe von 0 Mio. €) infolge von erwarteten Steuernachzahlungen für vergangene Geschäftsjahre und einem Ertrag aus latenten Steuern in Höhe von 1 Mio. € (Aufwand in Höhe von 25 Mio. €) zusammen.

Finanzergebnis und Ertragsteueraufwand des Segments Kernbeteiligung entsprechen nahezu vollständig den entsprechenden Werten des Porsche SE Konzerns.



Das Ergebnis nach Steuern des Segments Portfolio-beteiligungen entspricht im Wesentlichen dessen Beteiligungsergebnis, welches neben Erträgen in Höhe von 5 Mio. € (59 Mio. €) bzw. Aufwendungen in Höhe von 22 Mio. € (0 Mio. €) aus der Fair Value-Bewertung von Portfoliounternehmen das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen in Höhe von 3 Mio. € (minus 9 Mio. €) enthält.

Finanzlage des Porsche SE Konzerns

Die Nettoliquidität des Porsche SE Konzerns – das heißt die flüssigen Mittel, Termingeldanlagen und Wertpapiere vermindert um die Finanzschulden – erhöhte sich im Vergleich zum 31. Dezember 2020 auf 641 Mio. € (563 Mio. €). Der prognostizierte Korridor für die Nettoliquidität von 0,4 Mrd. € bis 0,9 Mrd. € wurde somit eingehalten.

Der Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit betrug im Berichtszeitraum 733 Mio. € (773 Mio. €). Hierin ist insbesondere die Dividende aus der Beteiligung an der Volkswagen AG in Höhe von 756 Mio. € (756 Mio. €) enthalten. Im Mittelzufluss des Vorjahres sind außerdem Ertragsteuererstattungen und hierauf entfallende Zinsen erfasst.

Aus der Investitionstätigkeit ergab sich im Geschäftsjahr 2021 ein Mittelabfluss in Höhe von 4 Mio. € (186 Mio. €). Einzahlungen aus der teilweisen Veräußerung von Anteilen an einem Portfoliounternehmen (AEVA Inc.) in Höhe von 51 Mio. € standen Auszahlungen unter anderem im Zusammenhang mit Beteiligungserwerben sowie der Teilnahme an Folgefinanzierungsrunden bei bestehenden Beteiligungen in Höhe von insgesamt 23 Mio. € (2 Mio. €) sowie die Anlage von Termingeldern und Wertpapieren in Höhe von 30 Mio. € (101 Mio. €) gegenüber. Im Vergleichszeitraum waren zudem Auszahlungen für die Erwerbe weiterer Stammaktien der Volkswagen AG in Höhe von 81 Mio. € enthalten.

Aus der Finanzierungstätigkeit ergab sich im Berichtszeitraum insbesondere aus Dividendenzah-

lungen an die Aktionäre der Porsche SE ein Mittelabfluss in Höhe von insgesamt 691 Mio. € (680 Mio. €).

Der Finanzmittelbestand erhöhte sich gegenüber dem Stand zum 31. Dezember 2020, unter Berücksichtigung des in Abzug gebrachten Finanzmittelbestands aus nicht fortgeführten Aktivitäten auf 271 Mio. € (259 Mio. €). Zudem verfügt die Porsche SE über eine Kreditlinie mit einem Volumen von 1 Mrd. € und einer Laufzeit bis Juli 2025.

Vermögenslage des Porsche SE Konzerns

Die Bilanzsumme des Porsche SE Konzerns erhöhte sich zum 31. Dezember 2021 gegenüber dem 31. Dezember 2020 um 6,3 Mrd. € auf 42,5 Mrd. €.

Die langfristigen Vermögenswerte des Porsche SE Konzerns in Höhe von 41,6 Mrd. € (35,6 Mrd. €) betreffen im Wesentlichen die at Equity bewerteten Anteile. Hierin enthalten ist insbesondere der at Equity-Buchwert für die Beteiligung an der Volkswagen AG, welcher sich um 6,3 Mrd. € auf 41,5 Mrd. € erhöht hat. Die Erhöhung des Buchwerts ist in Höhe von 4.660 Mio. € auf das laufende at Equity-Ergebnis, in Höhe von minus 32 Mio. € auf Effekte aus der Fortführung aufgedeckter stiller Reserven und Lasten sowie in Höhe von 2.453 Mio. € auf im sonstigen Ergebnis erfasste Aufwendungen und Erträge zurückzuführen. Diese resultieren insbesondere aus positiven Effekten aus der Bewertung von Pensionen sowie aus der Währungsumrechnung auf Ebene des Volkswagen Konzerns. Gegenläufig führten zugerechnete Dividenden in Höhe von minus 756 Mio. € sowie anteilige erfolgsneutrale Anpassungen des Eigenkapitals auf Ebene des Volkswagen Konzerns in Höhe von 61 Mio. € zu einer Verringerung des at Equity-Buchwertes.

Der Rückgang der langfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerte auf 45 Mio. € (88 Mio. €) ist im Wesentlichen auf die teilweise Veräußerung von



Anteilen an einem Portfoliounternehmen (AEVA Inc.) zurückzuführen.

Die kurzfristigen Vermögenswerte in Höhe von 960 Mio. € (637 Mio. €) setzen sich neben den zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten insbesondere aus flüssigen Mitteln, Termingeldanlagen und Wertpapieren zusammen.

Die Umgliederung von vormals dem ITS Segment zuzurechnenden Vermögenswerten in die Position „zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“ betrifft im Wesentlichen immaterielle Vermögenswerte in Höhe von 218 Mio. €, Sachanlagen in Höhe von 32 Mio. €, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 18 Mio. €, sonstige Vermögenswerte in Höhe von 22 Mio. € sowie flüssige Mittel in Höhe von 25 Mio. €.

Das Eigenkapital des Porsche SE Konzerns erhöhte sich infolge des positiven Konzern-Gesamtergebnisses zum 31. Dezember 2021 auf insgesamt 42,2 Mrd. € (35,9 Mrd. €), gegenläufig wirkten sich – analog zum Vorjahr – Dividendenzahlungen an die Aktionäre der Porsche SE aus. Die Eigenkapitalquote blieb mit 99,2 % im Vergleich zum Ende des Geschäftsjahres 2020 konstant.

Die Umgliederung der vormals dem ITS Segment zuzurechnenden Schulden in die Position „mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten verbundene Schulden“ betrifft im Wesentlichen Finanzschulden in Höhe von 25 Mio. €, sonstige Verbindlichkeiten in Höhe von 61 Mio. € sowie passive latente Steuern in Höhe von 20 Mio. €.

Ertragslage des Volkswagen Konzerns

Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich auf originäre Ergebnisgrößen des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2021. Es ist zu beachten, dass sich das Ergebnis des Volkswagen Konzerns nur mit dem Kapitalanteil der Porsche SE im Wege der at Equity-Bilanzierung in ihrem Konzernergebnis niederschlägt. Zudem sind sonstige Effekte aus der at Equity-Einbeziehung in den Konzernabschluss der Porsche SE, insbesondere aus der Fortführung der im Rahmen der Kaufpreisallokationen aufgedeckten stillen Reserven und Lasten, in den nachfolgenden Ausführungen nicht berücksichtigt.

Vor dem Hintergrund einer sich erholenden Weltwirtschaft und trotz weiterhin anhaltender Belastungen aus der Covid-19-Pandemie sowie insbesondere der eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit infolge des Halbleitermangels erzielte der Volkswagen Konzern im Geschäftsjahr 2021 Umsatzerlöse in Höhe von 250,2 Mrd. € und übertraf damit trotz des Absatzrückgangs den Vorjahreswert um 12,3 %. Positiv wirkten insbesondere Mixeffekte und eine bessere Preispositionierung sowie die gute Geschäftsentwicklung im Konzernbereich Finanzdienstleistungen und im Bereich Nutzfahrzeuge. Versorgungsgänge mit Halbleitern und das in der Folge eingeschränkte Fahrzeugangebot führte zu einem gesunkenen Fahrzeugabsatz. Zudem hatte die Wechselkursentwicklung einen negativen Einfluss. Mit 82,3 % (80,8 %) wurde der größte Teil der Umsatzerlöse im Ausland erzielt. Das Bruttoergebnis erhöhte sich um 8,3 Mrd. € auf 47,2 Mrd. €. Die Bruttomarge stieg auf 18,9 % (17,5 %).



Das operative Ergebnis vor Sondereinflüssen des Volkswagen Konzerns verbesserte sich im Berichtsjahr um 9,4 Mrd. € auf 20,0 Mrd. €. Die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen erhöhte sich auf 8,0 % (4,8 %). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus positiven Mixeffekten, der verbesserten Preisdurchsetzung und positiven Effekten aus der Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting (insbesondere Rohstoffsicherung) in Höhe von 2,5 Mrd. € (minus 0,1 Mrd. €). Die gute Geschäftsentwicklung im Konzernbereich Finanzdienstleistungen hatte zusätzlich einen positiven Einfluss. Im Bereich Nutzfahrzeuge waren Einmalaufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe von 0,7 Mrd. € zu erfassen. Hierin sind insbesondere Aufwendungen aus der mit Wirkung zum 31. August 2021 vollzogenen Veräußerung des Nutzfahrzeugwerks in Steyr enthalten. Zudem wirkten Aufwendungen im Zusammenhang mit dem EU-Kartellverfahren gegen Scania von rund 0,5 Mrd. € negativ. Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieselthematik belasteten das operative Ergebnis in Höhe von minus 0,8 Mrd. € (minus 0,9 Mrd. €). Das operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns verdoppelte sich auf 19,3 Mrd. € (9,7 Mrd. €) und die operative Umsatzrendite stieg in der Folge auf 7,7 % (4,3 %).

Das Finanzergebnis ging im Vergleich zum Vorjahr um 1,1 Mrd. € auf 0,9 Mrd. € zurück. Im übrigen Finanzergebnis wirkten negative Effekte aus Termingeschäften zum Kauf neuer Anteile an Quantum Scape (minus 0,6 Mrd. €). Im Vorjahr führten die Bewertung und Realisierung dieser Termingeschäfte zu nicht zahlungswirksamen Erträgen in Höhe von 1,4 Mrd. €. Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen war zudem geringer als im Vorjahreszeitraum.

Dies ist insbesondere auf das gesunkene Ergebnis der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen zurückzuführen; auch hier spiegelt sich der Versorgungssengpass mit Halbleitern und infolgedessen das eingeschränkte Fahrzeugangebot wider. Die im Finanzergebnis enthaltenen Zinsaufwendungen nahmen im Wesentlichen aufgrund der Aufzinsung von Rückstellungen zu. Im Vorjahr belasteten Kursveränderungen das Wertpapier- und Fondsergebnis infolge der Covid-19-Pandemie.

Das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns erhöhte sich auf 20,1 Mrd. € (11,7 Mrd. €). Die Umsatzrendite vor Steuern stieg auf 8,0 % (5,2 %). Aus den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag ergab sich im Geschäftsjahr 2021 ein Aufwand in Höhe von 4,7 Mrd. € (2,8 Mrd. €), die resultierende Steuerquote belief sich auf 23,3 % (24,4 %). Das Ergebnis nach Steuern nahm um 6,6 Mrd. € auf 15,4 Mrd. € zu.

Porsche Automobil Holding SE (Jahresabschluss nach HGB)

Die nachfolgenden Erläuterungen zur Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage beziehen sich auf den handelsrechtlichen Jahresabschluss der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2021.

Ertragslage

Die Porsche SE erzielte im Geschäftsjahr 2021 einen Jahresüberschuss in Höhe von 824 Mio. € (703 Mio. €). Das Ergebnis nach Steuern betrug 825 Mio. € (703 Mio. €).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen in Höhe von 34 Mio. € (33 Mio. €) beinhalten im Wesentlichen Rechts- und Beratungskosten in Höhe von 24 Mio. € (21 Mio. €).

Die Porsche SE vereinnahmte im Geschäftsjahr 2021 eine Dividende aus ihrer Beteiligung an der Volkswagen AG in Höhe von 756 Mio. € (756 Mio. €).

Im Berichtszeitraum ergab sich im Beteiligungsergebnis ein Ertrag aus Ergebnisabführungsverträgen in Höhe von 120 Mio. € (Aufwand 8 Mio. €.) Dieser resultiert insbesondere aus Zuschreibungen auf vormals wertgeminderte Anteile an der PTV und INRIX sowie aus Gewinnen infolge der teilweisen Veräußerung von Anteilen an einer Portfoliobeteiligung (AEVA Inc.).

Das Zinsergebnis des Geschäftsjahrs 2021 enthält insbesondere Zinsaufwendungen für erwartete Steuernachzahlungen für Vorjahre.

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag sowie die sonstigen Steuern sind im Wesentlichen auf erwartete Steuernachzahlungen für vergangene Geschäftsjahre zurückzuführen.

Gewinn- und Verlustrechnung der Porsche Automobil Holding SE

Mio. €	2021	2020
Umsatzerlöse	0	0
Sonstige betriebliche Erträge	7	4
Personalaufwand	-15	-15
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-34	-33
Beteiligungsergebnis	876	748
Zinsergebnis	-6	-2
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-4	0
Ergebnis nach Steuern	825	703
Sonstige Steuern	-1	0
Jahresüberschuss	824	703
Einstellungen in (-) bzw. Entnahmen (+) aus anderen Gewinnrücklagen	-41	-27
Bilanzgewinn	783	676

Vermögens- und Finanzlage

Das Anlagevermögen in Höhe von 22.896 Mio. € (22.945 Mio. €) beinhaltet im Wesentlichen die Beteiligung an der Volkswagen AG in Höhe von 22.512 Mio. € (22.512 Mio. €). Die Verminderung des Anlagevermögens resultiert im Wesentlichen aus dem Verkauf von Wertpapieren des Anlagevermögens in Höhe von 52 Mio. €.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände bestehen im Wesentlichen aus Forderungen gegen verbundene Unternehmen aus Ergebnisabführung.

Die flüssigen Mittel enthalten Bankguthaben einschließlich kurzfristiger Termingeldanlagen. Die Erhöhung der flüssigen Mittel war insbesondere auf den

Überschuss aus erhaltenen Dividendenzahlungen der Volkswagen AG gegenüber den Dividendenauszahlungen an Aktionäre der Porsche SE in Höhe von 80 Mio. € zurückzuführen. Gegenläufig wirkten sich im Wesentlichen Auszahlungen für sonstige operative Holdingaufwendungen aus.

Die Rückstellungen enthalten Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen, Steuerrückstellungen sowie sonstige Rückstellungen.

Die Verbindlichkeiten betreffen unverändert insbesondere Darlehensbeziehungen mit Tochtergesellschaften.

Bilanz der Porsche Automobil Holding SE

Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Aktiva		
Anlagevermögen	22.896	22.945
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	126	1
Wertpapiere des Umlaufvermögens	145	95
Flüssige Mittel	463	412
	23.631	23.453
Passiva		
Eigenkapital	23.386	23.238
Rückstellungen	108	92
Verbindlichkeiten	137	123
	23.631	23.453

Risiken der Geschäftsentwicklung

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

Dividende

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

Der handelsrechtliche Jahresabschluss der Porsche SE weist zum 31. Dezember 2021 bei einem Jahresüberschuss in Höhe von 824 Mio. € und einer Einstellung in die Gewinnrücklagen in Höhe von 41 Mio. € einen Bilanzgewinn in Höhe von 783 Mio. € aus. Der Vorstand schlägt vor, die Auszahlung einer Dividende je Stammaktie von 2,554 € und je Vorzugsaktie von 2,560 €, das heißt in Höhe von insgesamt 783 Mio. €, zu beschließen.

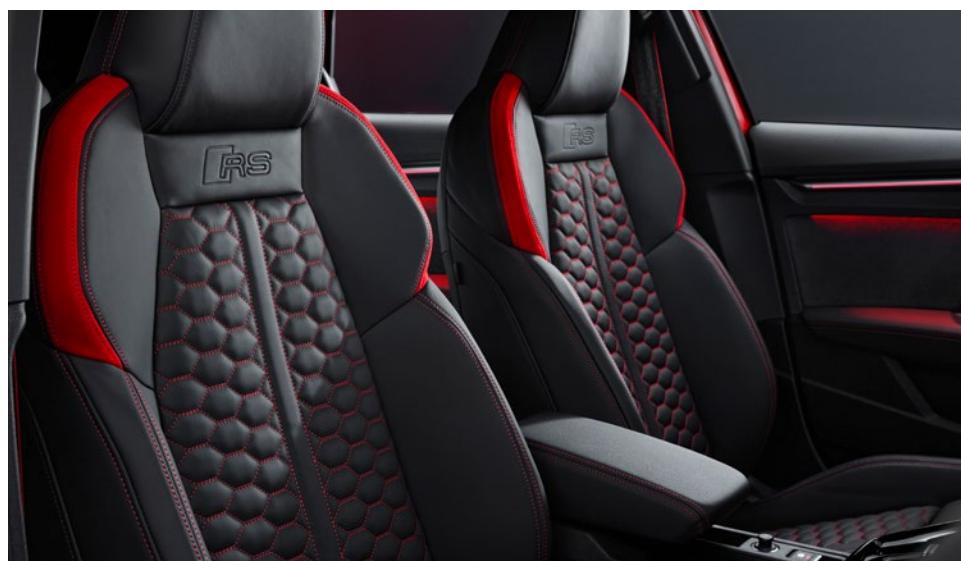
Abhängigkeitsbericht

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 erbracht 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“, die insbesondere auch die Erwartungen für die Muttergesellschaft widerspiegeln. Die Porsche SE erwartet basierend auf dem Vorschlag des Vorstands und Aufsichtsrats der Volkswagen AG eine Dividende in Höhe von 7,50 € je Volkswagen Stammaktie und 7,56 € je Volkswagen Vorzugsaktie für das Geschäftsjahr 2021. Mithin wird für das Geschäftsjahr 2021 auf Ebene der Porsche SE mit Dividendenerträgen von Volkswagen in Höhe von 1,2 Mrd. € gerechnet, welche den Jahresabschluss 2022 voraussichtlich maßgeblich prägen werden.





86

Nachhaltige Wertsteigerung im Porsche SE Konzern

Die Investitionsstrategie der Porsche SE zielt auf die nachhaltige Wertschaffung für ihre Aktionäre. Diese orientiert sich an der Wertsteigerung des verwalteten Vermögens sowie an den Dividendenausschüttungen. Die Beteiligungen der Porsche SE werden in zwei Kategorien unterteilt. Zu der ersten Kategorie zählt die langfristige Kernbeteiligung an der Volkswagen AG. Zu der zweiten Kategorie zählen Portfoliobeteiligungen, die von der Porsche SE in der Regel auf Zeit gehalten werden. Solche Beteiligungen zeichnen sich typischerweise durch ein hohes Wachstums- und Wertsteigerungspotenzial während der Halteperiode aus. In beiden Investmentkategorien liegt der Sektorfokus auf der Mobilitäts- und Industrietechnologie.

Vor dem Erwerb von Beteiligungen werden in Bezug auf das Zielunternehmen sowohl finanzielle als auch nichtfinanzielle Aspekte betrachtet. Der Umfang dieser Betrachtung hängt dabei maßgeblich vom Geschäftsmodell und der Marktdeckung des Unternehmens ab.

Neben der Kernbeteiligung Volkswagen hat sich der Porsche SE Konzern in den letzten Jahren an mehreren Unternehmen beteiligt, die wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte in ihrem jeweiligen Geschäftsmodell verankert haben. Die PTV Group und INRIX streben mit ihren Softwarelösungen und ihrem Datenangebot eine Optimierung von Verkehr und Transportrouten an, wodurch ein wesentlicher Beitrag zur Reduktion des Ressourcenverbrauchs sowie zur Verringerung von Emissionen geleistet werden soll. Die innovativen

3D-Druck-Lösungen unserer Beteiligungen Markforged und Seurat Technologies sollen einen effizienteren Rohstoffeinsatz in der Entwicklung und eine Reduktion von Emissionen durch eine Verkürzung von Lieferketten ermöglichen.

Gesonderter nichtfinanzialer Konzernbericht

Der gesonderte nichtfinanzielle Konzernbericht der Porsche SE nach § 315b HGB für das Geschäftsjahr 2021 ist auf der Internetseite www.porsche-se.com/unternehmen/corporate-governance in deutscher Sprache und unter www.porsche-se.com/en/company/corporate-governance in englischer Sprache spätestens ab dem 30. April 2022 abrufbar.



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

Die Ertragslage der Porsche SE bzw. des Porsche SE Konzerns wurde im abgelaufenen Geschäftsjahr 2021 maßgeblich von der Entwicklung des Volkswagen Konzerns geprägt. Das Ergebnis nach Steuern des Porsche SE Konzerns liegt über dem im Vorjahr prognostizierten Ergebniskorridor.

Die Finanzlage wurde maßgeblich durch erhaltene und gezahlte Dividenden sowie durch Investitionen und Anteilsveräußerungen bei den Portfolioebeteiligungen beeinflusst. Der im Vorjahr prognostizierte Korridor für die Nettoliquidität mit einer Bandbreite zwischen 0,4 Mrd. € und 0,9 Mrd. € wurde zum 31. Dezember 2021 eingehalten.

Der Vorstand der Porsche SE beurteilt die wirtschaftliche Lage der Gesellschaft sowie ihrer wesentlichen Beteiligung an der Volkswagen AG auch vor dem Hintergrund der weiterhin anhaltenden Belastungen durch die Covid-19-Pandemie sowie der Beeinträchtigungen durch Versorgungsengpässe bei Halbleitern positiv. Die Porsche SE geht davon aus, dass der Volkswagen Konzern seine Marktposition in einem anhaltend herausfordernden Umfeld behauptet. Der Vorstand der Porsche SE bekennt sich unverändert zur Rolle der Gesellschaft als langfristig orientierter Ankeraktionär der Volkswagen AG und ist auch weiterhin vom Wertsteigerungspotenzial des Volkswagen Konzerns überzeugt. Mit der positiven Begleitung eines möglichen Börsengangs der

Porsche AG unterstützt die Porsche SE eine Erweiterung der finanziellen Flexibilität der Volkswagen AG und zugleich eine Steigerung der unternehmerischen Möglichkeiten der Porsche AG.

Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung

Chancen- und Risikobericht des Porsche SE Konzerns

Risikomanagementsystem 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 geeigneten 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 der 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 substanzelle Risikotreiber informiert ist und potenzielle Auswirkungen der identifizierten Risiken einschätzen kann, um frühzeitig geeignete Gegenmaßnahmen zu ergreifen.

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



Risikomanagementsystem der Porsche SE

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 operationaler Ebene. Die Porsche SE unterscheidet hierbei zwischen zwei Risikotypen. Der erste Risikotyp umfasst die Risiken aus der Geschäftstätigkeit, die im Rahmen von (bewussten) unternehmerischen Entscheidungen eingegangen werden (sog. „unternehmerische Risiken“). Der zweite Risikotyp umfasst Risiken, die aus einer fehlenden Definition oder einer unzureichenden Einhaltung von Prozessen resultieren (sog. „organisatorische Risiken“). Jeder einzelne Fachbereich innerhalb der Porsche SE ist dafür verantwortlich, die in seinem Bereich vorhandenen Risiken 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 Kontrollsysteem, welches im Abschnitt „Internes Kontrollsysteem einschließlich rechnungslegungsbezogenes Internes Kontrollsysteem 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 mehrerer 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 sicherstellen und damit insbesondere, dass das operative und das strategische Risikomanagement im Einklang mit extern und intern definierten Normen stehen. Verantwortlich für das überprüfende Risikomanagement ist die Revision, die als objektive Instanz in Form von Stichproben überprüft, ob das operative Risikomanagement in allen Bereichen verankert ist sowie regelmäßig durchgeführt wird, und die Ergebnisse der Revisionsaktivitäten an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats berichtet. Darüber hinaus wird die strategische Ebene dahingehend überprüft, ob ein strukturierter Systemansatz besteht bzw. die jeweiligen Kontrollen und Überprüfungen im strategischen Risikomanagement durchgeführt werden.

Risikomanagement auf Ebene der Beteiligungen

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

Das Management der Risiken bei Volkswagen ist auf Ebene der Volkswagen AG angesiedelt. Die Aufgabe des Risikomanagements der Volkswagen AG ist es, die auf Ebene des Volkswagen Konzerns bestehenden Risiken zu identifizieren, zu steuern und zu überwachen. Dabei hat die Volkswagen AG ihr eigenes konzernweites Risikomanagementsystem implementiert und ist selbst für ihre Risikohandhabung verantwortlich. Gleichzeitig ist die Volkswagen AG jedoch gehalten sicherzustellen, dass die Porsche SE als Holdinggesellschaft – im Rahmen des gesetzlich

zulässigen Informationsaustauschs – frühzeitig über bestandsgefährdende Risiken informiert wird. Dies geschieht unter anderem in Form von Managementgesprächen und durch die Weitergabe von Risikoberichten. Der Abschlussprüfer der Volkswagen AG überprüft jährlich das Risikofrüherkennungssystem des Volkswagen Konzerns auf seine grundsätzliche Eignung, bestandsgefährdende Risiken frühzeitig erkennen zu können und beurteilt gemäß § 317 Abs. 4 HGB die Funktionsfähigkeit des Risikofrüherkennungs- und Überwachungssystems. Für zusätzliche Informationen zum Aufbau des Risikomanagementsystems auf Ebene der Volkswagen AG verweisen wir auf die Ausführungen im Abschnitt „Risikomanagementsystem des Volkswagen Konzerns“.

Neben der Beteiligung an der Volkswagen 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. Entsprechende in Beratungs- und Überwachungsgremien soll – jeweils im Rahmen des gesetzlich zulässigen Informationsaustauschs – sichergestellt werden, dass die Porsche SE über wesentliche Risiken auf Ebene der Minderheitsbeteiligungen informiert ist.

Bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung (siehe dazu das Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“) war die PTV Group in das konzernweite Risikomanagementsystem des Porsche SE Konzerns integriert.

Internes Kontrollsystem einschließlich rechnungslegungsbezogenes Internes Kontrollsystem der Porsche SE

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



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

Chancen und Risiken des Porsche SE Konzerns

Organisatorische Risiken

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

Das Risikofeld „Berichterstattung“ bezieht sich insbesondere auf die interne und externe Berichterstattung. 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 Unternehmen eigenverantwortlich wahr. Die Abschlüsse der Konzerngesellschaften 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 im Detail festgelegt und werden regelmäßig anhand gesetzlicher Neuerungen 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. 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.

Zur Steuerung der Risiken aus dem Risikofeld „Compliance“ hat die Porsche SE eine Compliance-Organisation und damit ein Compliance-Managementsystem implementiert, das insbesondere die präventive Aufgabe hat, Verstöße gegen Gesetze, sonstige Rechtsvorschriften und unternehmensinterne Richtlinien und Regelungen zu verhindern. In diesem Zusammenhang wurde auch ein Compliance Council eingerichtet, welches sich aus leitenden Mitarbeitern der wesentlichen Fachbereiche zusammensetzt. Das Compliance Council hat im Geschäftsjahr 2021 in seinen Sitzungen neben der Anpassung von internen Richtlinien insbesondere allgemeine Compliance-relevante Themen behandelt.

Risikoeinschätzung zu organisatorischen Risiken

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

Unternehmerische Risiken

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

Chancen und Risiken aus Beteiligungen

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



Porsche SE derzeit aus der Kernbeteiligung an der Volkswagen AG und aus den Portfoliobeteiligungen.

Zur frühzeitigen Erkennung eines möglichen Wertberichtigungsbedarfs in Bezug auf die Beteiligungen der Porsche SE werden regelmäßig Kennzahlen über den jeweiligen Geschäftsverlauf insbesondere der Beteiligung an der Volkswagen AG analysiert und gegebenenfalls Analysteneinschätzungen beobachtet.

Bezüglich der Beteiligung an der Volkswagen AG besteht insbesondere das Risiko, dass das der Porsche SE im Rahmen der at Equity-Bewertung zugerechnete Ergebnis durch eine unterplanmäßige Entwicklung des Volkswagen Konzerns unterhalb der Erwartungen liegt (im Folgenden als Risikofeld „Ergebnisbeitrag Volkswagen“ bezeichnet). Die größten Risiken auf Ebene des Volkswagen Konzerns bestehen hierbei nach Aussage von Volkswagen in einer negativen Markt- und Absatzentwicklung, in Bezug auf Qualität und Cyber-Sicherheit sowie in einer nicht bedarfs- und anforderungsgerechten Produktentwicklung insbesondere im Hinblick auf Elektromobilität und Digitalisierung. Darüber hinaus stellt die Nichtereichung CO₂-bezogener Vorgaben ein Risiko dar. Weiterhin verbleiben für den Volkswagen Konzern Risiken aus der Dieselthematik. Für das Jahr 2022 können sich negative Auswirkungen aus einer sich wieder verschärfenden Covid-19-Pandemie, aus der Versorgungssituation – insbesondere bei Halbleitern – sowie aus dem Russland-Ukraine-Konflikt ergeben. Die Einschätzung zu Risiken auf Ebene der Volkswagen Beteiligung basiert grundsätzlich auf dem Risiko- und Chancenbericht im Konzernlagebericht 2021 der Volkswagen AG. In Bezug auf Risiken aus dem Russland-Ukraine-Konflikt verweisen wir auf die

Ausführungen im Kapitel „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“.

Hinsichtlich der Werthaltigkeit der Beteiligung an der Volkswagen AG wurde im Geschäftsjahr 2021 aufgrund der unter dem at Equity-Buchwert liegenden anteiligen Börsenkapitalisierung ein Werthaltigkeitstest durchgeführt. Da der Werthaltigkeitstest auf der aktuellen Planung des Volkswagen Konzerns basiert, bestehen auch hierbei die oben beschriebenen Risiken einer unterplanmäßigen Entwicklung mit potenziellen Auswirkungen auf die Werthaltigkeit der Beteiligung. Das Risiko eines ergebniswirksamen Wertberichtigungsbedarfs wird im Folgenden als Risikofeld „Werthaltigkeit Volkswagen“ bezeichnet. Im Rahmen des Werthaltigkeitstests wurden Sensitivitätsanalysen hinsichtlich wesentlicher Bewertungsparameter durchgeführt. Da in jedem der im Rahmen der Sensitivitätsanalyse betrachteten Szenarien der Nutzungswert der Beteiligung an der Volkswagen AG deutlich über dem Buchwert lag, wird auf Basis des derzeitigen Kenntnisstands der Eintritt eines zukünftigen Wertberichtigungsbedarfs als unwahrscheinlich eingeschätzt.

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

Im Zuge der Veräußerung von Anteilen an der PTV an Bridgepoint (siehe dazu das Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE



Konzern“) wurde die Berichterstattung zu Risiken aus Portfoliobeteiligungen adjustiert. Entsprechend wurden die bisherigen Risikofelder „Werthaltigkeit PTV“ und „Ergebnisbeitrag Venture-Portfolio“ in einem neuen Risikofeld „Ergebnisbeitrag Portfolio-beteiligungen“ zusammengeführt. Chancen und Risiken aus den Portfoliobeteiligungen der Porsche SE ergeben sich im Wesentlichen aus Marktwertänderungen, die sich bei zum Fair Value bewerteten Beteiligungen vollständig auf das Ergebnis des Porsche SE Konzerns auswirken. Bei Portfoliobeteiligungen, die nach der Equity-Methode bewertet werden, bestehen neben dem Risiko von Wertberichtigungsbedarfen 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 Finanzinstrumenten

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

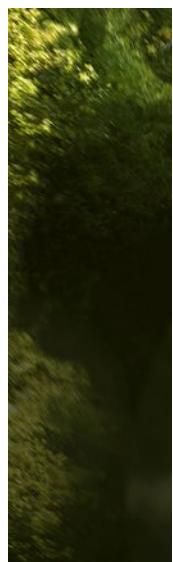
Durch die Verwendung von Finanzinstrumenten im Rahmen des Liquiditätsmanagements ergeben sich Kontrahentenrisiken. Zur Verminderung der

Kontrahentenrisiken führt die Porsche SE Bonitätsüberwachungen durch und streut die Anlage der Liquidität über unterschiedliche Kontrahenten. Weitere Risiken aus der Verwendung von Finanzinstrumenten, mit Ausnahme der im Abschnitt Chancen und Risiken aus Beteiligungen dargestellten Markt-preisrisiken der zum Fair Value bewerteten Portfolio-beteiligungen, werden für die Porsche SE derzeit als unwesentlich eingestuft.

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

Rechtsrisiken

Die Porsche SE ist national und international an Rechtsstreitigkeiten beteiligt. Im Wesentlichen handelt es sich zum 31. Dezember 2021 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 Dieselthematik. Soweit übersehbar, werden zur bilanziellen Berücksichtigung der hieraus entstehenden Risiken im erforderlichen Umfang Rückstellungen gebildet. Die im Berichtsjahr gebildeten Rückstellungen für Rechtsrisiken entsprechen in ihrer Höhe den für die laufenden Verfahren erwarteten Anwalts- und Verfahrenskosten. Nach Einschätzung des Unternehmens



haben diese Risiken bislang keinen nachhaltigen Einfluss auf die wirtschaftliche Lage des Konzerns. Da der Ausgang der Rechtsstreitigkeiten jedoch nur begrenzt einschätzbar ist, ist nicht auszuschließen, dass gleichwohl, gegebenenfalls sehr schwerwiegende, Schäden eintreten können, die nicht durch zurückgestellte Beträge abgedeckt sind, was zu entsprechenden Ergebnis- und Liquiditätsbelastungen führen würde.

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

Steuerliche Chancen und Risiken

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

Die steuerliche Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2009 bis 2013 findet weiterhin statt. Neue Erkenntnisse aus der steuerlichen Außenprüfung für die Zeiträume 2009 bis 2013 sowie gesetzliche Änderungen können dazu führen, dass sich die

Steuerrückstellungen und Zinsen erhöhen oder vermindern bzw. bereits erhaltene Erstattungen teilweise zurückgezahlt werden.

In den Veranlagungszeiträumen 2006 bis 2009 war die Porsche SE zunächst Rechtsnachfolgerin der Porsche AG und später Organträgerin und damit Steuerschuldnerin. Die Volkswagen AG hat sich im Rahmen der Betriebseinbringung grundsätzlich verpflichtet, steuerliche Vorteile – zum Beispiel in Form einer Erstattung, Minderung oder Ersparnis von Steuern, einer Auflösung von Steuerverbindlichkeiten oder Rückstellungen oder einer Erhöhung steuerlicher Verluste – der Porsche Holding Stuttgart GmbH, der Porsche AG sowie deren Rechtsvorgängern und Tochterunternehmen, die Veranlagungszeiträume bis zum 31. Juli 2009 betreffen, an die Porsche SE zu erstatten. Umgekehrt stellt die Porsche SE die Porsche Holding Stuttgart GmbH, die Porsche AG sowie deren Rechtsvorgänger unter bestimmten Voraussetzungen von steuerlichen Nachteilen frei, die über die auf Ebene dieser Gesellschaften passivierten Verpflichtungen aus Zeiträumen bis einschließlich 31. Juli 2009 hinausgehen. Falls die Summe der steuerlichen Vorteile die Summe der steuerlichen Nachteile übersteigt, hat die Porsche SE einen Anspruch gegen die Volkswagen AG auf eine Zahlung in Höhe des die steuerlichen Nachteile übersteigenden Betrags. Die Höhe der hierbei zu berücksichtigenden steuerlichen Vor- und Nachteile ergibt sich aus den Regelungen des Einbringungsvertrags. Die sich auf Ebene der Porsche SE ergebenden Risiken, für die in Vorjahren Rückstellungen passiviert waren und Zahlungen geleistet wurden, werden im Volkswagen Konzern zum Teil zu steuerlichen Vorteilen führen, die voraussichtlich durch die bestehenden Regelungen die steuerlichen Risiken der



Porsche SE teilweise kompensieren. Die Regelungen des Einbringungsvertrags decken jedoch nicht alle Sachverhalte und damit nicht sämtliche steuerlichen Risiken der Porsche SE aus den steuerlichen Außenprüfungen für die Veranlagungszeiträume 2006 bis 2009 ab. Ein möglicher Erstattungsanspruch gegen die Volkswagen AG ist erst nach Abschluss der steuerlichen Außenprüfung für den Veranlagungszeitraum 2009 hinsichtlich seines Bestehens und seiner Höhe verlässlich ermittelbar. Basierend auf dem Ergebnis der abgeschlossenen steuerlichen Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2006 bis 2008 und dem zum Zeitpunkt der Aufstellung dieses Abschlusses gegebenen Kenntnisstand für den Veranlagungszeitraum 2009 wird für die Porsche SE ein Ausgleichsanspruch gegen die Volkswagen AG im niedrigen dreistelligen Millionen-Euro-Bereich geschätzt. Künftige Erkenntnisse und gesetzliche Änderungen können dazu führen, dass sich der mögliche Ausgleichsanspruch erhöht oder vermindert.

Risikoeinschätzung zu unternehmerischen Risiken

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

Prognosekorridors für das Konzernergebnis nach Steuern der Porsche SE erhöht, die Breite des Prognosekorridors für die Konzern-Nettoliquidität der Porsche SE ist unverändert.

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

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

Die Risikoeinschätzung der wesentlichen unternehmerischen Risiken des Porsche SE Konzerns anhand der Risikokategorien ist unverändert zum Vorjahresstand. Zur Berichterstattung zu Risiken aus Portfoliobeteiligungen wurden die Risikofelder „Ergebnisbeitrag Venture-Portfolio“ und „Werthaltigkeit PTV“ in das Risikofeld „Ergebnisbeitrag Portfoliobeteiligungen“ zusammengeführt, dieses wird mit

einem geringen möglichen Ausmaß und einer mittleren Eintrittswahrscheinlichkeit eingeschätzt. Die Risikoeinschätzung stellt sich zum Berichtszeitpunkt wie folgt dar:

Darstellung der Risikoeinschätzung (in Bezug auf die Prognosekorridore)

Mögliches Ausmaß (in Bezug auf die Prognosekorridore)	hoch	<ul style="list-style-type: none"> Dividendenzufluss Volkswagen Werthaltigkeit Volkswagen Steuerliche Risiken Rechtsrisiken 	<ul style="list-style-type: none"> Ergebnisbeitrag Volkswagen 	
		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.





Chancen- und Risikobericht des Volkswagen Konzerns

Risikomanagementsystem des Volkswagen Konzerns

Das vorliegende Kapitel erläutert die Zielsetzung und den Aufbau des Risikomanagementsystems (RMS) sowie des Internen Kontrollsysteins (IKS) des Volkswagen Konzerns und beschreibt die entsprechenden Systeme mit Blick auf den Rechnungslegungsprozess. Die Volkswagen AG hat ihr eigenes konzernweites Risikomanagementsystem implementiert und ist damit selbst für ihre Risiko-handhabung verantwortlich. Es handelt sich im Folgenden um Textauszüge aus dem Risiko- und Chancenbericht im Konzernlagebericht 2021 der Volkswagen AG.

Zielsetzung des Risikomanagementsystems und des Internen Kontrollsysteins bei Volkswagen

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

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

Aufbau des Risikomanagementsystems und des Internen Kontrollsysteins bei Volkswagen

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

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



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

Nach Abschluss der Implementierung des Risikomanagement-IT-Systems Riskradar im Jahr 2020 und der Standardisierung des IKS für risikobehafte Geschäftsprozesse in wesentlichen Gesellschaften wird das RMS/IKS von Volkswagen auch zukünftig weiterentwickelt.

Erste Linie: Operatives Risikomanagement

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

Geschäftsentwicklung ein. Somit liegt dem Vorstand der Volkswagen AG über die dokumentierten Berichtswege auch unterjährig ein Gesamtbild der aktuellen Risikolage vor.

Zweite Linie: Konzerneinheitliche quartalsweise Risikoerfassung und -berichterstattung

Ergänzend zum laufenden operativen Risikomanagement richtet die Abteilung Konzern-Risikomanagement des Volkswagen Konzerns vierteljährlich standardisierte Abfragen zur Risikosituation und zur Umsetzung der Gegenmaßnahmen an alle Konzernmarken, wesentliche Konzerngesellschaften sowie die Volkswagen Financial Services AG und die Volkswagen Bank GmbH.

In dieser Abfrage zur Risikosituation – dem Risiko-Quartalsprozess (RQP) – werden akute Risiken des Volkswagen Konzerns gemeldet. Anhand dieser Rückmeldungen wird das Bild der potenziellen Risikolage aktualisiert. Die Bewertung der Risiken aus dem RQP erfolgt im IT-System Riskradar.

In 2021 wurde die Methodik zur Aggregation von Risiken und Betrachtung der Risikotragfähigkeit des Volkswagen Konzerns weiterentwickelt. Halbjährlich erfolgt ein Abgleich zwischen der aggregierten Risikolage und der Risikotragfähigkeit. Im Geschäftsjahr 2021 haben sich keine Hinweise auf eine unzureichende Risikotragfähigkeit des Volkswagen Konzerns ergeben.

Für jedes Risiko wird ein Score-Wert ermittelt, der sich aus der Multiplikation des Kriteriums

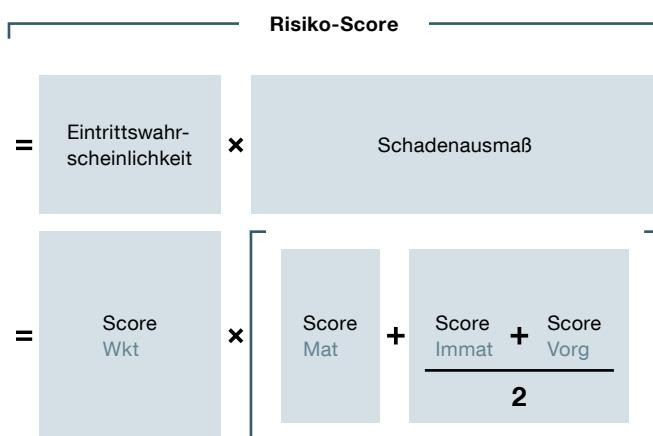


Eintrittswahrscheinlichkeit (Wkt) mit dem potenziellen Schadenausmaß ergibt und die Risiken vergleichbar macht. Das Schadenausmaß ergibt sich aus den Kriterien finanzieller Schaden (Mat) sowie Reputationsschaden (Immat) und der potenziellen Gefährdung der Einhaltung von externen rechtlichen Vorgaben (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 des Einflusses auf die lokale Gesellschaft, die Marke oder den Konzern eingestuft.

Ermittlung des Risiko-Score





Risiken aus potenziellen Regelverletzungen (Compliance-Risiken) sind in diesen Prozess ebenso integriert wie strategische, betriebliche und Berichterstattungsrisiken.

Die Risikoberichterstattung an die Gremien der Volkswagen AG erfolgt abhängig von Wesentlichkeitsschwellen. Akute Risiken werden ab einem Risiko-Score von 40 beziehungsweise ab einem potenziellen finanziellen Schaden von 1 Mrd. € dem Vorstand und dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der Volkswagen AG regelmäßig berichtet. Die Berichterstattung berücksichtigt zusätzlich die Risiken aus dem RQP mit einem Risiko-Score von 20.

Darüber hinaus werden bedeutende Änderungen der Risikolage, die kurzfristig beispielsweise 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 größer als 50 % eingeschätzt wird.

In den vergangenen Jahren hat Volkswagen ein standardisiertes IKS entwickelt, dass deutlich über die Anforderungen an das IKS der Finanzberichterstattung hinausgeht. In 22 Kontrollkatalogen werden den Gesellschaften des Volkswagen Konzerns im Betrachtungsumfang Vorgaben im Hinblick auf abzudeckende Prozessrisiken und Kontrollziele gemacht, um die Wertschöpfungskette standardisiert abzusichern. Inhaltlich sind neben den Themen zur Finanzberichterstattung beispielsweise Prozessrisiken in der Entwicklung, der Produktion oder im Bereich Compliance adressiert.

Wesentliche Kontrollen zur Abdeckung der Prozessrisiken und Kontrollziele werden zudem auf ihre Wirksamkeit hin getestet; hierbei identifizierte Schwachstellen werden an die zuständigen Gremien der Volkswagen AG berichtet und in den Fachbereichen behoben. Wie der Risiko-Quartalsprozess wird auch das standardisierte IKS vollständig durch das IT-System Riskradar unterstützt.

Das standardisierte IKS des Volkswagen Konzerns bietet sowohl inhaltlich als auch organisatorisch eine breitere Absicherung als der bisher genutzte Governance, Risk & Compliance (GRC)-Regelprozess. Mit der Einführung in weiteren Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in 2021 erfolgt eine sukzessive Abschaltung des GRC-Regelprozesses.

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

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



Dritte Linie:

Prüfung durch die Konzern-Revision

Die 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/IKS und des Compliance-Managementsystems (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

Die Risikolage des Volkswagen Konzerns wird gemäß den gesetzlichen Anforderungen erfasst, bewertet und dokumentiert. Durch die zuvor beschriebenen Elemente des RMS/IKS (erste und zweite Linie) werden die Anforderungen an ein Risikofrüherkennungssystem erfüllt. Unabhängig davon überprüft der Abschlussprüfer der Volkswagen AG jährlich die hierfür implementierten Verfahren und Prozesse sowie die Angemessenheit der Dokumentation. Die Risikomeldungen werden dabei stichprobenartig in vertiefenden Interviews mit den betreffenden Bereichen und Gesellschaften unter Einbeziehung des Abschlussprüfers auf ihre Plausibilität und Angemessenheit hin geprüft. Der Abschlussprüfer 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 turnusmäßige Kontrollen im Rahmen der Jahresabschlussprüfung durchgeführt. Als Kreditinstitut unterliegt die Volkswagen Bank GmbH mit ihren Tochterunternehmen der Aufsicht der Europäischen Zentralbank und die Volkswagen Leasing GmbH als Finanzdienstleistungsinstitut sowie die Volkswagen Versicherung AG als Versicherungsunternehmen der jeweiligen Fachaufsicht der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin). Im Rahmen des turnusmäßigen aufsichtsrechtlichen Überprüfungsprozesses sowie im Rahmen unregelmäßiger Prüfungen beurteilt die zuständige Aufsichtsbehörde, ob die Regelungen, Strategien, Verfahren und Mechanismen ein solides Risikomanagement und eine solide Risikoabdeckung gewährleisten. Daneben prüft der Prüfungsverband deutscher Banken die Volkswagen Bank GmbH in unregelmäßigen Abständen.

Die Volkswagen Financial Services AG betreibt ein System zur Risikofrüherkennung und -steuerung. Damit soll gewährleistet werden, dass die jeweils lokal geltenden regulatorischen Anforderungen eingehalten werden. 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 Kontrollsysteins

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

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

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

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

Kontrollaktivitäten auf Konzernebene umfassen die Analyse und gegebenenfalls die Anpassung der Meldedaten der von Tochtergesellschaften 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 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 Konzerneinheiten und -gesellschaften erstellt.

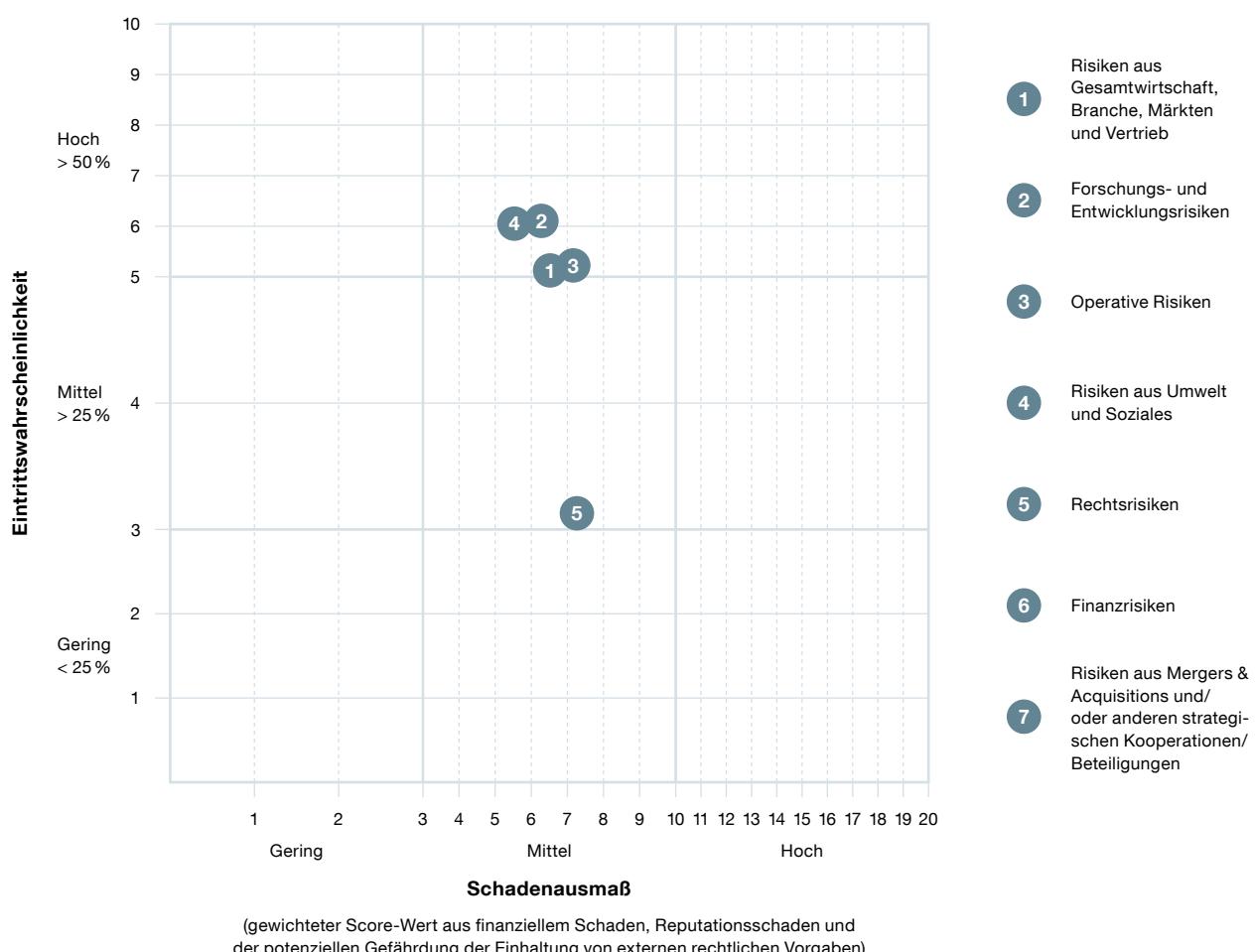
Das rechnungslegungsbezogene Interne Kontrollsystem wird zudem von der Volkswagen Konzern-Revision im In- und Ausland unabhängig geprüft.

Integriertes Konsolidierungs- und Planungssystem

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



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. Zur besseren Übersicht sind die Risiken und Chancen in Kategorien zusammengefasst. Zu jeder Risikokategorie werden die von Volkswagen anhand der Risiko-Score-Bewertung aus dem 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 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 Risikokategorien „Finanzrisiken“ und „Risiken aus Mergers & Acquisitions und/oder anderen strategischen Kooperationen/Beteiligungen“ gab es bei Volkswagen im Berichtsjahr keine Meldung von Risiken mit entsprechenden Werten.

Mit Hilfe von Wettbewerbs- und Umfeldanalysen sowie Marktbeobachtungen erfasst Volkswagen nicht nur Risiken, sondern auch Chancen, die sich positiv auf die Gestaltung seiner Produkte, die Effizienz ihrer Produktion, ihren Erfolg am Markt und seine Kostenstruktur auswirken. Risiken und Chancen, von denen erwartet wird, dass sie eintreten, hat Volkswagen – soweit einschätzbar – in seiner

Mittelfristplanung und seiner Prognose bereits berücksichtigt. Der Volkswagen Konzern berichtet daher über interne und externe Entwicklungen als Risiken und Chancen, die nach den dem Volkswagen Konzern im Zeitpunkt der Aufstellung seines Lageberichts bekannten Informationen zu einer negativen beziehungsweise positiven Abweichung von seiner Prognose beziehungsweise von seinen Zielen führen können.

Risikokategorien im Volkswagen Konzern

In der Kategorie „Risiken und Chancen aus Gesamtwirtschaft, Branche, Märkten und Vertrieb“ sind gesamtwirtschaftliche Risiken und Chancen, Branchenrisiken und Marktchancen/-potenziale, Vertriebsrisiken, Risiken aus dem Russland-Ukraine-Konflikt sowie sonstige Einflüsse zusammengefasst. Unter den Risiken aus dem Russland-Ukraine-Konflikt wird von Volkswagen das Risiko beschrieben, dass sich die jüngsten Entwicklungen im Russland-Ukraine-Konflikt negativ auf die Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns auswirken. Unter den sonstigen Einflüssen wird von Volkswagen insbesondere das Risiko beschrieben, dass sich die Covid-19-Pandemie verschärft, zum Beispiel auch durch Veränderungen des Virus. Von den Auswirkungen der Pandemie ist der Volkswagen Konzern in allen Bereichen betroffen. Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit hoch (Vorjahr: hoch) und das Schadensmaß mit mittel (Vorjahr: mittel) von Volkswagen bewertet. Aus Sicht des Volkswagen Konzerns liegen die größten Risiken aus dem RQP in dieser Kategorie in Handelsbeschränkungen und zunehmendem Protektionismus mit negativen Auswirkungen auf die Markt- und Absatzentwicklung.



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

Als „Operative Risiken und Chancen“ werden Risiken aus besonderen Ereignissen im Einkaufs- und Produktionsnetzwerk des Volkswagen Konzerns, Risiken und Chancen aus dem Einkauf und der Technik, Produktionsrisiken, Risiken aus langfristiger Fertigung, Qualitätsrisiken, IT-Risiken und Risiken aus medialer Wirkung zusammengefasst. Unter den Risiken aus besonderen Ereignissen im Einkaufs- und Produktionsnetzwerk des Volkswagen Konzerns werden insbesondere die Risiken beschrieben, dass die derzeitige Ausbreitung des Coronavirus oder der Russland-Ukraine-Konflikt zu Versorgungsrisiken im Einkauf führen und die Produktion stark beeinträchtigen können. In der Folge kann es bei Volkswagen zu Engpässen oder sogar Ausfällen in der Produktion und damit zu einer Abweichung gegenüber der geplanten Produktionsmenge kommen. Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit hoch (Vorjahr: hoch) und das Schadenausmaß mit mittel (Vorjahr: mittel) von Volkswagen bewertet. Die größten Risiken aus dem RQP liegen insbesondere in volatilen Beschaffungsmärkten, vor allem im Zusammenhang mit der Halbleiterverfügbarkeit, im Bereich der Cyber-Sicherheit und neuer regulatorischer Vorgaben in der IT sowie in Qualitätsproblemen.

Zur Risikokategorie „Risiken aus Umwelt und Soziales“ zählen Personalrisiken sowie Risiken aus umweltschutzrechtlichen Auflagen. 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 ergeben sich aus der Nichterreichung CO₂-bezogener Vorgaben.

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

Zur Kategorie „Finanzrisiken“ zählt der Volkswagen Konzern Finanzrisiken, Risiken aus Finanzinstrumenten, Liquiditätsrisiken sowie Risiken und Chancen im Finanzdienstleistungsgeschäft. Für diese Risikokategorie gab es bei Volkswagen im Berichtsjahr keine Meldung von Risiken mit einem Score-Wert über 20. Im Vorjahr wurde für die Risikokategorie die Eintrittswahrscheinlichkeit mit hoch und das Schadenausmaß mit mittel bewertet.

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 Goodwill beziehungsweise Markennamen und aus Beteiligungen sowie Risiken aus dem Verkauf von Beteiligungen

zusammen. Für diese Risikokategorie gab es bei Volkswagen im Berichtsjahr keine Meldung von Risiken mit einem Score-Wert über 20. Im Vorjahr wurde für die Risikokategorie die Eintrittswahrscheinlichkeit mit mittel und das Schadenausmaß mit hoch bewertet.

Bewertung der Volkswagen AG zu Rechtsrisiken aus der Dieselthematik

Zur Absicherung der dem Volkswagen Konzern im Zeitpunkt der Aufstellung seines Lageberichts bekannten Rechtsrisiken im Zusammenhang mit der Dieselthematik enthalten die Rückstellungen des Volkswagen Konzerns für Prozess- und Rechtsrisiken zum 31. Dezember 2021 auf Basis des gegenwärtigen Kenntnisstands und aktueller Einschätzungen von Volkswagen einen Betrag von rund 2,1 Mrd. € (1,9 Mrd. €). Soweit bereits hinreichend bewertbar, wurden im Zusammenhang mit der Dieselthematik insgesamt Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 4,3 Mrd. € (4,2 Mrd. €) im Konzernanhang des Volkswagen Konzerns angegeben, auf die Anlegerverfahren in Deutschland entfallen davon rund 3,6 Mrd. € (3,5 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 Dieselthematik im Volkswagen Konzern gebildeten Rückstellungen sowie die angegebenen Eventualverbindlichkeiten und die weiteren latenten Rechtsrisiken zum Teil erheblichen Einschätzungsrisiken. Sollten sich diese Rechts- bzw. Einschätzungsrisiken verwirklichen, kann dies zu weiteren erheblichen finanziellen Belastungen führen. Insbesondere lässt sich nicht ausschließen, dass aufgrund von zukünftigen Erkenntnissen oder Ereignissen die von Volkswagen gebildeten Rückstellungen möglicherweise angepasst werden müssen.

Weitergehende Angaben zu den Schätzungen hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen sowie Angaben zu Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von Beträgen der Rückstellungen und

Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit der Dieselthematik werden von Volkswagen gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

Gesamtaussage zur Risiko- und Chancensituation des Volkswagen Konzerns

Die Gesamtrisiko- und Chancensituation ergibt sich für den Volkswagen Konzern aus den zuvor genannten Einzelrisiken und -chancen. Um die Beherrschung dieser Risiken zu gewährleisten, hat Volkswagen ein umfassendes Risikomanagementsystem geschaffen. Die größten Risiken über alle Risikokategorien hinweg bestehen für den Volkswagen Konzern in einer negativen Markt- und Absatzentwicklung, in Bezug auf Qualität und Cyber-Sicherheit sowie in einer nicht bedarfs- und anforderungsgerechten Produktentwicklung insbesondere im Hinblick auf Elektromobilität und Digitalisierung. Darüber hinaus stellt die Nichtereichung CO₂-bezogener Vorgaben ein Risiko dar. Weiterhin verbleiben für den Volkswagen Konzern Risiken aus der Dieselthematik. Für das Jahr 2022 können sich negative Auswirkungen aus einer sich wieder verschärfenden Covid-19-Pandemie, aus der Versorgungssituation – insbesondere bei Halbleitern – sowie aus dem Russland-Ukraine-Konflikt ergeben. Nach dem dem Volkswagen Konzern im Zeitpunkt der Aufstellung seines Lageberichts bekannten Informationen bestehen keine Risiken, die den Fortbestand wesentlicher Konzerngesellschaften oder des Volkswagen Konzerns gefährden könnten.



Veröffentlichung der Erklärung zur Unternehmensführung

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

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Am 24. Februar 2022 hat die Porsche SE bekanntgegeben, dass der Vorstand der Porsche SE mit Zustimmung des Aufsichtsrats beschlossen hat, die Umsetzbarkeit eines möglichen Börsengangs der Porsche AG auf Grundlage von bisher mit der Volkswagen AG geführten Gesprächen weiter zu prüfen und grundsätzlich zu unterstützen. Die Porsche SE und die Volkswagen AG haben hierzu eine Eckpunktevereinbarung unterzeichnet, die die bisherigen Gespräche inhaltlich zusammenfasst und eine Basis für die weiteren Schritte zur Vorbereitung eines möglichen Börsengangs darstellt. Die tatsächliche Umsetzbarkeit eines Börsengangs hängt von einer Vielzahl verschiedener Parameter sowie den allgemeinen Marktgegebenheiten ab. Abschließende Entscheidungen sind noch nicht getroffen. Auch die Vereinbarungen in der Eckpunktevereinbarung zu einem möglichen Börsengang stehen unter mehreren Bedingungen, einschließlich der finalen Zustimmung der Gremien beider Parteien.

Nach dem gegenwärtigen Stand der Gespräche soll für den Fall eines Börsengangs das Grundkapital der Porsche AG in 50 % Vorzugsaktien und 50 % Stammaktien unterteilt werden und im Rahmen des möglichen Börsengangs ca. 25 % der Vorzugsaktien am Kapitalmarkt platziert werden. Im Zusammenhang mit dem möglichen Börsengang würde die Porsche SE 25 % zuzüglich einer Aktie der Stammaktien an der Porsche AG von der Volkswagen AG zum Platzierungspreis der Vorzugsaktien zzgl. einer Prämie von 7,5 % erwerben. Mit der positiven Begleitung eines möglichen Börsengangs der Porsche AG unterstützt die Porsche SE die Pläne der Volkswagen AG zu einer Erweiterung der finanziellen Flexibilität der Volkswagen AG und einer

Steigerung der unternehmerischen Möglichkeiten der Porsche AG. Die Volkswagen AG würde die Porsche AG auch nach der Umsetzung eines Börsengangs weiterhin im Wege der Vollkonsolidierung in ihren Konzernabschluss einbeziehen, während die Porsche SE die Anteile an der Porsche AG künftig als assoziiertes Unternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss der Porsche SE einbeziehen würde. Es ist zudem geplant, die industrielle Kooperation zwischen der Volkswagen AG und der Porsche AG auch nach einem möglichen Börsengang fortzusetzen.

Vereinbart wurde zwischen den Parteien auch, dass die Volkswagen AG im Fall eines Börsengangs der Porsche AG den Aktionären vorschlagen wird, eine Sonderdividende in einem Umfang von 49 % der Gesamtbruttoerlöse aus der Platzierung der Vorzugsaktien und dem Verkauf der Stammaktien auszuschütten. Einem solchen Dividendenvorschlag wird die Porsche SE zustimmen.

Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses besteht das Risiko, dass sich die jüngsten Entwicklungen im Russland-Ukraine-Konflikt negativ auf die Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns und somit auch mittelbar auf den Porsche SE Konzern auswirken. Dies kann auch aus Versorgungsgängen in der Lieferkette resultieren. Die konkreten Auswirkungen lassen sich zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abschließend beurteilen. Es ist ebenfalls noch nicht möglich, mit hinreichender Sicherheit vorherzusagen, in welchem Umfang sich eine weitere Eskalation des Russland-Ukraine-Konflikts auf die globale Konjunktur und das Branchenwachstum im Geschäftsjahr 2022



auswirken wird. In der Ukraine hat der Volkswagen Konzern keine wesentlichen Tochtergesellschaften und Beteiligungen. Der Volkswagen Konzern hat in Russland insbesondere die Produktionsgesellschaft am Standort in Kaluga sowie Vertriebseinheiten und Finanzierungsgesellschaften. Vor dem Hintergrund des russischen Angriffs auf die Ukraine und der daraus resultierenden Folgen, hat der Konzernvorstand von Volkswagen entschieden, die Produktion von Fahrzeugen in Russland bis auf Weiteres zu unterbrechen. Ebenfalls wurde der Fahrzeugexport nach Russland gestoppt; Originalteile werden hingegen weiterhin geliefert. Mit der weitgehenden Unterbrechung der Geschäftstätigkeit in Russland zieht der Konzernvorstand von Volkswagen die Konsequenzen aus der von starker Unsicherheit und den aktuellen Verwerfungen geprägten Gesamtsituation. Die Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns in diesen beiden Ländern ist bezogen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Volkswagen Konzerns von nicht wesentlicher Bedeutung. Es ist nicht auszuschließen, dass sich eine weitere Eskalation des Konflikts wesentlich negativ auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Volkswagen Konzerns und somit auch mittelbar auf den Porsche SE Konzern auswirken werden.

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

Prognosebericht und Ausblick

Entwicklung der Weltwirtschaft

Den Planungen liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung nach der Erholung im vergangenen Geschäftsjahr im Jahr 2022 auf insgesamt etwas geringerem Niveau weiter wachsen wird – vorbehaltlich einer sich nicht wieder verschärfenden Covid-19-Pandemie sowie einer abnehmenden Intensität von Engpässen bei Vorprodukten und Rohstoffen. Risiken werden weiterhin in protektionistischen Tendenzen, Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern gesehen. Zudem werden die Wachstumsausichten von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet – insbesondere ergeben sich Risiken aus dem Russland-Ukraine-Konflikt.

Es wird davon ausgegangen, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer eine positive Dynamik verzeichnen werden.

Für 2022 wird mit einem etwas stärkeren Euro im Verhältnis zu den für den Volkswagen Konzern wesentlichen Währungen gerechnet. In Bezug auf die Währungen einiger Schwellenländer wird mit einer weiteren Abwertung gerechnet. Der Russland-Ukraine-Konflikt kann zu einer erhöhten Volatilität auf den Devisenmärkten führen, zudem wird ein zusätzlicher Druck auf die russische Währung erwartet.

Bei einer weiterhin relativ expansiven Geldpolitik wird von einer schrittweisen Abkehr von den bisherigen Maßnahmen der Zentralbanken in den großen westlichen Industrieländern im Jahr 2022 ausgegangen. Die Veränderung der Leitzinsen wird wesentlich

von der weiteren Inflationsentwicklung in den jeweiligen Ländern abhängen. Dabei wird es eine wichtige Rolle spielen, ob die derzeit beobachtbaren höheren Inflationsraten in vielen Ländern als temporär, oder als nachhaltig eingestuft werden. Gründe für die Annahme, dass es sich um ein temporäres Phänomen handelt, könnten in den Basiseffekten als Folge der Covid-19-Pandemie oder in den Störungen von Lieferketten zu sehen sein.

Hinsichtlich der Rohstoffmärkte wird für 2022 bei den meisten Rohstoffen ein weiterer Preisanstieg erwartet, der infolge des Russland-Ukraine-Konflikts stärker ausfallen kann.

Entwicklung der Märkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Es wird erwartet, dass sich die Märkte für Pkw im Jahr 2022 in den einzelnen Regionen uneinheitlich entwickeln werden. Insgesamt wird das weltweite Verkaufsvolumen von Neufahrzeugen – vorbehaltlich einer sich nicht wieder verschärfenden Covid-19-Pandemie sowie einer abnehmenden Intensität von Engpässen bei Vorprodukten, insbesondere Halbleitern, und Rohstoffen – voraussichtlich moderat über dem des Vorjahres liegen, jedoch das Niveau vor der Pandemie nicht erreichen.

Auch die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden sich in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln; insgesamt wird für 2022 – vorbehaltlich einer sich nicht wieder verschärfenden



Covid-19-Pandemie sowie einer abnehmenden Intensität von Engpässen bei Vorprodukten, insbesondere Halbleitern, und Rohstoffen – mit einem leicht steigenden Verkaufsvolumen gerechnet.

Entwicklung der Märkte für Nutzfahrzeuge

Es wird für 2022 erwartet, dass sich die Neuzulassungen von mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten im Vorjahresvergleich deutlich positiv entwickeln, mit regional unterschiedlichen Ausprägungen. Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten wird für das Jahr 2022 mit einer insgesamt signifikant steigenden Nachfrage mit unterschiedlichen regionalen Entwicklungen gerechnet.

Entwicklung der Märkte für Finanzdienstleistungen

Es wird erwartet, dass automobilbezogene Finanzdienstleistungen im Jahr 2022, insbesondere vor dem Hintergrund der anhaltenden Herausforderungen aus der Covid-19-Pandemie sowie der eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit infolge des Halbleitermangels, eine hohe Bedeutung für den weltweiten Fahrzeugabsatz haben. Es wird davon ausgegangen, dass in Schwellenmärkten mit bisher niedriger Marktdurchdringung die Nachfrage steigen wird. In Regionen mit bereits entwickelten automobilen Finanzdienstleistungsmärkten wird sich der Trend voraussichtlich fortsetzen, Mobilität zu möglichst geringen Gesamtkosten zu erwerben. Dabei dürften

integrierte Gesamtlösungen, die mobilitätsnahe Dienstleistungsmodule wie Versicherungen und innovative Servicepakete einschließen, an Bedeutung gewinnen. Zusätzlich wird damit gerechnet, dass die Nachfrage nach neuen Mobilitätsformen, etwa Vermiet- oder Auto-Abo-Modellen, sowie nach integrierten Mobilitätsdienstleistungen, zum Beispiel Parken, Tanken und Laden, zunehmen wird und dass sich die im europäischen Finanzdienstleistungsgeschäft mit Einzelkunden begonnene Verschiebung von Finanzierung zu Leasing weiter fortsetzen wird.

Im Bereich der mittleren und schweren Nutzfahrzeuge wird in den Schwellenländern eine steigende Nachfrage nach Finanzdienstleistungsprodukten erwartet. Insbesondere in diesen Ländern unterstützen Finanzierungslösungen den Fahrzeugabsatz und sind daher ein wesentlicher Bestandteil des Verkaufsprozesses. Auf den entwickelten Märkten wird für 2022 mit einem erhöhten Bedarf an Telematikdiensten und Serviceleistungen gerechnet, mit denen sich die Gesamtbetriebskosten senken lassen.

Voraussichtliche Entwicklung des Volkswagen Konzerns

Volkswagen sieht sich auf die künftigen Herausforderungen im Geschäft rund um die Automobilität und die heterogene Entwicklung der regionalen Automobilmärkte insgesamt gut vorbereitet. Die Markenvielfalt des Volkswagen Konzerns, seine Präsenz auf allen wichtigen Märkten der Welt, die breite und gezielt ergänzte Produktpalette sowie seine Technologien und Dienstleistungen verschaffen dem Volkswagen Konzern weltweit eine gute Position im Wettbewerb. Im Zuge der Transformation seines Kerngeschäfts positioniert Volkswagen die Konzernmarken noch trennschärfender und optimiert sein Fahrzeug- und Antriebsportfolio. Im Fokus stehen dabei vor allem die CO₂-Bilanz seiner Fahrzeugflotte und die Konzentration auf die attraktivsten und wachstumsstärksten Marktsegmente. Zusätzlich arbeitet der Volkswagen Konzern mit der fortlaufenden Entwicklung neuer Technologien und seiner Baukästen daran, die Vorteile des Mehrmarkenkonzerns noch gezielter zu nutzen.

Den Planungen von Volkswagen liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung nach der Erholung im vergangenen Geschäftsjahr im Jahr 2022 auf insgesamt etwas geringerem Niveau weiter wachsen wird – vorbehaltlich einer sich nicht wieder verschärfenden Covid-19-Pandemie sowie einer abnehmenden Intensität von Engpässen bei Vorprodukten und Rohstoffen. Risiken sieht Volkswagen weiterhin in protektionistischen Tendenzen, Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Zudem werden die Wachstumsaussichten von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet – insbesondere ergeben sich Risiken aus dem Russland-Ukraine-Konflikt. Der Volkswagen Konzern erwartet, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer eine positive Dynamik verzeichnen werden.

Der Volkswagen Konzern geht davon aus, dass die Auslieferungen an Kunden im Jahr 2022 unter weiterhin herausfordernden Marktbedingungen um 5 bis 10 % über dem Vorjahr liegen werden – unter der

Annahme einer sich nicht wieder verschärfenden Covid-19-Pandemie sowie einer abnehmenden Intensität von Engpässen bei Vorprodukten und Rohstoffen. Infolge der strukturellen Unterversorgung mit Halbleitern wird das Geschäftsjahr 2022 weiterhin durch Lieferengpässe belastet sein. Volkswagen rechnet damit, dass sich die Versorgung mit Halbleitern im zweiten Halbjahr im Vergleich zum ersten Halbjahr verbessern wird.

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

Volkswagen erwartet, dass die Umsatzerlöse des Konzerns und des Bereichs Pkw im Jahr 2022 um 8 bis 13 % über dem Vorjahreswert liegen werden. Für das operative Ergebnis des Konzerns und des Bereichs Pkw wird im Jahr 2022 mit einer operativen Umsatzrendite zwischen 7,0 und 8,5 %, gerechnet. Für den Bereich Nutzfahrzeuge wird bei stark über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen inklusive Navistar von einer operativen Umsatzrendite zwischen 5,0 und 7,0 % ausgegangen. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen rechnet Volkswagen bei spürbar über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen mit einem operativen Ergebnis in der Größenordnung von 4,5 Mrd. €.

Voraussichtliche Entwicklung des Porsche SE Konzerns

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

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

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

Insbesondere aufgrund der Erwartungen des Volkswagen Konzerns zu seiner künftigen Entwicklung geht der Porsche SE Konzern für das Geschäftsjahr 2022 von einem positiven Konzernergebnis nach Steuern zwischen 4,1 Mrd. € und 6,1 Mrd. € aus.

Bestehende Unsicherheiten in Bezug auf die weitere Entwicklung der Covid-19-Pandemie, der Intensität von Engpässen bei Vorprodukten und Rohstoffen, der Dieselthematik sowie des Russlands-Ukraine-Konflikts führen weiterhin zu erheblichen Einschränkungen der Prognosegenauigkeit.

Zum 31. Dezember 2021 verfügte der Porsche SE Konzern über eine Nettoliquidität in Höhe von 641 Mio. €. Zum 31. Dezember 2022 wird eine positive Nettoliquidität für den Porsche SE Konzern angestrebt, die sich voraussichtlich zwischen 0,6 Mrd. € und 1,1 Mrd. € bewegen wird.

Die Ergebnisprognose sowie die Nettoliquiditätsprognose basiert auf der derzeitigen Struktur des Porsche SE Konzerns. Effekte aus zukünftigen Investitionen und Desinvestitionen werden nicht berücksichtigt. Die Prognose enthält somit insbesondere keine Effekte aus einem möglichen Börsengang der Porsche AG und einem in diesem Zusammenhang etwaigen Erwerb von Stammaktien an der Porsche AG durch die Porsche SE (auf die Ausführungen im Kapitel „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“ wird verwiesen).

Stuttgart, den 16. März 2022

Porsche Automobil Holding SE
Der Vorstand



Glossar

2

Glossar

Ausgewählte Begriffe auf einen Blick

Bruttomarge

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

Eigenkapitalquote

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

Operatives Ergebnis

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

Operative Umsatzrendite

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

Steuerquote

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

Umsatzrendite vor Steuern

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

Konzernabschluss



3

Konzernabschluss

122 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

123 Konzern-Gesamtergebnisrechnung

124 Konzernbilanz

126 Konzern-Eigenkapitalspiegel

127 Konzern-Kapitalflussrechnung

129 Konzernanhang

212 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

224 Versicherung der gesetzlichen Vertreter (Bilanzzeit)



Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
der Porsche Automobil Holding SE vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021

122

Mio. €	Anhang	2021	2020 angepasst	2020
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen [1]		4.631	2.642	2.642
Erträge aus der Beteiligungsbewertung [2]		5	59	
Aufwendungen aus der Beteiligungsbewertung [2]		-22		
Beteiligungsergebnis		4.615	2.700	2.642
Sonstige betriebliche Erträge		6	4	4
Personalaufwand [3]		-15	-13	-13
Abschreibungen		-1	-1	-1
Sonstige betriebliche Aufwendungen [4]		-32	-32	-32
Ergebnis vor Finanzergebnis		4.572	2.658	2.600
Finanzierungsaufwendungen		-6	-3	-3
Übriges Finanzergebnis		-1	-1	57
Finanzergebnis [5]		-7	-4	55
Ergebnis vor Steuern		4.565	2.654	2.654
Ertragsteuern [6]		-3	-24	-24
Ergebnis nach Steuern aus fortgeführten Aktivitäten		4.563	2.630	2.630
Ergebnis nach Steuern aus nicht fortgeführten Aktivitäten [16]		3	-7	-7
Ergebnis nach Steuern		4.566	2.624	2.624
davon entfallen auf				
die Aktionäre der Porsche SE		4.566	2.623	2.623
nicht beherrschende Anteilseigner		0	0	0
Ergebnis je Stammaktie (unverwässert und verwässert) aus fortgeführten Aktivitäten [11]		14,90	8,59	8,59
Ergebnis je Stammaktie (unvervässert und verwässert) aus nicht fortgeführten Aktivitäten [11]		0,01	-0,02	-0,02
Ergebnis je Vorzugsaktie (unvervässert und verwässert) aus fortgeführten Aktivitäten [11]		14,90	8,59	8,59
Ergebnis je Vorzugsaktie (unvervässert und verwässert) aus nicht fortgeführten Aktivitäten [11]		0,01	-0,02	-0,02



Konzern-Gesamtergebnisrechnung

123

der Porsche Automobil Holding SE vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021

Mio. €

	2021	2020
Ergebnis nach Steuern	4.566	2.624
Neubewertungen aus Pensionen	7	-4
Latente Steuern auf Neubewertungen aus Pensionen	-2	1
Nicht reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen (vor Steuern)	1.724	-882
Latente Steuern auf nicht reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen	-426	283
Nicht reklassifizierbare latente Steuern im Zusammenhang mit Anteilen an assoziierten Unternehmen	-20	9
Gesamtsumme nicht reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge	1.283	-593
Währungsumrechnung	0	1
Reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen (vor Steuern)	928	-437
Latente Steuern auf reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen	228	-215
Reklassifizierbare latente Steuern im Zusammenhang mit Anteilen an assoziierten Unternehmen	-18	10
Gesamtsumme reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge	1.138	-641
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	2.421	-1.234
Gesamtergebnis	6.986	1.389
davon entfallen auf		
die Aktionäre der Porsche SE	6.986	1.389
aus fortgeführten Aktivitäten	6.984	1.395
aus nicht fortgeführten Aktivitäten	3	-6
nicht beherrschende Anteilseigner	0	0

Konzernbilanz der Porsche Automobil Holding SE zum 31. Dezember 2021

124

Mio. €

Anhang

31.12.2021

31.12.2020

Aktiva

Immaterielle Vermögenswerte	[7]	0	227
Sachanlagen	[7]	1	34
At Equity bewertete Anteile	[8]	41.527	35.259
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	[9], [19]	45	88
Übrige Vermögenswerte	[10]	1	2
Aktive latente Steuern	[6]		3
Langfristige Vermögenswerte		41.574	35.614
 Vorräte			5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	[19]		18
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	[9], [19]	1	4
Übrige Vermögenswerte	[10]	1	8
Ertragsteuerforderungen	[6]	0	2
Wertpapiere	[19]	145	143
Termingeldanlagen	[19]	225	197
Flüssige Mittel	[19]	271	259
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	[16]	316	
Kurzfristige Vermögenswerte		960	637
		42.533	36.250

Mio. €

Anhang

31.12.2021

31.12.2020

Passiva

Gezeichnetes Kapital	[11]	306	306
Kapitalrücklage	[11]	4.884	4.884
Gewinnrücklagen	[11]	40.219	36.330
Übrige Rücklagen (OCI)	[11]	-3.214	-5.576
Eigenkapital der Anteilseigner der Porsche SE		42.196	35.945
Anteile nicht beherrschender Anteilseigner		1	1
Eigenkapital		42.196	35.946
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	[12]	42	51
Sonstige Rückstellungen	[13]	30	25
Finanzschulden	[14], [19]	0	23
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	[19]		0
Übrige Verbindlichkeiten	[15]		0
Passive latente Steuern	[6]	116	100
Langfristige Schulden		188	200
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	[12]	1	1
Sonstige Rückstellungen	[13]	31	34
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	[19]	2	5
Finanzschulden	[14], [19]	0	14
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	[19]	3	12
Übrige Verbindlichkeiten	[15]	4	37
Ertragsteuerverbindlichkeiten			1
Mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten verbundene Schulden	[16]	109	
Kurzfristige Schulden		149	105
		42.533	36.250

Konzern-Eigenkapitalspiegel

126

der Porsche Automobil Holding SE vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021

Auf die Anteilseigner der Porsche SE entfallendes Eigenkapital

	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklage	Gewinn- rücklagen	Übrige Rücklagen (OCI)	Summe	Nicht beherrschende Anteilseigner	Konzern- eigenkapital
Mio. €							
Stand am 1.1.2020	306	4.884	34.492	-4.399	35.283	1	35.284
Ergebnis nach Steuern			2.623		2.623	0	2.624
Sonstiges Ergebnis nach Steuern				-1.234	-1.234		-1.234
Gesamtergebnis der Periode			2.623	-1.234	1.389	0	1.389
Dividendenzahlung				-676	-676	0	-676
Sonstige Eigenkapital- veränderungen auf Ebene at Equity bewerteter Anteile				-109	58	-51	-51
Stand am 31.12.2020	306	4.884	36.330	-5.576	35.945	1	35.946
Stand am 1.1.2021	306	4.884	36.330	-5.576	35.945	1	35.946
Ergebnis nach Steuern			4.566		4.566	0	4.566
Sonstiges Ergebnis nach Steuern				2.421	2.421		2.421
Gesamtergebnis der Periode			4.566	2.421	6.986	0	6.986
Dividendenzahlung				-676	-676	0	-676
Umgliederungen				0	0	0	0
Sonstige Eigenkapital- veränderungen auf Ebene at Equity bewerteter Anteile				0	-59	-60	-60
Stand am 31.12.2021	306	4.884	40.219	-3.214	42.196	1	42.196

Das Eigenkapital wird in Anhangangabe [11] erläutert.



Konzern-Kapitalflussrechnung

127

der Porsche Automobil Holding SE vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021

Mio. €

2021

2020

1. Laufende Geschäftstätigkeit

Ergebnis nach Steuern	4.566	2.624
Ergebnis nach Steuern aus nicht fortgeführten Aktivitäten	-3	7
Beteiligungsergebnis	-4.615	-2.700
Abschreibungen	1	1
Zinsaufwand	6	3
Zinsertrag	0	-1
Ertragsteueraufwand	3	24
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+) und Erträge (-)	3	-1
Veränderung sonstiger Aktiva	-2	1
Veränderung der Pensionsrückstellungen	0	0
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	8	-3
Veränderung sonstiger Passiva	-4	2
Erhaltene Dividenden	756	756
Gezahlte Zinsen	-1	-2
Erhaltene Zinsen	1	17
Gezahlte Ertragsteuern	-4	0
Erhaltene Ertragsteuern		33
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit aus fortgeführten Aktivitäten	713	758
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit aus nicht fortgeführten Aktivitäten	20	15
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	733	773

2. Investitionsbereich

Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an at Equity bilanzierten Unternehmen		-81
Auszahlungen für den Erwerb sonstiger Anteile an Unternehmen	-23	-2
Einzahlungen aus dem Verkauf sonstiger Anteile an Unternehmen	51	
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapiere	-3	3
Veränderung der Geldanlagen in Termingelder	-28	-104
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit aus fortgeführten Aktivitäten	-3	-184
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit aus nicht fortgeführten Aktivitäten	-1	-2
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	-4	-186

Mio. €	2021	2020
3. Finanzierungsbereich		
Auszahlungen an Aktionäre der Porsche SE	-676	-676
Auszahlungen für die Tilgung von Finanzschulden	-1	-1
Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit aus fortgeführten Aktivitäten	-677	-677
Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit aus nicht fortgeführten Aktivitäten	-15	-4
Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit	-691	-680
4. Finanzmittelbestand		
Finanzmittelbestand am 1.1.	259	353
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes (Zwischensumme 1. bis 3.)	37	-93
Abzüglich Finanzmittelbestand aus nicht fortgeführten Aktivitäten	-25	
Finanzmittelbestand am 31.12.	271	259

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



Konzernanhang der Porsche Automobil Holding SE für das Geschäftsjahr 2021

129

Grundlagen und Methoden

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

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

Die Porsche SE hält insbesondere die Mehrheit der Stammaktien der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg („Volkswagen AG“ oder „Volkswagen“). Ferner hält sie Minderheitsbeteiligungen an Technologieunternehmen („Portfolioebeteiligungen“). Die Porsche SE hält bis zu deren Übertragung im Januar 2022 zudem mittelbar alle Anteile an der PTV Planung Transport Verkehr GmbH, Karlsruhe (vormals PTV Planung Transport Verkehr AG, Karlsruhe) („PTV“), zu weiteren Erläuterungen siehe Abschnitt „Änderungen in der Berichtsperiode“.

Die Investitionsstrategie der Porsche SE zielt auf die nachhaltige Wertschaffung für ihre Aktionäre. Diese orientiert sich an der Wertsteigerung des verwalteten Vermögens sowie an den Dividendausschüttungen. Die Beteiligungen der Porsche SE werden in zwei Kategorien unterteilt. Zu der ersten Kategorie zählt die langfristige Kernbeteiligung an der Volkswagen AG. Zu der zweiten Kategorie zählen Portfolioebeteiligungen, die von der Porsche SE in der Regel auf Zeit gehalten werden. Solche Beteiligungen zeichnen sich typischerweise durch ein hohes Wachstums- und Wertsteigerungspotenzial während der Halteperiode aus. In beiden Investmentkategorien liegt der Sektorfokus auf der Mobilitäts- und Industrietechnologie.

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 anzuwenden sind, sowie den ergänzend anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften. Zu den Mitteilungen und Veröffentlichungen von Veränderungen des Stimmrechtsanteils an der Porsche SE nach dem Wertpapierhandelsgesetz wird auf den handelsrechtlichen Jahresabschluss der Porsche SE verwiesen.

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

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

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Der Konzernabschluss und der mit dem Lagebericht zusammengefasste Konzernlagebericht der Porsche SE sind durch Vorstandsbeschluss vom 16. März 2022 zur Weiterleitung an den Aufsichtsrat freigegeben. Zu diesem Zeitpunkt endet der Wertaufhellungszeitraum.

Konzernanteilsbesitzliste zum 31. Dezember 2021

Kapitalanteil zum 31.12.2021	Währung	Kurs 1 € =	Eigenkapital in Landes- währung	Ergebnis in Landes- währung
in %			Tsd.	Tsd.

Vollkonsolidierte Unternehmen

Inland

Porsche Beteiligung GmbH, Stuttgart	100,0	EUR	-	42.786	0 ¹
Porsche Zweite Beteiligung GmbH, Stuttgart	100,0	EUR	-	315.025	0 ¹
Porsche Dritte Beteiligung GmbH, Stuttgart	100,0	EUR	-	25.625	0 ¹
Porsche Vierte Beteiligung GmbH, Stuttgart	100,0	EUR	-	24	0 ¹
PTV Planung Transport Verkehr GmbH, Karlsruhe	100,0	EUR	-	24.077	5.947
PTV Transport Consult GmbH, Karlsruhe	100,0	EUR	-	2.683	1.057
TransportTechnologie-Consult Karlsruhe GmbH (TTK), Karlsruhe	51,0	EUR	-	1.255	35

Ausland

PTV Africa (Pty) Ltd., Johannesburg	100,0	ZAR	18,0532	3.279	765
PTV America Holding Inc., Arlington, Virginia	100,0	USD	1,1320	-2.525	-16
PTV America Inc., Arlington, Virginia	100,0	USD	1,1320	-3.326	216
PTV América Latina, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt	100,0	MXN	23,1418	3.350	72
PTV Asia-Pacific Pte, Ltd., Singapur	100,0	SGD	1,5281	2.468	221
PTV Asia-Pacific Pty, Ltd., Sydney	100,0	AUD	1,5612	-922	301
PTV Austria Planung Transport Verkehr GmbH, Wien	100,0	EUR	-	949	665
PTV België B.V.B.A., Mechelen	100,0	EUR	-	106	35
PTV CEE Sp. z o.o., Warschau	100,0	PLN	4,5943	3.278	2.717
PTV Distribution Planning Software Ltd., Halesowen ²	100,0	GBP	0,8400	0	64
PTV do Brasil Ltda., São Paulo	100,0	BRL	6,3068	-628	-75
PTV France SAS, Paris	100,0	EUR	-	2.598	759
PTV Italia Logistics S.r.l., Perugia	100,0	EUR	-	1.313	703
PTV Japan Ltd., Tokio	100,0	JPY	130,3200	18.352	14.922
PTV MENA Region DMCC, Dubai	100,0	AED	4,1579	-16.482	1.952
PTV MENA Region W.L.L., Doha	49,0	QAR	4,1217	2.784	1.228
PTV Nederland B.V., Utrecht	100,0	EUR	-	2.779	2.270
PTV Nordics AB, Göteborg	100,0	SEK	10,2548	7.781	2.491
PTV Software Technology (Shanghai) Co., Ltd., Shanghai	100,0	CNY	7,1870	7.563	2.764
PTV Traffic Technology (Shanghai) Co., Ltd., Shanghai	100,0	CNY	7,1870	1.566	-165
PTV Traffic and Transportation Software, S.L., Barcelona	100,0	EUR	-	8	19



Kapitalanteil zum 31.12.2021	Währung	Kurs 1 € =	Eigenkapital in Landes- währung	Ergebnis in Landes- währung
in %			Tsd.	Tsd.

Vollkonsolidierte Unternehmen

Ausland

PTV Transworld Holding B.V., Utrecht	100,0	EUR	-	293	-4
PTV UK Ltd., Halesowen	100,0	GBP	0,8400	1.982	979
PTV UK Holding Ltd., Halesowen ²	100,0	GBP	0,8400	0	181
SISTeMA - Soluzioni per l'Ingegneria dei Sistemi di Trasporto e l'infoMobilitA' S.r.l., Rom	100,0	EUR	-	1.790	745

Assoziierte Unternehmen

Inland

Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg	31,4 ³	EUR	-	41.171.951	4.041.489
European Center for Information and Communication Technologies - EICT GmbH, Berlin ⁴	20,0	EUR	-	1.711	176
Bahn.Elektron.Planung. GmbH (B.E.P.), Karlsruhe	49,0	EUR	-	-29	-117

Ausland

INRIX Inc., Kirkland, Washington ⁵	11,6	USD	1.1320	-142.444	-1.436
Mygistics Inc., Kansas City, Missouri ⁶	30,0	USD	1.1320		

¹ Ergebnisabführungsvertrag mit der Porsche SE

² In Liquidation

³ Abweichend vom Kapitalanteil beträgt der Stimmrechtsanteil zum Bilanzstichtag 53,3 %.

⁴ Werte aus dem Jahresabschluss zum 31.12.2020

⁵ Konsolidierte Werte aus dem Konzernabschluss 2020 der INRIX Inc.; INRIX stellt aufgrund der eingeräumten Mitwirkungsmöglichkeiten im Board of Directors und den zugehörigen Ausschüssen, wodurch die Porsche SE maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik der Gesellschaft ausüben kann, ein assoziiertes Unternehmen dar.

⁶ Derzeit keine Geschäftstätigkeit

Im Konsolidierungskreis sowie bei den assoziierten Unternehmen haben sich keine wesentlichen Änderungen ergeben. Die Anteile an dem im Vorjahr vollkonsolidierten Spezialfonds wurden im Geschäftsjahr 2021 zurückgegeben. Darüber hinaus sind ein inländisches und zwei ausländische Tochterunternehmen sowie ein assoziiertes Unternehmen mit Sitz im Ausland im Vergleich zum Vorjahr nicht mehr in der Konzernanteilsbesitzliste enthalten.

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

Änderungen in der Berichtsperiode

Im Oktober 2021 haben Bridgepoint Advisers Limited („Bridgepoint“), London/Großbritannien, und die Porsche SE eine Partnerschaft zur Weiterentwicklung der PTV geschlossen. Durch diese Partnerschaft sieht die Porsche SE ein nochmals deutlich erhöhtes Wertentwicklungs потенциал bei der PTV und erhofft sich durch den bei ihr verbleibenden Unternehmensanteil signifikant daran zu partizipieren. Nachdem in diesem Zusammenhang am 6. Januar 2022 sämtliche Vollzugsbedingungen erfüllt wurden, erfolgte mit Wirkung zum 31. Januar 2022 die Übertragung sämtlicher Anteile an der PTV an eine Tochtergesellschaft der European Transport Solutions S.à r.l., Luxemburg/Luxemburg („European Transport Solutions“). Gleichzeitig hat die Porsche SE ihrerseits 40 % an der European Transport Solutions erworben. Die Kaufpreiszahlung für den Erwerb dieser Anteile erfolgte unbar durch Übertragung eines Teils der Kaufpreisforderung aus der Veräußerung der Anteile an der PTV.

Das Geschäft der PTV bildete bis zum 30. September 2021 das Geschäftssegment „Intelligent Transport Systems“ („ITS“). Aufgrund der Veräußerung von Anteilen an der PTV an Bridgepoint wird das ITS Segment seit dem 30. September 2021 bei der Porsche SE als nicht fortgeföhrt Aktivität i.S.d. IFRS 5 klassifiziert. Infolgedessen werden in der Gewinn- und Verlustrechnung die vormals dem ITS Segment zuzurechnenden Erträge und Aufwendungen bzw. in der Kapitalflussrechnung die Zahlungsflüsse sowohl im Berichts- als auch im Vergleichszeitraum in gesonderten Positionen („aus nicht fortgeföhrteten Aktivitäten“) saldiert ausgewiesen. Zudem sind in der Bilanz zum 31. Dezember 2021 alle vormals dem ITS Segment zuzurechnenden Vermögenswerte und Schulden innerhalb der Positionen „zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“ bzw. „mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten verbundene Schulden“ ausgewiesen (zu weiteren Erläuterungen siehe Anhangangabe [16]).

Mit Erfüllung der Vollzugsbedingungen am 6. Januar 2022 kam es zum Beherrschungsverlust und mithin zur Entkonsolidierung der PTV. Die Anteile an der European Transport Solutions werden künftig als assoziiertes Unternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen. Der Porsche SE sind aus dieser Transaktion im Geschäftsjahr 2022 insgesamt rund 0,2 Mrd. € zugeflossen. Im Geschäftsjahr 2022 wird zudem ein Entkonsolidierungserfolg in Höhe von rund 0,1 Mrd. € im Ergebnis aus nicht fortgeföhrteten Aktivitäten erfasst.

Im März 2022 hat die Porsche SE zusammen mit Bridgepoint die Econolite Group, Inc., Anaheim, Kalifornien/USA („Econolite“), erworben. Zusammen mit der PTV entsteht damit ein globaler, technologisch führender Anbieter zukunftsweisender Infrastruktur- und Verkehrslösungen. PTV und Econolite werden unter der European Transport Solutions als gemeinsame Dachgesellschaft zusammengeführt. Zur Finanzierung des Kaufpreises wird sich die Porsche SE an einer Kapitalerhöhung mit einem Betrag im unteren zweistelligen Millionenbereich beteiligen. Die bisherigen Eigentümer von Econolite werden mit einem Minderheitsanteil von rund 10 % an der neuen Gruppe beteiligt sein, wodurch sich der Anteilsbesitz von Porsche SE und Bridgepoint an der European Transport Solutions proportional reduziert. Es ist geplant, die Transaktion nach Einholung aller regulatorischen Genehmigungen bis Mitte 2022 abzuschließen.

Vollkonsolidierung und Einbeziehung nach der Equity-Methode

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

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

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

Konsolidierungsgrundsätze

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

Der Konzern bilanziert Unternehmenszusammenschlüsse nach der Erwerbsmethode, wenn der Konzern Beherrschung erlangt hat. Die beim Erwerb übertragene Gegenleistung sowie das erworbene identifizierbare Nettovermögen werden zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Jeder entstandene Geschäfts- oder Firmenwert wird mindestens jährlich auf Wertminderung überprüft.

Jeglicher Gewinn aus einem Erwerb zu einem Preis unter dem Marktwert wird unmittelbar in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Transaktionskosten werden im Zeitpunkt ihres Entstehens als Aufwand erfasst.

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

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

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

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

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

Einbeziehung nach der Equity-Methode

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



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

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

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

Währungsumrechnung

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

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

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

	1 €=	Bilanz		Gewinn- und Verlustrechnung	
		Stichtagskurs	Durchschnittskurs	2021	2020
Argentinien	ARS	116,2451	103,2880	112,2969	80,7318
Australien	AUD	1,5612	1,5861	1,5748	1,6553
Brasilien	BRL	6,3068	6,3756	6,3812	5,8885
China	CNY	7,1870	8,0290	7,6333	7,8703
Großbritannien	GBP	0,8400	0,8993	0,8600	0,8890
Indien	INR	84,1690	89,6900	87,4646	84,5711
Japan	JPY	130,3200	126,5100	129,8605	121,7731
Kanada	CAD	1,4417	1,5628	1,4833	1,5294
Mexiko	MXN	23,1418	24,4115	23,9955	24,5175
Polen	PLN	4,5943	4,5562	4,5654	4,4438
Republik Korea	KRW	1.344,9650	1.336,2100	1.353,9383	1.345,1409
Russland	RUB	84,9779	91,7754	87,2288	82,6358
Schweden	SEK	10,2548	10,0247	10,1460	10,4888
Südafrika	ZAR	18,0532	18,0152	17,4823	18,7672
Tschechische Republik	CZK	24,8590	26,2390	25,6539	26,4544
USA	USD	1,1320	1,2276	1,1834	1,1413

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

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

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

Veränderte Darstellung innerhalb der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Infolge der Veräußerung der Anteile an der PTV (zu weiteren Erläuterungen siehe Abschnitt „Änderungen in der Berichtsperiode“) und den daraus resultierenden Anpassungen der internen Steuerung und Berichterstattung (zu weiteren Erläuterungen siehe Anhangangabe [18]) wurde die Gliederung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung im Berichtsjahr angepasst. Hierdurch soll die Darstellung der wesentlichen Tätigkeiten der Porsche SE entsprechend ihrem Geschäftsmodell als Beteiligungsholding verbessert werden.

Neben einer geänderten Reihenfolge der einzelnen Positionen der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt nunmehr ein gesonderter Ausweis von Erträgen und Aufwendungen aus der Beteiligungsbewertung innerhalb des „Beteiligungsergebnisses“, welche zuvor im „Übrigen Finzergebnis“ innerhalb des „Finanzergebnisses“ enthalten waren.

Die Vorjahresvergleichsangaben in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umfassen in zwei gesonderten Spalten sowohl den früheren als auch den an die aktuelle Darstellung angepassten Ausweis.

Die veränderte Darstellung innerhalb der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung führte zu Folgeanpassungen in der Konzern-Kapitalflussrechnung. Die vormals gesondert ausgewiesene Korrekturposition „Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen“ wird nun zusammen mit den vormals innerhalb der Korrekturposition „Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge“ enthaltenen Erträgen und Aufwendungen aus der Beteiligungsbewertung in der Korrekturposition „Beteiligungsergebnis“ ausgewiesen.

Bewertungsprinzipien

Der Konzernabschluss ist mit Ausnahme bestimmter Posten, wie beispielsweise der at Equity bewerteten Anteile oder der zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumente, nach dem historischen Anschaffungs- oder Herstellungskostenprinzip 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.

Forschung und Entwicklung

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

Übrige immaterielle Vermögenswerte

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

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

Sachanlagen

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

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

Den planmäßigen Abschreibungen liegen folgende Nutzungsdauern zugrunde:

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

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

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

Leasingverhältnisse

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

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

Der Porsche SE Konzern tritt ausschließlich als Leasingnehmer insbesondere für Gebäude und Fahrzeuge auf. 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. Leasingverhältnisse, für die Nutzungsrechte und Verbindlichkeiten angesetzt werden, sind von untergeordneter Bedeutung und werden als langfristige Vermögenswerte unter den Sachanlagen bzw. als Leasingverbindlichkeiten innerhalb der Finanzschulden ausgewiesen.

Auf Ebene des Volkswagen Konzerns bestehen zudem Leasingverhältnisse, bei denen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns als Leasinggeber auftreten. Die Bilanzierung solcher Leasingverhältnisse basiert auf der Klassifizierung in Operating-Leasing-Verhältnisse und Finanzierungsleasingverhältnisse. Die Klassifizierung erfolgt anhand der Verteilung der mit dem Eigentum am Leasinggegenstand verbundenen Chancen und Risiken. Bei Operating-Leasing-Verhältnissen verbleiben die wesentlichen Chancen und Risiken beim Leasinggeber. Vermietete Fahrzeuge werden im Falle von Operating-Leasing-Verträgen zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert und linear über die Vertragslaufzeit auf den kalkulierten Restwert abgeschrieben. Wertminderungen aufgrund von IAS 36 werden durch außerplanmäßige Abschreibungen berücksichtigt. In Abhängigkeit von den lokalen Besonderheiten und Erfahrungswerten aus der Gebrauchtwagenvermarktung gehen fortlaufend aktualisierte interne und externe Informationen über Restwertentwicklungen in die Restwertprognosen ein. Im Rahmen dessen müssen vor allem Annahmen bezüglich des zukünftigen Fahrzeugangebots und der Fahrzeughnachfrage sowie der Entwicklung der Fahrzeugpreise getroffen werden. Diesen Annahmen liegen entweder qualifizierte Schätzungen oder Veröffentlichungen sachverständiger Dritter zugrunde. Qualifizierte Schätzungen beruhen, soweit verfügbar, auf externen Daten unter Berücksichtigung intern vorliegender Zusatzinformationen, wie zum Beispiel historischen Erfahrungswerten und zeitnahen Verkaufsdaten. Bei einem Finanzierungsleasingverhältnis werden die wesentlichen Chancen und Risiken auf den Leasingnehmer übertragen. Der Leasinggegenstand wird aus dem Anlagevermögen des assoziierten Unternehmens ausgebucht und stattdessen eine Forderung in Höhe des Nettoinvestitionswerts aus dem Leasingverhältnis bilanziert.

Finanzierungskosten

Finanzierungskosten, die dem Bau, Erwerb oder der Herstellung eines qualifizierten Vermögenswerts zugeordnet werden können, werden als Teil der Anschaffungs- und Herstellungskosten des qualifizierten Vermögenswerts aktiviert. Auf Ebene des Porsche SE Konzerns bestehen keine qualifizierten Vermögenswerte.

Werthaltigkeitstest

Ein Werthaltigkeitstest wird bei Geschäfts- oder Firmenwerten, noch nicht nutzungsbereiten Entwicklungskosten sowie bei immateriellen Vermögenswerten mit unbestimmter Nutzungsdauer mindestens einmal jährlich, bei immateriellen Vermögenswerten mit begrenzter Nutzungsdauer

sowie bei Sachanlagen und at Equity bewerteten Anteilen nur bei Vorliegen objektiver Anhaltspunkte, durchgeführt. An jedem Bilanzstichtag wird überprüft, ob Anhaltspunkte für eine Wertminderung vorliegen. Zur Vorgehensweise beim Werthaltigkeitstest auf at Equity bewertete Anteile wird auf den Abschnitt „Einbeziehung nach der Equity-Methode“ innerhalb der Konsolidierungsgrundsätze verwiesen. Auf Ebene des Porsche SE Konzerns bestehen zum 31. Dezember 2021 aus fortgeführten Aktivitäten keine Geschäfts- oder Firmenwerte, keine noch nicht nutzungsbereiten Entwicklungskosten sowie keine immateriellen Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer.

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

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

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

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

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

Vorräte

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

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

Finanzinstrumente

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

Erstmaliger Ansatz von Finanzinstrumenten

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

Folgebewertung finanzieller Vermögenswerte

Finanzielle Vermögenswerte werden für die Folgebewertung in vier Kategorien eingeteilt:

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

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

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

Ein FVOCI-Schuldbinstrument wird zum beizulegenden Zeitwert mit Erfassung von Wertänderungen im sonstigen Ergebnis bewertet, wenn es im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten wird, dessen Zielsetzung sowohl darin besteht, finanzielle Vermögenswerte zur Vereinnahmung der vertraglichen Zahlungsströme zu halten als auch zu verkaufen. Zinserträge, Fremdwährungsgewinne und -verluste sowie Wertminderungsaufwendungen oder Wertaufholungen werden in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst und entsprechend der zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte (FAAC) berechnet. Die verbleibenden Änderungen des beizulegenden Zeitwerts werden im sonstigen Ergebnis erfasst. Bei Ausbuchung wird der im sonstigen Ergebnis erfasste kumulierte Gewinn oder Verlust aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert. Diese Kategorie umfasst auf Ebene des Porsche SE Konzerns derzeit keine finanziellen Vermögenswerte. Im sonstigen Ergebnis des Porsche SE Konzerns sind jedoch entsprechende anteilige Wertänderungen von FVOCI-Schuldbinstrumenten auf Ebene des Volkswagen Konzerns infolge der Anwendung der Equity-Methode enthalten.

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

Alle finanziellen Vermögenswerte, die nicht zu fortgeführten Anschaffungskosten (FAAC) oder zum beizulegenden Zeitwert mit Wertänderungen im sonstigen Ergebnis (FVOCI) bewertet werden, sind zum beizulegenden Zeitwert mit Erfassung von Wertänderungen in der Gewinn- und Verlustrechnung (FVtPL) bewertet. Nettogewinne und -verluste werden einschließlich Zins- oder Dividendenerträgen ebenfalls in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Die Fair-Value-Option, wonach andere finanzielle Vermögenswerte bei ihrem erstmaligen Ansatz als erfolgswirksam

zum beizulegenden Zeitwert bewertet (FVtPL) klassifiziert werden können, wird nicht angewendet. Im Porsche SE Konzern umfasst diese Kategorie insbesondere Wertpapiere und Anteile an Portfoliobeteiligungen. Auf Ebene des Volkswagen Konzerns umfasst diese Kategorie im Wesentlichen Derivate, die nicht nach den Regelungen für Sicherungsbeziehungen (Hedge-Accounting) bilanziert werden, und Anteile an Investmentfonds.

Dividendenerträge werden mit der Entstehung des Rechtsanspruchs auf Zahlung erfasst.

Wertberichtigungen auf Finanzinstrumente

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

Dem Ausfallrisiko von Forderungen und Krediten des Finanzdienstleistungsgeschäfts auf Ebene des Volkswagen Konzerns wird durch die Bildung von Einzelwertberichtigungen und portfoliobasierten Wertberichtigungen Rechnung getragen. Im Einzelnen wird für die finanziellen Forderungen nach konzerneinheitlichen Maßstäben eine Risikovorsorge in Höhe des erwarteten Ausfalls (expected loss) gebildet. Aus dieser Risikovorsorge werden dann die tatsächlichen Einzelwertberichtigungen der eingetretenen Ausfälle erfasst. Ein potenzieller Wertminderungsbedarf wird nicht nur bei Vorliegen verschiedener Tatsachen wie Zahlungsverzug über einen bestimmten Zeitraum, Einleitung von Zwangsmaßnahmen, drohender Zahlungsunfähigkeit oder Überschuldung, Beantragung oder Eröffnung eines Insolvenzverfahrens oder Scheitern von Sanierungsmaßnahmen, sondern auch für nicht überfällige Forderungen angenommen. Für die Ermittlung portfoliobasierter Wertberichtigungen werden nicht signifikante Forderungen sowie signifikante Individualforderungen ohne Hinweise auf Wertminderungen anhand vergleichbarer Kreditrisikomerkmale zu homogenen Portfolios zusammengefasst und nach Risikoklassen aufgeteilt. Für die Ermittlung der Wertminderungshöhe werden durchschnittliche historische Ausfallwahrscheinlichkeiten in Verbindung mit zukunftsbezogenen Parametern des jeweiligen Portfolios herangezogen.

Wertberichtigungen auf Forderungen werden regelmäßig auf separaten Wertberichtigungskonten erfasst.

Folgebewertung finanzieller Verbindlichkeiten

Finanzielle Verbindlichkeiten werden für die Folgebewertung in zwei Kategorien eingeteilt:

- erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten (Fair Value through Profit or Loss, FVtPL) sowie

- zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten (Financial Liabilities at Amortized Cost, FLAC)

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

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

Derivative Finanzinstrumente

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

Die bilanzielle Berücksichtigung der Fair-Value-Änderungen der Sicherungsinstrumente ist von der Art der Sicherungsbeziehung abhängig. Im Falle der Absicherung gegen Wertänderungsrisiken von Bilanzposten (Fair-Value-Hedges) wird sowohl das Sicherungsinstrument als auch der gesicherte Risikoanteil des Grundgeschäfts zum beizulegenden Zeitwert angesetzt. Bewertungsänderungen der Sicherungsgeschäfte 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. Auf Ebene des Volkswagen Konzerns werden sowohl der designierte effektive Teil des Sicherungsinstruments als auch die dem designierten effektiven Teil zuzurechnenden Sicherungskosten im sonstigen Ergebnis erfasst. Erst mit der Realisierung des Grundgeschäfts werden die Effekte erfolgswirksam in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert. Der ineffektive Teil eines Sicherungsgeschäfts wird sofort erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung angesetzt.

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

Verlustrechnung (innerhalb des Ergebnisses aus at Equity bewerteten Anteilen) bzw. im sonstigen Ergebnis des Porsche SE Konzerns.

Beizulegender Zeitwert von Finanzinstrumenten

Der beizulegende Zeitwert entspricht dem Markt- oder Börsenpreis, sofern die zu bewertenden Finanzinstrumente an einem aktiven Markt gehandelt werden. Sofern kein aktiver Markt für ein Finanzinstrument besteht, wird der beizulegende Zeitwert mittels geeigneter finanzmathematischer Methoden (wie zum Beispiel anerkannter Optionspreismodelle, der Diskontierung zukünftiger Zahlungsströme mit dem Marktzinssatz oder der Zugrundelegung der jüngsten Geschäftsvorfälle zwischen sachverständigen, vertragwilligen und unabhängigen Geschäftspartnern) ermittelt. Bei kurzfristigen finanziellen Vermögenswerten und Schulden, die nicht zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden, stellt der Buchwert eine Annäherung an den beizulegenden Zeitwert dar.

Saldierung von Finanzinstrumenten

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

Ausbuchung von Finanzinstrumenten

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

Ertragsteuern

Aktive latente Steuern werden grundsätzlich für steuerlich abzugsfähige temporäre Differenzen zwischen den Wertansätzen der Steuerbilanz und der Konzernbilanz (unter Berücksichtigung von temporären Differenzen aus der Konsolidierung) sowie auf steuerliche Verlustvorträge und Steuerguthaben erfasst, sofern damit zu rechnen ist, dass diese genutzt werden können. Passive latente Steuern werden grundsätzlich für sämtliche zu versteuernde temporäre Differenzen zwischen den Wertansätzen der Steuerbilanz und der Konzernbilanz gebildet (Temporary-Konzept). Latente Steuerschulden aus zu versteuernden temporären Differenzen im Zusammenhang mit Beteiligungen an Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen und Anteilen an Gemeinschaftsunternehmen werden nicht angesetzt, sofern der zeitliche Verlauf der Umkehrung der

temporären Differenzen gesteuert werden kann und es wahrscheinlich ist, dass sich die temporären Unterschiede in absehbarer Zeit nicht umkehren werden. Da der zeitliche Verlauf der Umkehrung der temporären zu versteuernden Differenzen insbesondere im Zusammenhang mit der Beteiligung an der Volkswagen AG mangels Beherrschung nicht gesteuert werden kann, werden auf diese temporären Differenzen latente Steuerschulden gebildet. Für aktive latente Steuern, deren Realisierung in einem überschaubaren Zeitraum nicht mehr zu erwarten ist, werden Wertberichtigungen vorgenommen. Nicht angesetzte latente Steueransprüche werden überprüft und in dem Umfang aktiviert, in dem es wahrscheinlich geworden ist, dass künftige zu versteuernde Ergebnisse deren Realisation ermöglichen.

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

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

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

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

Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten verbundene Schulden

Langfristige Vermögenswerte oder Gruppen von Vermögenswerten und Schulden sind nach IFRS 5 als zur Veräußerung gehalten zu klassifizieren, wenn deren Buchwerte hauptsächlich durch Veräußerung und nicht durch die fortgesetzte Nutzung realisiert werden. Diese Vermögenswerte und Schulden werden zum niedrigeren Wert aus Buchwert und Fair Value abzüglich Veräußerungskosten bewertet und in der Bilanz separat innerhalb der kurzfristigen Vermögenswerte beziehungsweise Schulden ausgewiesen. Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen werden nicht mehr planmäßig abgeschrieben.

Nicht fortgeföhrte Aktivitäten sind abgrenzbare Geschäftsbereiche, die entweder bereits veräußert wurden oder zur Veräußerung vorgesehen sind. Die Vermögenswerte und Schulden von zur Veräußerung vorgesehenen Aktivitäten stellen Veräußerungsgruppen dar, die nach den gleichen Prinzipien wie zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte zu bewerten und darzustellen sind. In der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und in der Konzern-Kapitalflussrechnung

werden nicht fortgeführte Aktivitäten separat von den fortgeführten Aktivitäten ausgewiesen; Vorjahre werden auf vergleichbarer Basis dargestellt.

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

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

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

Sonstige Rückstellungen

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

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

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

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

Zuwendungen der öffentlichen Hand

Zuwendungen der öffentlichen Hand für Vermögenswerte werden vom Buchwert abgesetzt und mittels reduzierten Abschreibungsbetrags über die Lebensdauer des abschreibungsfähigen Vermögenswerts in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Soweit ein Anspruch auf eine Zuwendung nachträglich entsteht, wird der auf frühere Perioden entfallende Betrag der Zuwendung erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung vereinnahmt. Zuwendungen der öffentlichen Hand, die entstandene Aufwendungen kompensieren, werden in der Periode erfolgswirksam in den Posten erfasst, in denen auch die zu kompensierenden Aufwendungen anfallen.

Erträge und Aufwendungen

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

Bei der Veräußerung von Standardsoftware bzw. deren zeitlich unbeschränkter Lizenzierung erfolgt die Ertragsrealisierung mit Lieferung bzw. Verschaffung der Verfügungsgewalt. Lizenzröhre für Softwarepflege und Support werden ratierlich über die Laufzeit der Leistungserbringung realisiert und jährlich oder quartalsweise im Voraus abgerechnet. Nutzungsentgelte auf zeitlicher Basis werden linear über den Zeitraum der Vereinbarung erfasst.

Bei Verträgen, bei denen die Leistung über einen Zeitraum erbracht wird, erfolgt die Umsatzrealisation abhängig von der Art der erbrachten Leistung entweder nach Leistungsfortschritt oder aus Vereinfachungsgründen linear. Letzteres allerdings nur dann, wenn die lineare Umsatzrealisierung nicht wesentlich von einer Realisierung nach Leistungsfortschritt abweicht. Der Leistungsfortschritt errechnet sich in der Regel aus dem Anteil der bis zum Bilanzstichtag angefallenen Auftragskosten an den insgesamt erwarteten Auftragskosten (cost to cost method). Die angefallenen Auftragskosten stellen regelmäßig den besten Maßstab für die Messung des Erfüllungsgrades der Leistungsverpflichtungen dar. Sofern das Ergebnis aus einer Leistungsverpflichtung, die über einen Zeitraum erbracht wird, noch nicht ausreichend sicher ist, das Unternehmen jedoch erwartet, dass es mindestens seine Kosten vom Kunden erstattet bekommt, wird der Erlös nur in Höhe der angefallenen Auftragskosten erfasst (zero profit margin method). Sofern die erwarteten Kosten die erwarteten Umsatzerlöse übersteigen, wird der erwartete Verlust sofort in voller Höhe als Aufwand berücksichtigt, indem zugehörige aktivierte Vermögenswerte wertberichtigt und gegebenenfalls auch Rückstellungen gebildet werden. Bis zur vollständigen Erfüllung der Leistungsverpflichtungen erfolgt die Umsatzrealisierung über die Erfassung vertraglicher Vermögenswerte. Übersteigen die erhaltenen Anzahlungen des Vertragspartners den aktvierten Betrag, erfolgt der Ausweis als vertragliche Verbindlichkeit. Sobald die Leistungsverpflichtung vollständig erfüllt ist, wird der vertragliche Vermögenswert durch eine Forderung aus Lieferung und Leistung ersetzt.

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

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

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

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

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

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

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

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

Eventualschulden und Eventualforderungen

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

Eine Eventualforderung ist ein möglicher Vermögenswert, der aus vergangenen Ereignissen resultiert und dessen Existenz durch das Eintreten oder Nichteintreten eines oder mehrerer unsicherer künftiger Ereignisse erst noch bestätigt wird, die nicht vollständig unter der Kontrolle der Gesellschaft stehen. Eventualforderungen werden nicht als Vermögenswert erfasst, da dadurch Erträge erfasst würden, die möglicherweise nie realisiert werden. Eine Erläuterung in den Anhangangaben wird vorgenommen, wenn der Zufluss wirtschaftlichen Nutzens wahrscheinlich ist. Ist die Realisation von Erträgen jedoch so gut wie sicher, scheidet die Einstufung als Eventualforderung aus. Stattdessen ist die Erfassung eines Vermögenswerts geboten.

Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung

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

Ein hervorzuhebender Sachverhalt, dessen Bilanzierung sowohl mit Ermessensentscheidungen als auch mit Schätzungen verbunden ist und wesentliche Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns haben kann, stellt die im September 2015 bekannt gewordene Dieselthematik dar. Die Porsche SE ist von der Dieselthematik unmittelbar durch gegen sie geltend gemachte Ansprüche, insbesondere in Form von Klageverfahren betroffen (vgl. Anhangangabe [20] „Klageverfahren und rechtliche Risiken im Zusammenhang mit der Dieselthematik und aktienrechtliche Streitigkeiten“). Für die erwarteten Anwalts- und Verfahrenskosten wurden Rückstellungen gebildet. Der Ausgang der Rechtsstreitigkeiten unterliegt erheblichen Einschätzungsrisiken. Über die unmittelbaren Auswirkungen hinaus können sich aus den Einschätzungsrisiken auf Ebene des Volkswagen Konzerns erhebliche mittelbare Auswirkungen auf den Porsche SE Konzern ergeben. Dies betrifft insbesondere das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen (vgl. Anhangangabe [1]), den at Equity-Buchwert für die Beteiligung an der Volkswagen AG (vgl. Anhangangabe [8]) sowie Folgewirkungen einer sich hierdurch ggf. ändernden Dividendenpolitik der Volkswagen AG.

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

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

Schätzungen und Annahmen zum 31. Dezember 2021, durch die ein beträchtliches Risiko entstehen kann, dass innerhalb des nächsten Geschäftsjahres eine wesentliche Anpassung der Buchwerte der Vermögenswerte und Schulden erforderlich wird, betreffen die folgenden Sachverhalte und werden in den entsprechend genannten Anhangangaben ausgeführt:

- die Ermittlung eines möglichen Wertminderungs- oder Wertaufholungsbetrags für Beteiligungsbuchwerte (vgl. Anhangangaben [1] und [8]),
- die Bewertung von Rückstellungen und Eventualschulden im Zusammenhang mit Rechtsstreitigkeiten in Bezug auf den Aufbau der Beteiligung an der Volkswagen AG (vgl. Anhangangabe [20]) und auf die Dieselthematik (vgl. oben),
- die Bewertung von tatsächlichen und latenten Steuern (vgl. Anhangangabe [6]).

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

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

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

Die Weltwirtschaft erholte sich im Jahr 2021 in Folge der zeitweisen Lockerungen vieler restriktiver Maßnahmen und verzeichnete ein positives Wachstum von 5,6 % (Vorjahr: Rückgang um 3,4 %). Den Planungen im Volkswagen Konzern liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung nach der Erholung im vergangenen Geschäftsjahr im Jahr 2022 auf insgesamt etwas geringerem Niveau weiter wachsen wird – vorbehaltlich einer sich nicht wieder verschärfenden Covid-19-Pandemie sowie einer abnehmenden Intensität von Engpässen bei Vorprodukten und Rohstoffen.

Sowohl die Überprüfung der Werthaltigkeit nicht finanzieller Vermögenswerte (insbesondere Markennamen, aktivierte Entwicklungskosten und Spezialbetriebsmittel) sowie nach der Equity-Methode oder zu Anschaffungskosten bewerteter Beteiligungen als auch die Bewertung von nicht an einem aktiven Markt gehandelten Unternehmensanteilen und Optionen auf solche erfordern Annahmen bezüglich der zukünftigen Cashflows im Planungszeitraum und gegebenenfalls darüber hinaus sowie des zu verwendenden Diskontierungszinssatzes. Die Einschätzungen zur Ableitung der Cashflows beziehen sich hauptsächlich auf zukünftige Marktanteile, die Entwicklung der jeweiligen Märkte sowie auf die Profitabilität der Produkte des Volkswagen Konzerns. Die Werthaltigkeit der vermieteten Vermögenswerte hängt zudem insbesondere vom Restwert der vermieteten Fahrzeuge nach Ablauf der Leasingzeit ab, da dieser einen wesentlichen Teil der erwarteten Zahlungsmittelzuflüsse darstellt.

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

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

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

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

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

Die Schätzung der Laufzeit von Leasingverhältnissen nach IFRS 16 basiert auf der unkündbaren 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 den Einkommens sowie der Zeitpunkte der Realisierung der aktiven latenten Steuern erforderlich.

Die Bilanzierung und Bewertung von Rückstellungen basiert auf der Einschätzung von Höhe und Eintrittswahrscheinlichkeit zukünftiger Ereignisse sowie der Schätzung des Diskontierungsfaktors. Soweit möglich wird ebenfalls auf Erfahrungen oder externe Gutachten zurückgegriffen. Der Bewertung der Pensionsrückstellungen liegen versicherungsmathematische Annahmen zugrunde. Gewährleistungsansprüche aus dem Absatzgeschäft werden unter Zugrundelegung des bisherigen bzw. des geschätzten zukünftigen Schadenverlaufs und des Kulanzverhaltens ermittelt. Dazu sind Annahmen über Art und Umfang künftiger Garantie- und Kulanzfälle zu treffen. Bei den im Zusammenhang mit der Dieselthematik gebildeten Vorsorgen wurden in Abhängigkeit von Baureihe, Modelljahr und Land vor allem Annahmen zu den Arbeitszeiten, Materialkosten und Lohnstundensätzen getroffen. Daneben werden Annahmen hinsichtlich zukünftiger Wiederveräußerungspreise für zurückgekaufte Fahrzeuge getroffen. Diesen Annahmen liegen qualifizierte Schätzungen zugrunde, die auf externen Daten unter Berücksichtigung intern vorliegender Zusatzinformationen, wie beispielsweise Erfahrungswerten, beruhen.

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

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 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 2021 auf Basis des gegenwärtigen Kenntnisstands und aktueller Einschätzungen von Volkswagen einen Betrag von rund 2,1 Mrd. € (Vorjahr: 1,9 Mrd. €) auf Ebene des Volkswagen Konzerns. Soweit durch Volkswagen bereits hinreichend bewertbar, wurden im Zusammenhang mit der Dieselthematik insgesamt Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 4,3 Mrd. € (Vorjahr: 4,2 Mrd. €) im Konzernanhang von Volkswagen angegeben, auf die Anlegerverfahren in Deutschland entfallen davon rund 3,6 Mrd. € (Vorjahr: 3,5 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 Dieselthematik gebildeten Rückstellungen sowie die angegebenen Eventualverbindlichkeiten und die weiteren latenten Rechtsrisiken zum Teil erheblichen Einschätzungsrisiken. Sollten sich diese Rechtsbeziehungsweise 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 Dieselthematik bei Volkswagen insbesondere in den folgenden Rechtsgebieten ergeben:

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

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

Im Januar 2021 stellte das Landgericht Braunschweig das Strafverfahren wegen des Vorwurfs der Marktmanipulation im Hinblick auf kapitalmarktrechtliche Informationspflichten im Zusammenhang mit der Dieselthematik gegen einen ehemaligen Vorsitzenden des Vorstandes der Volkswagen AG vorläufig und betreffend die Volkswagen AG endgültig ein.

Im September 2020 ließ das Landgericht Braunschweig die Anklage auch gegen denselben ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der Dieselthematik betreffend Motoren des Typs EA 189

zu. Das Verfahren gegen diesen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG wurde zwischenzeitlich abgetrennt. Die Verhandlung gegen die weiteren Angeklagten hat im September 2021 begonnen.

Die Staatsanwaltschaft Braunschweig führt des weiteren Ermittlungen wegen des Verdachts des Betrugs im Zusammenhang mit Motoren des Typs EA 288.

Das Landgericht München II hat 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 Dieselthematik betreffend 3.0 l und 4.2 l TDI-Motoren im Wesentlichen unverändert zur Hauptverhandlung zugelassen und das Hauptverfahren eröffnet. Die Verhandlung hat im September 2020 begonnen.

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

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

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

Zudem laufen im Zusammenhang mit der Dieselthematik international weitere Verwaltungsverfahren. Die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns kooperieren mit den staatlichen Behörden. Darüber hinaus können sich Risiken aus möglichen Entscheidungen des Europäischen Gerichtshofs zu der Auslegung der EU-Typgenehmigungsvorschriften ergeben.

Ob und gegebenenfalls in welcher Höhe aus Straf- und Verwaltungsverfahren am Ende Geldbußen oder sonstige Konsequenzen für 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 sind gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in verschiedenen Ländern wie beispielsweise Belgien, Brasilien, Deutschland, England und Wales sowie Frankreich, Italien, den Niederlanden, Portugal und Südafrika anhängig. Mit ihnen werden unter anderem behauptete Schadensersatzansprüche geltend gemacht. Insbesondere sind die nachfolgenden Verfahren anhängig:

In Australien wurden zwei Zivilklagen der Australian Competition and Consumer Commission (ACCC) gegen die Volkswagen AG und weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns im zweiten Halbjahr 2019 durch einen Vergleich in Höhe von 75 Mio. AUD beendet. Diese Vergleichssumme wurde im Berufungsverfahren im Berichtsjahr rechtskräftig gerichtlich auf einen Betrag von 125 Mio. AUD erhöht.

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

In Brasilien sind zwei verbraucherrechtliche Sammelklagen anhängig. Die erste Sammelklage bezieht sich auf rund 17 Tsd. Amarok-Fahrzeuge, während die zweite Sammelklage rund 67 Tsd. Amarok-Fahrzeuge einer späteren Generation betrifft. Im ersten Sammelklageverfahren erging im Mai 2019 ein nur teilweise aufrechterhaltendes Berufungsurteil. Die Schadensersatzverpflichtung von Volkswagen do Brasil wurde in diesem Urteil deutlich auf zunächst rund 172 Mio. BRL reduziert. Dieser Betrag kann sich durch die ausgeurteilte Teuerungsrate und die individuelle Geltendmachung behaupteter Wertverluste betroffener Amarok-Fahrzeuge erhöhen. Das Urteil ist weiterhin nicht rechtskräftig, da Volkswagen do Brasil Revision gegen das Berufungsurteil eingelegt hat. Die zweite Sammelklage wurde im Oktober 2021 als unzulässig abgewiesen. Gegen das Urteil kann Berufung eingelegt werden.

Die financialright GmbH hat vor mehreren deutschen Gerichten an sie abgetretene Ansprüche von Kunden aus Deutschland, Slowenien und der Schweiz gegen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns gebündelt geltend gemacht. Nach zahlreichen Antragsrücknahmen sind derzeit noch rund 36 Tsd. Ansprüche streitgegenständlich. Einige Verfahren befinden sich zwischenzeitlich in der Berufungs- beziehungsweise Revisionsinstanz. Die Zulässigkeit des Geschäftsmodells der financialright GmbH ist höchstrichterlich jedoch noch nicht geklärt.

In England und Wales haben verschiedene Kanzleien Klagen bei Gericht eingereicht, die zu einem Sammelverfahren (Group Litigation) verbunden wurden. Aufgrund des Opt-In-Mechanismus sind nicht alle Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 automatisch von der Group Litigation erfasst, sondern potenzielle Anspruchsteller müssen sich aktiv beteiligen. Derzeit haben etwa 91 Tsd. Kläger Ansprüche im Rahmen der Group Litigation angemeldet, wobei die entsprechende Opt-In-Periode abgelaufen ist. Weitere Klägerkanzleien haben rund 105 Tsd. zusätzliche Ansprüche gerichtlich angemeldet. Die Frage der Haftung von Volkswagen war nicht Gegenstand der im April 2020 durch den High Court entschiedenen Vorfragen und wird erst im weiteren Prozessverlauf erörtert. Die Hauptverhandlung soll im Januar 2023 beginnen. Darüber hinaus wurde eine neue Klage gegen die Volkswagen AG, die Volkswagen Financial Services (UK) Limited und andere Unternehmen des Volkswagen Konzerns im Zusammenhang mit bestimmten Dieselfahrzeugen, die seit 2009 in England, Wales und Nordirland geleast oder verkauft wurden und verschiedene andere Dieselmotoren betreffen, Ende 2021 bei Gericht eingereicht.

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 und die Volkswagen AG anhängig. Es handelt sich um eine Opt-In Sammelklage.

In Italien erging im Juli 2021 ein klagestattgebendes erstinstanzliches Urteil in der Sammelklage des Verbraucherverbands Altroconsumo stellvertretend für italienische Kunden vor dem Regionalgericht Venedig, wonach die Volkswagen AG und Volkswagen Group Italia rund 63 Tsd. Verbrauchern Schadensersatz in Höhe von insgesamt rund 185 Mio. € zu zahlen haben. Die Volkswagen AG und Volkswagen Group Italia haben gegen das Urteil Berufung eingelegt.

In den Niederlanden ist eine auf Feststellung gerichtete Sammelklage der Stichting Volkswagen Car Claim mit Opt-Out-Mechanismus für bis zu 165 Tsd. Kunden anhängig. Im Juli 2021 erging ein teilweise stattgebendes erstinstanzliches Feststellungsurteil. Nach Auffassung des Gerichts haben die Volkswagen AG und die anderen beklagten Gesellschaften des Volkswagen Konzerns 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 Gesellschaften des Volkswagen Konzerns haben gegen das Urteil Berufung eingelegt. Darüber hinaus ist eine auf Zahlung von Schadensersatz gerichtete Sammelklage der Diesel Emissions Justice Foundation mit Opt-Out-Mechanismus für niederländische Verbraucher anhängig. Derzeit ist weiterhin unklar, ob sich über die Niederlande hinaus weitere Verbraucher dieser Sammelklage anschließen können. Die Sammelklage betrifft unter anderem Fahrzeuge des Motortyps EA 189.

In Portugal ist eine Sammelklage mit Opt-Out-Mechanismus durch eine portugiesische Verbraucherorganisation anhängig. Es sind potenziell bis zu circa 99 Tsd. Fahrzeuge des Motortyps EA 189 von der Sammelklage betroffen. Klageziele sind die Rücknahme der Fahrzeuge sowie vermeintliche Schadensersatzansprüche.

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

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

In Deutschland sind derzeit rund 60 Tsd. meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung gerichtete Einzelklagen im Zusammenhang mit verschiedenen Dieselmotortypen gegen die Volkswagen AG oder andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns anhängig.

Der Bundesgerichtshof (BGH) hat im Jahr 2020 in mehreren Grundsatzurteilen wesentliche Rechtsfragen für die noch anhängigen Verfahren betreffend Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 geklärt. Der BGH entschied, dass Käufern eines vor Bekanntwerden der Dieselthematik erworbenen Fahrzeugs Schadensersatzansprüche gegen die Volkswagen AG zustehen. Sie können die Erstattung des gezahlten Kaufpreises verlangen, müssen sich aber den gezogenen Nutzungsvorteil anrechnen lassen und der Volkswagen AG das Fahrzeug zurückgeben. Keine deliktsrechtlichen Schadensersatzansprüche bestehen hingegen, wenn Käufer das Fahrzeug nach der Ad-hoc-Mitteilung vom 22. September 2015 erworben haben oder Ansprüche allein aufgrund einer verbauten temperaturabhängigen Emissionsregelung (sogenanntes Thermofenster) geltend machen. Im Februar 2022 hat der BGH in weiteren Grundsatzurteilen betreffend Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 entschieden, dass Käufern von Neuwagen der Marke Volkswagen nach Ablauf der kenntnisabhängigen Verjährungsfrist ein sogenannter Restschadensersatzanspruch gegen die Volkswagen AG zusteht. Die Volkswagen AG müsse daher den Kaufpreis beziehungsweise den Händlereinkaufspreis erstatten. Der BGH entschied, dass der Anspruch auf Restschadensersatz nicht weiter als der Anspruch auf Schadensersatz reiche, sodass sich Käufer die gezogenen Nutzungsvorteile anrechnen lassen müssen und eine Zahlung nur gegen Rückgabe der Fahrzeuge verlangen können. Zuvor hatte der BGH entschieden, dass Käufern von Gebrauchtwagen hingegen kein Anspruch auf Restschadensersatz zusteht.

In der weit überwiegenden Zahl der Sammelverfahren von Kunden und Klagen von Verbraucher- und/oder Umweltverbänden und der Einzelklageverfahren wird die Erfolgswahrscheinlichkeit der Kläger von Volkswagen auf nicht über 50 % eingeschätzt. Für diese Verfahren werden 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 vielen Fällen noch nicht beziffern. Darüber hinaus wurden, basierend auf der aktuellen Bewertung, soweit erforderlich auf Ebene des Volkswagen Konzerns Rückstellungen gebildet.

In welcher Größenordnung und mit welchen Erfolgsaussichten Kunden zukünftig über die bestehenden Klagen hinaus von der Möglichkeit einer Klageerhebung 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 Dieselthematik erhoben.

Die überwiegende Mehrheit dieser Anlegerklagen ist derzeit beim Landgericht Braunschweig anhängig. Im August 2016 beschloss das Landgericht Braunschweig die Vorlage von gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen mit Relevanz für die am Landgericht Braunschweig anhängigen Anlegerklagen an das Oberlandesgericht Braunschweig zum Erlass von Musterentscheiden nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG). Auf diese Weise soll in einem Verfahren eine für diese Klagen bindende Entscheidung hinsichtlich aller gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen durch das Oberlandesgericht Braunschweig getroffen werden (Musterverfahren). Die beim Landgericht Braunschweig erhobenen Klagen werden bis zur Entscheidung über die vorgelegten Fragen ausgesetzt, sofern sie nicht aus Gründen abgewiesen werden können, die unabhängig von den in dem Musterverfahren zu entscheidenden Fragen sind. Die Entscheidung über die gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen in dem Musterverfahren ist für die anhängigen Klagen verbindlich, soweit sie ausgesetzt wurden. Musterklägerin ist die Deka Investment GmbH. Die mündliche Verhandlung im Musterverfahren vor dem Oberlandesgericht Braunschweig hat im September 2018 begonnen und wird in weiteren Terminen fortgesetzt. Das Gericht hat zuletzt eine mögliche Beweiserhebung in Aussicht gestellt.

Am Landgericht Stuttgart sind weitere Anlegerklagen gegen die Volkswagen AG, teilweise zusammen mit der Porsche SE als Gesamtschuldner, erhoben worden. Am Oberlandesgericht Stuttgart ist ein weiteres Kapitalanleger-Musterverfahren gegen die Porsche SE anhängig, an dem die Volkswagen AG als Nebeninterventientin beteiligt ist. Zur Musterklägerin wurde das Wolverhampton City Council, Administrating Authority for the West Midlands Metropolitan Authorities Pension Fund bestimmt. In diesem Verfahren wurde die mündliche Verhandlung im Juli 2021 eröffnet und soll fortgesetzt werden.

Eine von einer Aktionärsvereinigung in den Niederlanden erhobene unbezifferte Klage mit dem Feststellungsziel, die Volkswagen AG habe angeblich den Kapitalmarkt getäuscht, wurde Anfang Juli 2021 zurückgenommen, nachdem der Europäische Gerichtshof die internationale Zuständigkeit niederländischer Gerichte in einem ähnlichen Fall verneint hatte. Die Volkswagen AG hat der Rücknahme zugestimmt. Damit wurde der Rechtsstreit beendet, ohne etwaige nachfolgende Klageerhebungen auszuschließen.

Insgesamt sind gegen die Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieselthematik weltweit (exklusive USA/Kanada) nach diversen Klagerücknahmen derzeit Anlegerklagen, gerichtliche Mahn- und Güteanträge sowie Anspruchsankündigungen nach dem KapMuG mit geltend

gemachten Ansprüchen in Höhe von circa 9,5 Mrd. € rechtshängig. 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 Gegenstand von Klagen und Auskunftsersuchen verschiedener Art, die insbesondere von Kunden, Investoren, Vertriebsmitarbeitern sowie verschiedenen Behörden in Kanada und den USA, wie die Attorneys General einzelner US-Bundesstaaten, gegen die Volkswagen AG und weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns gerichtet sind.

Vor einzel- und bundesstaatlichen Gerichten führen der Attorney General des US-Bundesstaates Texas sowie einige Kommunen weiterhin Klagen gegen die Volkswagen AG, Volkswagen Group of America, Inc. und bestimmte verbundene Unternehmen der Volkswagen AG wegen angeblicher Verletzungen des Umweltrechts. Im Januar 2022 gab der Oberste Gerichtshof von Texas dem Antrag des US-Bundesstaats Texas vom Februar 2021 statt, das Urteil des Berufungsgerichts von Texas zu überprüfen, welches die umweltrechtlichen Klagen des Bundesstaats Texas gegen die Volkswagen AG und AUDI AG mangels Zuständigkeit („personal jurisdiction“) abgewiesen hatte.

Im November 2021 lehnte der Oberste Gerichtshof der Vereinigten Staaten (US Supreme Court) die von Volkswagen im Rechtsmittelwege beantragte Überprüfung sowohl einer Entscheidung des US-Bundesberufungsgerichts für den 9. Gerichtsbezirk (Ninth Circuit), bestimmte Forderungen von Hillsborough County, Florida, und Salt Lake County, Utah, nicht zurückzuweisen, als auch einer Entscheidung des Obersten Gerichtshofs des Bundesstaats Ohio, das es abgelehnt hatte, bestimmte Klagen des Bundesstaats Ohio abzuweisen, ab.

Im Berichtsjahr 2021 sowie Anfang des Jahres 2022 legte Volkswagen umweltrechtliche Klagen der Bundesstaaten Montana und New Hampshire (im September 2021) sowie Illinois (im Dezember 2021) und Ohio (im Januar 2022) durch Vergleich bei.

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

In einer privaten zivilrechtlichen auf Strafschadensersatz gerichteten umweltrechtlichen Sammelklage im Namen der Einwohner der Provinz Quebec hat ein Gericht der Provinz Quebec, nachdem es das Vorliegen der Voraussetzungen für eine Sammelklage bestätigt hatte, im Oktober 2020 entschieden, dass die gegen die klägerische Schadensersatzthese vorgebrachten Einwendungen bis zur Hauptverhandlung zurückzustellen sind. Mit dieser Begründung hat das Gericht den Antrag von Volkswagen auf Klageabweisung zurückgewiesen. Im weiteren Verlauf hat Volkswagen einen Vergleich zur Beilegung des Rechtsstreits abgeschlossen. Der Vergleich bedarf der noch ausstehenden Zustimmung des Gerichts.

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

5. Sonderprüfung

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

Daneben wurde beim Landgericht Hannover ein zweiter Antrag auf Einsetzung eines Sonderprüfers bei der Volkswagen AG gestellt, der ebenfalls auf die Prüfung von Vorgängen im Zusammenhang mit der Dieselthematik gerichtet ist. Dieses Verfahren ruht bis zur Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts im ersten Sonderprüfungsverfahren.

6. Vergleiche über Schadensersatzleistungen

Ende März 2021 gab der Aufsichtsrat der Volkswagen AG bekannt, dass die im Oktober 2015 eingeleitete Untersuchung der Ursachen und Verantwortlichkeiten für die Dieselthematik beendet ist. Das Gremium beschloss, gegenüber dem ehemaligen Vorsitzenden des Vorstands

der Volkswagen AG, Herrn Prof. Dr. Martin Winterkorn, sowie gegenüber Herrn Rupert Stadler, früheres Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG und ehemaliger Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG, wegen aktienrechtlicher Sorgfaltspflichtverletzungen Schadensersatz geltend zu machen. Die Beschlussfassung beruht auf einer Feststellung fahrlässiger Pflichtverletzungen. Pflichtverletzungen anderer Mitglieder des Vorstands der Volkswagen AG wurden nicht festgestellt. Die Untersuchung erstreckte sich auf alle im maßgeblichen Zeitraum amtierenden Mitglieder des Vorstands. Im Juni 2021 wurden in diesem Zusammenhang Vereinbarungen über Schadensersatzleistungen getroffen mit dem Ziel, die Aufarbeitung der Dieselmotivthematik in Bezug auf die zivilrechtlichen Verantwortlichkeiten der Organmitglieder zügig, rechtssicher sowie endgültig zu beenden. Hierzu schlossen Volkswagen und Audi mit Herrn Prof. Dr. Winterkorn und Herrn Stadler jeweils einen Vergleich über Schadensersatzleistungen (Haftungsvergleich) im Zusammenhang mit der Dieselmotivthematik. Die Höhe der Schadensersatzleistung von Herrn Prof. Dr. Winterkorn liegt bei 11,2 Mio. €, die von Herrn Stadler bei 4,1 Mio. €. Weiterhin einigte sich Volkswagen mit den beteiligten Versicherern aus der Managerhaftpflichtversicherung (D&O-Versicherung) auf die Zahlung eines Betrags in Höhe von insgesamt 270 Mio. € (Deckungsvergleich).

Darüber hinaus wurde eine Einigung über Schadensersatzleistungen durch jeweils ein ehemaliges Vorstandsmitglied von Audi und Porsche AG erzielt. Ein ehemaliger Audi-Vorstand war nicht zu einer Einigung bereit, gegen ihn werden gerichtliche Schritte vorbereitet. Ansprüche gegen ein früheres Vorstandsmitglied der Marke Volkswagen Pkw wurden bereits geltend gemacht.

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 Dieselmotivthematik werden von Volkswagen gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

Änderungen zugrundeliegender Prämissen

Den Schätzungen und Annahmen liegen Prämissen zugrunde, die auf dem jeweils aktuell verfügbaren Kenntnisstand beruhen. Insbesondere wurden bezüglich der erwarteten künftigen Geschäftsentwicklung die zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses vorliegenden Umstände ebenso wie die als realistisch unterstellte zukünftige Entwicklung des globalen und branchenbezogenen Umfelds zugrunde gelegt. Die künftige Geschäftsentwicklung ist weiterhin hohen Unsicherheiten ausgesetzt. Dies gilt insbesondere für kurz- und mittelfristig prognostizierte Cashflows sowie die verwendeten Diskontierungssätze. Den Planungen im Porsche SE-Konzern und im Volkswagen-Konzern liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung nach der Erholung im vergangenen Geschäftsjahr im Jahr 2022 auf insgesamt etwas geringerem Niveau weiter wachsen wird – vorbehaltlich einer sich nicht wieder verschärfenden Covid-19-Pandemie sowie einer abnehmenden Intensität von Engpässen bei Vorprodukten und Rohstoffen. Abweichungen von den Annahmen und Schätzungen auf Ebene des Volkswagen-Konzerns von der erwarteten künftigen Geschäftsentwicklung, wirken sich mittelbar ebenfalls



auf Ebene des Porsche SE Konzerns aus. Darüber hinaus kann auf Ebene der Porsche SE insbesondere der Ausgang der steuerlichen Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2009 bis 2013 und der Ausgang der Rechtsstreitigkeiten Abweichungen von den Erwartungen verursachen.

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

Neue Rechnungslegungsvorschriften

Im Geschäftsjahr erstmals angewendete neue oder überarbeitete Standards

Die im Konzernabschluss angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden entsprechen den zum 31. Dezember 2021 verpflichtend in der EU anzuwendenden IFRS.

Im Geschäftsjahr 2021 waren Änderungen in Bezug auf IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 und IFRS 16 erstmalig anzuwenden. Diese hatten keine wesentliche bzw. keine Auswirkung auf die Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns.



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

Standard oder Interpretation	Veröffentlicht durch das IASB	Anwendungs-pflicht ¹	Übernahme durch EU	Voraussichtliche Auswirkungen
IAS 1 Klassifizierung von Verbindlichkeiten	23.1.2020	1.1.2023	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen
IAS 1 Angaben zu Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	12.2.2021	1.1.2023	Ja	Anpassung und ggf. Reduzierung des Umfangs der entsprechenden Anhangangaben
IAS 8 Definition rechnungslegungsbezogener Schätzungen	12.2.2021	1.1.2023	Ja	Keine wesentlichen Auswirkungen
IAS 12 Latente Steuern auf Leasingverhältnisse sowie Stilllegungs- und Rückbauverpflichtungen	7.5.2021	1.1.2023	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen
IAS 16 Sachanlagen: Verrechnung bestimmter Kosten und Erlöse in der Herstellungsphase	14.5.2020	1.1.2022	Ja	Keine wesentlichen Auswirkungen
IAS 37 Rückstellungen: Belastende Verträge - Kosten der Vertragserfüllung	14.5.2020	1.1.2022	Ja	Keine wesentlichen Auswirkungen
IFRS 3 Aktualisierung von Verweisen auf das Rahmenwerk	14.5.2020	1.1.2022	Ja	Keine wesentlichen Auswirkungen
IFRS 17 Versicherungsverträge	18.5.2017 ²	1.1.2023	Ja	Keine wesentlichen Auswirkungen
IFRS 17 Versicherungsverträge: Erstmalige Anwendung von IFRS 17 und IFRS 9 - Vergleichsinformationen	9.12.2021	1.1.2023	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen
AIP 2018-2020 Verbesserung der International Financial Reporting Standards 2020 (IFRS 1, IFRS 9, IFRS 16 und IAS 41)	14.5.2020	1.1.2022	Ja	Keine wesentlichen Auswirkungen

¹ Pflicht zur erstmaligen Anwendung in Bezug auf die Porsche SE.

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

Eine vorzeitige Anwendung dieser Neuerungen ist derzeit nicht geplant.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

[1] Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen

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

Mio. €	2021	2020
Ergebnis aus der laufenden at Equity-Bewertung vor Kaufpreisallokationen	4.659	2.614
Effekte aus Kaufpreisallokationen	-33	-91
Ertrag aus der erstmaligen at Equity-Bewertung hinzuerworbener Anteile		127
Ergebnis at Equity-Bewertung vor Wertberichtigung und Zuschreibung	4.627	2.649
Zuschreibung	5	
Wertberichtigung		-7
	4.631	2.642

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

Die Veränderung des Ergebnisses aus der laufenden at Equity-Bewertung ist insbesondere auf die positive Entwicklung des Konzernergebnisses nach Steuern des Volkswagen Konzerns infolge einer starken Erholung der Umsatz- und Margensituation zurückzuführen. Auf die im Abschnitt „Ertragslage des Volkswagen Konzerns“ im Konzernlagebericht dargestellten Erläuterungen wird verwiesen.

Im Vorjahr erwarb die Porsche SE über den Kapitalmarkt 0,2 % der Stammaktien der Volkswagen AG für 81 Mio. €. Dies entspricht einem Kapitalanteil von rund 0,1 %. Die Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG stieg damit auf 53,3 % der Stammaktien und 31,4 % des gezeichneten Kapitals. Aus den Erwerben resultierte im Vorjahr insgesamt ein Ertrag aus der erstmaligen at Equity-Bewertung in Höhe von 127 Mio. €.



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

	VW ohne Hinzuerwerbe (29,88 %)	VW hinzuerworbenen Anteile im GJ 2015 (0,88 %)	VW hinzuerworbenen Anteile im GJ 2018/19/20 (0,66 %)	VW Gesamt
Mio. €	2021	2021	2021	2021
Umsatzerlöse	250.200	250.200	250.200	-
Gesamtergebnis	23.110	23.589	27.837	-
davon Sonstiges Ergebnis	7.821	8.867	9.997	-
davon Gewinn aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	15.289	14.723	17.839	-
abzgl. Ergebnisanteil der nicht beherrschenden Anteile und Hybridkapitalgeber	-585	-585	-585	-
abzgl. Effekte aus Mehrdividenden	-12	-12	-12	-
Ergebnis nach Steuern angepasst für die at Equity-Bewertung	14.692	14.125	17.242	-
Ertrag aus erstmaliger at Equity-Bewertung hinzuerworbener Anteile			0	-
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen an der Volkswagen AG	4.389	124	115	4.628



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

[2] Erträge und Aufwendungen aus der Beteiligungsbewertung

Die Positionen Erträge bzw. Aufwendungen aus der Beteiligungsbewertung enthalten die Bewertungseffekte von zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Portfoliounternehmen. Es wird in diesem Zusammenhang auch auf die Erläuterungen in Anhangangabe [19] verwiesen.

[3] Personalaufwand¹

	2021		2020	
	Fortgeführte Aktivitäten	Fortgeführte und nicht fortgeführte Aktivitäten	Fortgeführte Aktivitäten	Fortgeführte und nicht fortgeführte Aktivitäten
Mio. €				
Löhne und Gehälter	12	71	10	67
Soziale Abgaben	0	7	0	7
Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	3	7	3	7
Zuwendungen der öffentlichen Hand		-1		-2
	15	84	13	80

Die durchschnittliche Anzahl der während des Geschäftsjahres beschäftigten Arbeitnehmer (einschließlich nicht fortgeführter Aktivitäten) setzt sich wie folgt zusammen:

Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	2021		2020	
	Deutschland	Rest von Europa	Nordamerika	Asien
Deutschland	634	189	19	41
Rest von Europa	189	194	20	43
Nordamerika	19			
Asien	41			
Übrige Märkte	10			
Gesamt	893			
				927

Auf fortgeführte Aktivitäten entfallen hiervon 33 Mitarbeiter (32 Mitarbeiter).

¹ Angaben nach §§ 314 Abs. 1 Nr. 4 i.V.m. 315e HGB

[4] Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2021	2020
Rechts- und Beratungskosten	23	21
Sonstige Fremdleistungen	4	4
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	5	6
32	32	

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.

[5] Finanzergebnis

Das Finanzergebnis beinhaltet im Wesentlichen Zinsaufwendungen für erwartete Steuernachzahlungen in Höhe von 3 Mio. € (0 Mio. €) sowie unverändert zum Vorjahr Bereitstellungsgebühren und sonstige Finanzierungsaufwendungen.

[6] Ertragsteuern

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

Mio. €	2021	2020
Tatsächlicher Steueraufwand (Steuerertrag)	4	0
Latenter Steuerertrag (-aufwand)	-1	25
davon bezogen auf Entstehung/Auflösung temporärer Differenzen	59	28
davon aktive latente Steuern auf Verlustvorträge	-60	-4
Ertragsteueraufwand	3	24

Der tatsächliche Steueraufwand im Berichtsjahr resultiert aus der Zuführung zu Rückstellungen für Ertragsteuern der Vorjahre. Gegenläufig wirkte sich ein im Saldo latenter Steuerertrag aus. Dieser ist im Wesentlichen durch den im Vergleich zum Vorjahr höheren at Equity Beteiligungs- buchwert an der Volkswagen AG und den damit einhergehenden höheren latenten Steuerertrag aus der Aktivierung latenter Steuern auf Verlustvorträge geprägt. Passive latente Steuern auf den höheren at Equity Beteiligungs- buchwert an 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. Erläuterungen zum Ertragsteueraufwand der nicht fortgeführten Aktivitäten sind in Anhangangabe [16] enthalten.

Bisher noch nicht genutzte Verlustvorträge, für die keine aktiven latenten Steuern erfasst wurden, bestehen in Höhe von 1.510 Mio. € (1.708 Mio. €). Hiervon sind 1.510 Mio. € (1.705 Mio. €) zeitlich unverfallbar.

Darüber hinaus haben sich im Vergleich zum Vorjahr die noch nicht genutzten Verlustvorträge im Zusammenhang mit nicht fortgeführten Aktivitäten, für die keine aktiven latenten Steuern erfasst wurden, um 3 Mio. € erhöht. Diese sind in den Angaben zur Berichtsperiode nicht enthalten.

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. €	2021	2020
Ergebnis vor Steuern	4.565	2.654
Konzernsteuersatz	30,5 %	30,5 %
Erwartete Ertragsteuern	1.392	810
Steuersatzbedingte Abweichungen	0	0
Abweichung in der steuerlichen Bemessungsgrundlage	-1.334	-785
Ansatz und Bewertung latente Steuern	-59	1
Aperiodische Effekte	3	-1
Ausgewiesene Ertragsteuern	3	24

Der Posten „Abweichung in der steuerlichen Bemessungsgrundlage“ bezieht sich im Wesentlichen auf die Steuerbefreiung bzw. Nichtabzugsfähigkeit des Ergebnisses aus at Equity bewerteten Anteilen. Der Überleitungsposten „Ansatz und Bewertung latente Steuern“ enthält im Wesentlichen angesetzte latente Steuern auf zuvor nicht berücksichtigte steuerliche Verluste aus Vorjahren in Höhe von 59 Mio. €. Die aperiodischen Effekte resultieren im Wesentlichen aus neuen Erkenntnissen bezüglich erwarteter Steuerbelastungen für Vorjahre.

Mio. €	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020
Immaterielle Vermögenswerte		0	0	23
At Equity bewertete Anteile			289	193
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte		6	0	3
Steuerliche Verlustvorräte	163	104		
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	5		22	
Pensionsrückstellungen	8	10		
Sonstige Rückstellungen	3	3		0
Sonstige Verbindlichkeiten	0	2		3
Mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten verbundene Schulden	4		5	
Bruttowert	183	125	317	222
Saldierung	-182	-122	-182	-122
Umgliederung	-2	0	-20	0
Bestand laut Konzernbilanz	0	3	116	100

Die im sonstigen Ergebnis erfassten Veränderungen der aktiven und passiven latenten Steuern sind der Gesamtergebnisrechnung zu entnehmen. Im Geschäftsjahr wurden 1 Mio. € (1 Mio. €) passive latente Steuern zudem direkt über das Eigenkapital aufgelöst. Alle übrigen Veränderungen werden erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Die Zeile Umgliederung betrifft die Umgliederungen in die Positionen „zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“ bzw. „mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten verbundene Schulden“ (auf die Erläuterungen in Anhangangabe [16] wird verwiesen).

Erläuterungen zur Konzernbilanz

[7] Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen

Mio. €	Geschäfts- oder Firmenwert	Aktivierte Entwicklungskosten für Software	Kundenstämme	Marke	Sonstige Immaterielle Vermögenswerte	Immaterielle Vermögenswerte Gesamt	Sachanlagen
Anschaffungs-/ Herstellungskosten							
Stand am 1.1.2021	213	50	67	14	6	349	53
Zugänge		1			0	1	4
Währungsdifferenzen					0	0	0
Abgänge					-1	-1	-6
Umgliederung in „Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“	-213	-51	-67	-14	-5	-349	-48
Stand am 31.12.2021					1	1	3
Abschreibungen							
Stand am 1.1.2021	66	23	25	3	5	122	19
Zugänge		4	6	1	0	11	5
Währungsdifferenzen					0	0	0
Abgänge					-1	-1	-5
Umgliederung in „Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“	-66	-27	-31	-4	-4	-132	-16
Stand am 31.12.2021					0	0	2
Restbuchwert zum 31.12.2021					0	0	1

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

Mio. €	Grundstücke und Gebäude	Betriebs- und Geschäftsausstattung	Gesamt
Buchwert			
Stand am 1.1.2021	23	2	25
Zugänge	2	1	3
Abgänge	-1	0	-1
Abschreibungsbetrag des Geschäftsjahres	-3	-1	-5
Währungsdifferenzen	0	0	0
Umgliederung in „Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“	-21	-1	-22
Stand am 31.12.2021			0



Mio. €	Geschäfts- oder Firmenwert	Aktivierte Entwicklungskosten für Software	Kundenstämme	Marke	Sonstige Immaterielle Vermögenswerte	Immaterielle Vermögenswerte Gesamt	Sachanlagen
Anschaffungs-/Herstellungskosten							
Stand am 1.1.2020	213	49	67	14	6	349	51
Zugänge		0			0	1	4
Währungsdifferenzen					0	0	0
Abgänge					0	0	-2
Stand am 31.12.2020	213	50	67	14	6	349	53
Abschreibungen							
Stand am 1.1.2020	66	18	18	2	4	107	14
Zugänge		6	8	1	1	15	7
Währungsdifferenzen					0	0	0
Abgänge							-2
Stand am 31.12.2020	66	23	25	3	5	122	19
Restbuchwert zum 31.12.2020	147	27	41	11	1	227	34

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

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

[8] At Equity bewertete Anteile

Der Börsenwert der Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG beträgt zum 31. Dezember 2021 40.691 Mio. € (26.789 Mio. €). Die Porsche SE erhielt im Geschäftsjahr eine Dividende von der Volkswagen AG in Höhe von 756 Mio. € (756 Mio. €).

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

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

	VW ohne Hinzuerwerbe (29,88 %)	VW hinzuerworbenen Anteile im GJ 2015 (0,88 %)	VW hinzuerworbenen Anteile im GJ 2018/19/20 (0,66 %)	VW Gesamt
Mio. €	31.12.2021	31.12.2021	31.12.2021	31.12.2021
Langfristige Vermögenswerte	327.463	352.945	383.588	-
Kurzfristige Vermögenswerte	200.347	200.347	200.347	-
Langfristige Schulden	216.468	225.312	229.972	-
Kurzfristige Schulden	164.393	164.393	164.393	-
Eigenkapital	146.950	163.587	189.570	-
abzgl. nicht-beherrschende Anteile und Hybridkapitalgeber	- 16.144	- 16.144	- 16.144	-
abzgl. Effekte aus Mehrdividenden	- 12	- 12	- 12	-
Eigenkapital angepasst für die at Equity-Bewertung	130.793	147.431	173.414	-
At Equity-Buchwert für die Beteiligung an der Volkswagen AG	39.075	1.293	1.153	41.521

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

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

Grundlage für die Ermittlung des Nutzungswerts war wie im Vorjahr die aktuelle, vom Vorstand der Volkswagen AG aufgestellte Fünf-Jahresplanung. Die im Rahmen des Werthaltigkeitstests für das Geschäftsjahr 2022 unterstellte Entwicklung der operativen Ertragslage liegt dabei im Bereich der Prognose von Volkswagen, die für den Konzern eine operative Rendite von 7,0 % bis 8,5 % und um 8 % bis 13 % über dem Vorjahr liegende Umsatzerlöse aufweist. Im Hinblick auf den gesamten Fünf-Jahreszeitraum liegt das unterstellte durchschnittliche jährliche Umsatzwachstum, ausgehend von 2021, im mittleren einstelligen Prozentbereich.

Dem unterstellten Umsatzwachstum liegt die Erwartung zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung nach der Erholung im vergangenen Geschäftsjahr im Jahr 2022 auf insgesamt etwas geringerem Niveau weiter wachsen wird – vorbehaltlich einer sich nicht wieder verschärfenden Covid-19-Pandemie sowie einer abnehmenden Intensität von Engpässen bei Vorprodukten und Rohstoffen. Risiken sieht Volkswagen weiterhin in protektionistischen Tendenzen, Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Zudem werden die Wachstumsaussichten von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet – insbesondere ergeben sich Risiken aus dem Russland-Ukraine-Konflikt. Sowohl für die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer wird eine positive Dynamik erwartet.

Für die Automobilmärkte wird im Jahr 2022 in den einzelnen Regionen eine uneinheitliche Entwicklung erwartet. Insgesamt wird das weltweite Verkaufsvolumen von Neufahrzeugen – vorbehaltlich einer sich nicht wieder verschärfenden Covid-19-Pandemie sowie einer abnehmenden

Intensität von Engpässen bei Vorprodukten, insbesondere Halbleitern, und Rohstoffen – voraussichtlich moderat über dem des Vorjahres liegen, jedoch das Niveau vor der Pandemie nicht erreichen. Für die Jahre 2023 bis 2026 wird weltweit mit einer wachsenden Nachfrage nach Pkw gerechnet. Durch seine Markenvielfalt, seine Präsenz auf allen wichtigen Märkten der Welt, seine breite und gezielt ergänzte Produktpalette sowie seine Technologien und Dienstleistungen befindet sich der Volkswagen Konzern in einer guten Position im Wettbewerb.

Die geplante Sachinvestitionsquote im Konzernbereich Automobile liegt im Planungszeitraum leicht über dem Niveau der langfristigen Zielquote von rund 5 % der Umsatzerlöse. Die Investitionen in Werke und Modelle, in die Entwicklung elektrifizierter Antriebe und modularer Baukästen sowie in die Digitalisierung schaffen die Voraussetzungen für profitables, nachhaltiges Wachstum bei Volkswagen. Bei der operativen Rendite wird über die Planjahre hinweg eine positive Entwicklung unterstellt, die sich am langfristigen Ziel des Volkswagen Konzerns einer operativen Rendite zwischen 8 % und 9 % bis 2025/2026 orientiert.

Zur Extrapolation der Cashflows über die Detailplanungsphase hinaus wurde eine jährliche Wachstumsrate von 1,0 % (1,0 %) verwendet. Die nachhaltige operative Rendite wurde dabei unter Berücksichtigung der in den letzten fünf Geschäftsjahren erzielten operativen Renditen (vor Sondereinflüssen) bestimmt – das Geschäftsjahr 2020 wurde vor dem Hintergrund der Covid-19-Pandemie nicht berücksichtigt und dafür das Geschäftsjahr 2016 miteinbezogen. Für die Diskontierung der Cashflows wurde ein durchschnittlicher gewichteter Kapitalkostensatz von 8,1 % (6,6 %) bzw. Vorsteuerkapitalkostensatz von 10,7 % (8,6 %) für die Beteiligung an der Volkswagen AG herangezogen. Dieser wurde mittels einer Peer Group-Analyse abgeleitet und spiegelt somit eine branchenübliche risikoadäquate Kapitalverzinsung wider.

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

Der im Rahmen des Werthaltigkeitstests bestimmte Nutzungswert liegt deutlich über dem at Equity-Buchwert der Beteiligung an der Volkswagen AG. Auch die Sensitivitätsanalyse ergab in allen betrachteten Szenarien einen deutlich über dem Buchwert liegenden Nutzungswert. Im Ergebnis lag entsprechend zum 31. Dezember 2021 wie auch im Vorjahr kein Wertberichtigungsbedarf vor.

Der Buchwert sonstiger at Equity bewerteter Anteile beträgt 6 Mio. € (2 Mio. €). Im Berichtsjahr erfolgte eine Zuschreibung auf sonstige at Equity bewertete Anteile in Höhe von 5 Mio. €. Im Vorjahr wurden Wertberichtigungen auf sonstige at Equity bewertete Anteile in Höhe von 7 Mio. € erfasst.

[9] Sonstige finanzielle Vermögenswerte

	31.12.2021			31.12.2020		
Mio. €	kurzfristig	langfristig	Gesamt	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Übrige Finanzanlagen	0	45	45		88	88
Übrige sonstige finanzielle Vermögenswerte	1		1	4	0	5
	1	45	46	4	88	93

Der Rückgang der übrigen Finanzanlagen ist im Wesentlichen auf die teilweise Veräußerung von Anteilen an einem Portfoliounternehmen (AEVA Inc.) zurückzuführen. Gegenläufig wirkten sich Investitionen in bestehende und neue Portfoliounternehmen aus. Es wird in diesem Zusammenhang auch auf die Erläuterungen in Anhangangabe [19] verwiesen.

[10] Übrige Vermögenswerte

Die übrigen Vermögenswerte setzen sich zum Bilanzstichtag wie folgt zusammen:

	31.12.2021			31.12.2020		
Mio. €	kurzfristig	langfristig	Gesamt	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Vertragliche Vermögenswerte				4		4
Abgrenzungen	1	1	1	3	1	5
Übrige sonstige Vermögenswerte	0		0	1	1	3
	1	1	2	8	2	11

Aufgrund der Klassifizierung der PTV als nicht fortgeführte Aktivität i.S.d. IFRS 5 und der damit verbundenen Umgliederungen in die Position „zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“ reduzierten sich die übrigen Vermögenswerte zum Stichtag (vgl. hierzu Anhangangabe [16]).

[11] Eigenkapital

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

Gezeichnetes Kapital

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

Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage enthält Einstellungen aus Aufgeldern unter Berücksichtigung angefallener Transaktionskosten.

Gewinnrücklagen

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

Übrige Rücklagen (OCI)

Die übrigen Rücklagen untergliedern sich in künftig über die Gewinn- und Verlustrechnung aufzulösende Posten (reklassifizierbare Posten) und in künftig nicht über die Gewinn- und Verlustrechnung aufzulösende Posten (nicht reklassifizierbare Posten). Wesentlicher Bestandteil beider Posten ist das kumulierte reklassifizierbare bzw. das kumulierte nicht reklassifizierbare sonstige Ergebnis im Zusammenhang mit den at Equity bewerteten Beteiligungen seit deren Erwerb. Die nicht reklassifizierbaren Posten enthalten zudem die versicherungsmathematischen Verluste des Porsche SE Konzerns aus Pensionen in Höhe von 16 Mio. € (24 Mio. €) sowie die hierauf entfallenden aktiven latenten Steuern in Höhe von 5 Mio. € (7 Mio. €). Die Währungsumrechnungsrücklage als Bestandteil der reklassifizierbaren Posten war zum 31. Dezember 2021 analog zum Vorjahr von untergeordneter Bedeutung. Darüber hinaus enthalten die reklassifizierbaren und nicht reklassifizierbaren Posten latente Steuern im Zusammenhang mit Anteilen an assoziierten Unternehmen. Im Geschäftsjahr wurden im Saldo 221 Mio. € (28 Mio. €) aus den kumulierten Aufwendungen aus at Equity bewerteten Anteilen über die Gewinn- und Verlustrechnung aufgelöst.

Gewinnverwendungsvorschlag

Der handelsrechtliche Jahresabschluss der Porsche SE weist zum 31. Dezember 2021 bei einem Jahresüberschuss in Höhe von 824 Mio. € (703 Mio. €) und Einstellungen in die Gewinnrücklagen in Höhe von 41 Mio. € (27 Mio. €) einen Bilanzgewinn von 783 Mio. € (676 Mio. €) aus. Der Vorstand schlägt vor, die Auszahlung einer Dividende je Stammaktie von 2,554 € und je Vorzugsaktie von 2,560 €, das heißt in Höhe von insgesamt 783 Mio. €, für das Geschäftsjahr 2021 zu beschließen. Die im Geschäftsjahr 2021 abgeflossene Dividende betrug 2,204 € (2,204 €) je Stammaktie und 2,210 € (2,210 €) je Vorzugsaktie, das heißt insgesamt 676 Mio. € (676 Mio. €).

Kapitalmanagement

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

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

Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Eigenkapital	42.196	35.946
Anteil am Gesamtkapital	100 %	100 %
Langfristige Finanzschulden	0	23
Kurzfristige Finanzschulden	0	14
Summe Finanzschulden	0	37
Anteil am Gesamtkapital	0 %	0 %
Gesamtkapital	42.197	35.983

Der Rückgang der kurzfristigen und langfristigen Finanzschulden ist auf die Klassifizierung der PTV als nicht fortgeführte Aktivität i.S.d. IFRS 5 und die damit verbundenen Umgliederungen in die Position „mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten verbundene Schulden“ zurückzuführen (zu weiteren Erläuterungen siehe Anhangangabe [16]).

Ergebnis je Aktie

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie aus fortgeführten Aktivitäten errechnet sich aus der Division des Ergebnisanteils aus fortgeführten Aktivitäten der Aktionäre der Porsche SE und der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der sich während des Geschäftsjahres im Umlauf befindlichen Stamm- und Vorzugsaktien. Das unverwässerte Ergebnis je Aktie aus nicht fortgeführten Aktivitäten errechnet sich aus der Division des Ergebnisanteils aus nicht fortgeführten Aktivitäten der Aktionäre der Porsche SE und der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der sich während des Geschäftsjahres im Umlauf befindlichen Stamm- und Vorzugsaktien.

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 2021 und 2020 keine Sachverhalte vorlagen, aus denen Verwässerungseffekte auf die Anzahl der Aktien resultierten, entspricht das verwässerte Ergebnis je Aktie dem unverwässerten Ergebnis je Aktie.

[12] Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

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

Bei den beitragsorientierten Zusagen (Defined Contribution Plans) zahlt das Unternehmen aufgrund gesetzlicher oder vertraglicher Bestimmungen bzw. auf freiwilliger Basis Beiträge an staatliche oder private Rentenversicherungsträger. Mit Zahlung der Beiträge bestehen für das Unternehmen keine weiteren Leistungsverpflichtungen. Die laufenden Beiträge betragen 4 Mio. € (4 Mio. €) und wurden aufwandswirksam erfasst; davon betrafen 4 Mio. € (4 Mio. €) nicht fortgeführte Aktivitäten.

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

Versicherungsmathematische Annahmen

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

Der Bilanzwert der Pensionsrückstellungen leitet sich wie folgt ab:

Mio. €	2021	2020
Anwartschaftsbarwert (fondsfinanziert)		6
Anwartschaftsbarwert (nicht fondsfinanziert)	42	48
Summe Anwartschaftsbarwert	42	53
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens		-1
Pensionsrückstellungen am 31.12.	42	52

Das Planvermögen entfällt vollständig auf die PTV. Aufgrund der Klassifizierung der PTV als nicht fortgeführte Aktivität i.S.d. IFRS 5 erfolgt zum Stichtag ein Ausweis des der PTV zuzurechnenden Planvermögens innerhalb der Position „mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten verbundene Schulden“ (weitere Erläuterungen hierzu unter Anhangangabe [16]).

Entwicklung des Barwerts der Pensionsverpflichtungen¹

Mio. €	2021	2020
Stand am 1.1.	53	47
Dienstzeitaufwand	3	3
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand		0
Zinsaufwand	0	1
Zwischensumme in GuV erfasster Aufwendungen ²	3	3
Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+) aus der Änderung demographischer Annahmen	0	
Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+) aus der Änderung finanzwirtschaftlicher Annahmen	-4	4
Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+) aus erfahrungsbedingten Anpassungen	-4	0
Zwischensumme im sonstigen Ergebnis erfasster Neubewertungen	-7	4
Geleistete Pensionszahlungen	-1	-1
Beiträge der Arbeitnehmer	0	0
Umgliederung in „Mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten verbundene Schulden“	-6	
Stand am 31.12.	42	53

¹ Die Tabelle umfasst fortgeführte und nicht fortgeführte Aktivitäten.

² Davon auf nicht fortgeführte Aktivitäten entfallend: 0 Mio. € (0 Mio. €)

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 4 Mio. € bis 5 Mio. € (minus 5 Mio. € bis 6 Mio. €).

Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit bei den Pensionsverpflichtungen beträgt 21 Jahre (21 Jahre). Der Zahlungsmittelabfluss der Pensionsrückstellungen wird in Höhe von 1 Mio. € (1 Mio. €) innerhalb des nächsten Jahres, in Höhe von 4 Mio. € (5 Mio. €) in einem Zeitraum zwischen ein und fünf Jahren und in Höhe von 37 Mio. € (48 Mio. €) in einem Zeitraum von mehr als fünf Jahren erwartet.

[13] Sonstige Rückstellungen

Mio. €	31.12.2021			31.12.2020		
	kurzfristig	langfristig	Gesamt	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Rückstellungen für Boni und Kosten der Belegschaft	5	1	6	7	1	8
Rückstellungen für Prozesskosten	13	29	42	15	22	37
Übrige sonstige Rückstellungen	14		14	13	2	15
	31	30	61	34	25	59

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

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

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

Die sonstigen Rückstellungen haben sich wie folgt entwickelt:

Mio. €	Stand 1.1.2021	Zuführung	Verbrauch	Auflösung	Umgliederung	Stand 31.12.2021
Rückstellungen für Boni und Kosten der Belegschaft	8	11	-8	0	-4	6
Rückstellungen für Prozesskosten	37	17	-10	-1	-1	42
Übrige sonstige Rückstellungen	15	7	-4	-1	-4	14
	59	35	-22	-2	-9	61

Die Effekte aus der Aufzinsung von Rückstellungen waren im Geschäftsjahr 2021 wie schon im Vorjahr von untergeordneter Bedeutung.

Die Spalte Umgliederung betrifft im Wesentlichen die Umgliederungen in die Position „mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten verbundene Schulden“ (auf die Erläuterungen in Anhangangabe [16] wird verwiesen).

[14] Finanzschulden

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

Mio. €	31.12.2021			31.12.2020		
	kurzfristig	langfristig	Gesamt	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Leasingverbindlichkeiten	0	0	0	4	22	26
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten				11	1	11
	0	0	0	14	23	37

Der Rückgang der kurzfristigen und langfristigen Finanzschulden ist auf Umgliederungen in die Position „mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten verbundene Schulden“ zurückzuführen (auf die Erläuterungen in Anhangangabe [16] wird verwiesen).

[15] Übrige Verbindlichkeiten

Die übrigen Verbindlichkeiten setzen sich zum Bilanzstichtag wie folgt zusammen:

Mio. €	31.12.2021			31.12.2020		
	kurzfristig	langfristig	Gesamt	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen			4			4
Vertragliche Verbindlichkeiten			21			21
Übrige sonstige Verbindlichkeiten	4	4	12	0	0	12
	4	4	37	0	0	37

Der Rückgang der übrigen Verbindlichkeiten ist auf Umgliederungen in die Position „mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten verbundene Schulden“ zurückzuführen (auf die Erläuterungen in Anhangangabe [16] wird verwiesen).

[16] Nicht fortgeführte Aktivitäten

Der Geschäftsbetrieb der PTV ist als nicht fortgeführte Aktivität klassifiziert (vgl. Abschnitt „Änderungen in der Berichtsperiode“). Das Ergebnis aus nicht fortgeführten Aktivitäten setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2021	2020
Umsatzerlöse	116	107
Aufwendungen	-110	-114
Ergebnis vor Finanzergebnis	6	-7
Finanzergebnis	-1	-1
Ergebnis vor Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	5	-8
Ertragsteuern	-2	2
Ergebnis nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	3	-7
davon entfallen auf die Aktionäre der PSE	3	-7

Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen wurden seit dem 30. September 2021 nicht mehr abgeschrieben. Im Zusammenhang mit der Klassifizierung nach IFRS 5 wurde kein Wertminderungsbedarf identifiziert.

Die Hauptgruppen der zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte und Schulden setzen sich zum 31. Dezember 2021 wie folgt zusammen:

Mio. €	2021
Vermögenswerte	
Immaterielle Vermögenswerte	218
Sachanlagen	33
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	18
Sonstige Vermögenswerte	22
Flüssige Mittel und Termingeldanlagen	25
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	316
Schulden	
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3
Finanzschulden	25
Latente Steuerschulden	20
Sonstige Verbindlichkeiten	61
Mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten verbundene Schulden	109
Im kumulierten sonstigen Ergebnis enthaltene Beträge	
Neubewertung aus Pensionen	-1
Latente Steuern auf Neubewertung aus Pensionen	0
Währungsumrechnung	0
Rücklage der Veräußerungsgruppe, die als zur Veräußerung gehalten klassifiziert wird	-1

Die sonstigen Verbindlichkeiten beinhalten insbesondere vertragliche Verbindlichkeiten i.S.d. IFRS 15 in Höhe von 26 Mio. €, sonstige Rückstellungen in Höhe von 9 Mio. €, Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen in Höhe von 5 Mio. € sowie erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen in Höhe von 5 Mio. €.

Sonstige Angaben

[17] Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

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

Der Mittelzu- bzw. -abfluss aus laufender Geschäftstätigkeit wird ausgehend vom Ergebnis nach Steuern indirekt abgeleitet. Dazu wird das Ergebnis nach Steuern um nicht zahlungswirksame Aufwendungen und Erträge, insbesondere um das Beteiligungsergebnis welches das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen sowie die Erträge und Aufwendungen aus Beteiligungsbewertung enthält, korrigiert und um die Veränderung der betrieblichen Aktiva und Passiva ergänzt. Gezahlte und erhaltene Zinsen sowie Ertragsteuern werden separat ausgewiesen. Zahlungsmittelzuflüsse aus Dividenden sind ebenfalls Bestandteil des Zahlungsmittelzuflusses aus laufender Geschäftstätigkeit. Im Zusammenhang mit aktivierten Erstattungsansprüchen aus steuerlichen Außenprüfungen für die Veranlagungszeiträume 2009 bis 2013 sowie zugehörigen Steuererstattungszinsen wurden im Vorjahr Ertragsteuern in Höhe von 32 Mio. € sowie Zinsen in Höhe von 17 Mio. € zahlungswirksam vereinnahmt.

Im Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit sind insbesondere die Einzahlungen aus der teilweisen Veräußerung von Anteilen an einem Portfoliounternehmen (AEVA Inc.) in Höhe von 51 Mio. € enthalten. Gegenläufig wirkten sich Auszahlungen im Zusammenhang mit Beteiligungserwerben sowie der Teilnahme an Folgefinanzierungsrunden bei bestehenden Beteiligungen in Höhe von insgesamt 23 Mio. € (2 Mio. €), die Anlage von Termingeldern in Höhe von 28 Mio. € (104 Mio. €) sowie Käufe von sonstigen Wertpapieren in Höhe von 3 Mio. € (Verkäufe 3 Mio. €) aus. Im Vergleichszeitraum waren zudem Auszahlungen für die Erwerbe weiterer Stammaktien der Volkswagen AG in Höhe von 81 Mio. € enthalten.

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

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

	Stand am 1.1.2021	Zahlungs- wirksame Verände- rungen	Zahlungs- unwirksame Verände- rungen	Umgliederung	Stand am 31.12.2021
Mio. €					
Finanzschulden	37	-11	0	-25	0
Mio. €					
Finanzschulden	40	-4	2		37

Die Spalte Umgliederung betrifft Umgliederungen in die Position „mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten verbundene Schulden“ (auf die Erläuterungen in Anhangangabe [16] wird verwiesen).

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 6 Mio. € (5 Mio. €) für die gesamten Zahlungsmittelabflüsse aus Leasingverhältnissen enthalten, davon entfallen 1 Mio. € (1 Mio. €) auf die fortgeführten Aktivitäten.

[18] 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 ersten Kategorie zählt die langfristige Kernbeteiligung an der Volkswagen AG. Zu der zweiten Kategorie zählen Portfoliobeteiligungen, die von der Porsche SE in der Regel auf Zeit gehalten werden. Solche Beteiligungen zeichnen sich typischerweise durch ein hohes Wachstums- und Wertsteigerungspotenzial während der Halteperiode aus. In beiden Investmentkategorien liegt der Sektorfokus auf der Mobilitäts- und Industrietechnologie.

Die Veräußerung der Mehrheit der Anteile an der PTV im Januar 2022 erfolgte im Rahmen der konsequenten Weiterentwicklung der Investitionsstrategie der Porsche SE. Zu den zentralen Elementen dieser Strategie zählt auch die Partnerschaft mit renommierten Investoren. Das Geschäft der PTV bildete bis zum 30. September 2021 das Geschäftssegment ITS, welches die Entwicklung intelligenter Softwarelösungen für die Transportlogistik, die Verkehrsplanung und das Verkehrsmanagement umfasste. Seither wird die PTV als nicht fortgeführte Aktivität i.S.d. IFRS 5 klassifiziert, mithin stellt sie kein Geschäftssegment i.S.d. IFRS 8 mehr dar. In diesem Zusammenhang wurde die interne Steuerung und Berichterstattung entlang der Investitionsstrategie der Porsche SE weiterentwickelt. Als Grundlage für die Steuerung und Ressourcenallokation dienen dem Vorstand der Porsche SE als Hauptentscheidungsträger nunmehr die Bereiche „Kernbeteiligung“ sowie „Portfoliobeteiligungen“ und deren Beitrag zum Ergebnis nach Steuern. Der Porsche SE Holdingbetrieb, der die Zentralfunktionen der Porsche SE einschließlich der Holding-Finanzierung umfasst, wird dem Bereich „Kernbeteiligung“ vollständig zugerechnet.

Die Segmentberichterstattung der Porsche SE folgt der internen Steuerung und Berichterstattung im Porsche SE Konzern und unterscheidet fortan somit die beiden Segmente „Kernbeteiligung“ und „Portfoliobeteiligungen“. Die Summe dieser beiden Segmente bildete bisher das Segment „PSE“. Die Vermögenswerte und Schulden des seit dem 30. September 2021 bei der Porsche SE als nicht fortgeführte Aktivität i.S.d. IFRS 5 klassifizierten ITS Segments werden dem Segment Portfoliobeteiligungen zugeordnet.

Auf die Segmentberichterstattung finden die im Kapitel „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ genannten Methoden Anwendung. Sie folgt der in der Berichtsperiode veränderten Darstellung innerhalb der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung. Die Konzernbuchwerte setzen sich additiv aus den beiden Segmenten zusammen. Die Vorjahresvergleichswerte wurden entsprechend angepasst.

Berichtssegmente 2021:

Mio. €	Kern- beteiligung	Portfolio- beteiligungen	Konzern 31.12.2021
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	4.628	3	4.631
Erträge aus der Beteiligungsbewertung		5	5
Aufwendungen aus der Beteiligungsbewertung		-22	-22
Beteiligungsergebnis	4.628	-13	4.615
Sonstige betriebliche Erträge	6	0	6
Personalaufwand	-15		-15
Abschreibungen	-1		-1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-32	0	-32
Ergebnis vor Finanzergebnis	4.585	-13	4.572
Finanzierungsaufwendungen	-6		-6
Übriges Finanzergebnis	-1		-1
Ergebnis vor Steuern	4.579	-13	4.565
Ertragsteuern	-4	1	-3
Ergebnis nach Steuern aus fortgeführten Aktivitäten	4.575	-12	4.563
Zahlungsunwirksame Aufwendungen (-) und Erträge (+)	4.613	-12	4.601
Segmentvermögen	42.167	367 ¹	42.533
davon at Equity bewertete Anteile	41.521	6	41.527
davon Zugänge zu den langfristigen Vermögenswerten ²	1	7 ³	8
Segmentschulden	227	110 ¹	337

¹ Einschließlich Vermögen bzw. Schulden aus nicht fortgeführten Aktivitäten in Höhe von 316 Mio. € bzw. 109 Mio. €.

² Mit Ausnahme von Finanzinstrumenten, aktiven latenten Steuern, Vermögenswerten aus leistungsorientierten Versorgungsplänen und Rechten aus Versicherungsverträgen.

³ Die Zugänge zu den langfristigen Vermögenswerten entfallen auf die nicht fortgeführten Aktivitäten.

Alle langfristigen Vermögenswerte im Segment „Kernbeteiligung“ haben ihren Belegenheitsort bzw. Sitz der Beteiligung vollständig in Deutschland. Die im Segment „Portfolio-Beteiligungen“ enthaltenen Beteiligungen haben ihren Sitz in den USA, Deutschland und Israel.

Berichtssegmente 2020:

Mio. €	Kern- beteiligung	Portfolio- beteiligungen	Konzern 31.12.2020
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	2.651	-9 ¹	2.642
Erträge aus der Beteiligungsbewertung		59	59
Beteiligungsergebnis	2.651	50	2.700
Sonstige betriebliche Erträge	4	0	4
Personalaufwand	-13		-13
Abschreibungen	-1		-1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-31	0	-32
Ergebnis vor Finanzergebnis	2.609	50	2.658
Finanzierungsaufwendungen	-3		-3
Übriges Finanzergebnis	-1		-1
Ergebnis vor Steuern	2.605	50	2.654
Ertragsteuern	-24	0	-24
Ergebnis nach Steuern aus fortgeführten Aktivitäten	2.580	50	2.630
 Zahlungsunwirksame Aufwendungen (-) und Erträge (+)	2.623	50	2.673
 Segmentvermögen	35.827	424 ²	36.250
davon at Equity bewertete Anteile	35.257	2	35.259
davon Zugänge zu den langfristigen Vermögenswerten ³	0	4 ⁴	5
 Segmentschulden	188	116 ²	305

¹ Das at Equity-Ergebnis enthält Wertberichtigungen in Höhe von 8 Mio. €.² Einschließlich Vermögen bzw. Schulden der PTV in Höhe von 334 Mio. € bzw. 115 Mio. €.³ Mit Ausnahme von Finanzinstrumenten, aktiven latenten Steuern, Vermögenswerten aus leistungsorientierten Versorgungsplänen und Rechten aus Versicherungsverträgen.⁴ Die Zugänge zu den langfristigen Vermögenswerten entfallen auf die PTV.

Alle langfristigen Vermögenswerte im Segment „Kernbeteiligung“ haben ihren Belegenheitsort bzw. Sitz der Beteiligung vollständig in Deutschland. Die im Segment „Portfoliobeteiligungen“ enthaltenen Beteiligungen haben ihren Sitz in den USA und Israel.

[19] Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente

1 Grundsätze des Finanzrisikomanagements

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

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

2 Kredit- und Ausfallrisiko

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

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

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

Im Porsche SE Konzern findet das Wertberichtigungsmodell nach IFRS 9 auf Vermögenswerte mit einem Gesamtbuchwert von 642 Mio. € (578 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 elf 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 bestätigte Kreditlinien die Zahlungsfähigkeit und die Liquiditätsversorgung sicher. Die Kreditlinien belaufen sich zum Bilanzstichtag auf 1.000 Mio. € (1.026 Mio. €).

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

Mio. €	Verbleibende vertragliche Fälligkeiten			Gesamt
	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	über 5 Jahre	
31.12.2021				
Langfristige Finanzschulden (nur Leasingverbindlichkeiten)	0	0		0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2			2
Kurzfristige Finanzschulden (nur Leasingverbindlichkeiten)	0			0
Kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	3			3
	5	0		5
31.12.2020				
Langfristige Finanzschulden (ohne Leasingverbindlichkeiten)	0	1		1
Langfristige Finanzschulden (nur Leasingverbindlichkeiten)	0	11	14	25
Langfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten		0	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5			5
Kurzfristige Finanzschulden (ohne Leasingverbindlichkeiten)	11			11
Kurzfristige Finanzschulden (nur Leasingverbindlichkeiten)	4			4
Kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	12			12
	33	11	14	58

Es liegen keine wesentlichen Risikokonzentrationen vor, die nicht aus dem Anhang bzw. dem Lagebericht ersichtlich sind.

4 Marktpreisrisiko

Im Zuge der allgemeinen Geschäftstätigkeit ist der Porsche SE Konzern Zins-, Aktienkurs- und Währungsrisiken ausgesetzt. Es liegen keine wesentlichen Risikokonzentrationen vor, die nicht aus dem Anhang bzw. dem Lagebericht ersichtlich sind.



4.1 Zins- und Aktienkursrisiko

Zinsrisiken resultieren grundsätzlich aus Änderungen der Marktzinssätze und wirken sich auf die beizulegenden Zeitwerte festverzinslicher Termingeldanlagen und Wertpapiere, finanzieller Forderungen und Verbindlichkeiten sowie auf die Zinsen variabel verzinslicher Vermögenswerte und Schulden aus. Aktienkursrisiken ergeben sich aus Schwankungen von Börsenkursen.

Auswirkungen des Zins- und Aktienkursrisikos auf das Ergebnis und das Eigenkapital resultieren im Wesentlichen aus Beteiligungen, deren Eigenkapitalinstrumente börsennotiert sind bzw. deren beizulegender Wert von börsennotierten Wertpapieren abgeleitet wird, deren Wertentwicklung wiederum ausschließlich von diesen Eigenkapitalinstrumenten abhängt.

Bei Portfoliobeteiligungen, deren Eigenkapitalinstrumente börsennotiert sind, werden die am Markt beobachtbaren Aktienkurse überwacht und regelmäßig aktualisierte Marktwerte abgeleitet. Änderungen der Marktwerte durch die Volatilität der Aktienkurse wirken sich infolge der erfolgswirksamen Bilanzierung von Eigenkapitalinstrumenten vollständig auf das Konzernergebnis der Porsche SE aus.

4.2 Währungsrisiko

Der Porsche SE Konzern ist mit seiner operativen Tätigkeit keinen signifikanten 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:

	31.12.2021				
	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	41.527	41.527
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	45	n/a	n/a	n/a	45
Kurzfristige Vermögenswerte					
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	n/a	1	1	n/a	1
Wertpapiere	n/a	145	145	n/a	145
Termingelder	n/a	225	225	n/a	225
Flüssige Mittel	n/a	271	271	n/a	271
Langfristige Schulden					
Finanzschulden	n/a	n/a	n/a	0	0
Kurzfristige Schulden					
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	n/a	2	2	n/a	2
Finanzschulden	n/a	n/a	n/a	0	0
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	n/a	3	3	n/a	3



31.12.2020					
	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	35.259	35.259
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	88	0	0	n/a	88
Kurzfristige Vermögenswerte					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	n/a	18	18	n/a	18
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	n/a	4	4	n/a	4
Wertpapiere	48	95	95	n/a	143
Termingelder	n/a	197	197	n/a	197
Flüssige Mittel	n/a	259	259	n/a	259
Langfristige Schulden					
Finanzschulden	n/a	1	1	22	23
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	n/a	0	0	n/a	0
Kurzfristige Schulden					
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	n/a	5	5	n/a	5
Finanzschulden	n/a	11	11	4	14
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	n/a	12	12	n/a	12

Die Zuordnung der beizulegenden Zeitwerte auf die Stufen richtet sich nach der Verfügbarkeit beobachtbarer Marktpreise auf einem aktiven Markt. In Stufe 1 werden beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten dargestellt, für die ein Marktpreis auf aktiven Märkten ermittelt werden kann. In Stufe 2 werden die beizulegenden Zeitwerte von Finanzinstrumenten dargestellt, für die Marktdaten direkt oder indirekt beobachtbar sind. Als wesentliche Parameter werden hierbei insbesondere Zinskurven, Index- und Währungskurse oder Marktpreise von börsennotierten Wertpapieren, deren Wertentwicklung ausschließlich vom zu bewertenden Finanzinstrument abhängt, verwendet. Die ausgewiesenen beizulegenden Zeitwerte der Vermögenswerte werden mittels Kursverfahren oder Barwertmethoden ermittelt. Beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten der Stufe 3 werden anhand von nicht direkt auf einem aktiven Markt beobachtbaren Faktoren be-

stimmt. 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. €	31.12.2021	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente				
Langfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte	45	16		29
Mio. €	31.12.2020	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente				
Langfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte	88		72	16
Wertpapiere	48	32	16	

In den langfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerten wurden aufgrund von Börsengängen zweier Portfoliounternehmen im Berichtszeitraum und mithin zum Stichtag vorliegenden Marktpreisen von aktiven Märkten Umgliederungen von Stufe 3 in Stufe 1 in Höhe von 14 Mio. € (0 Mio. €) sowie von Stufe 2 in Stufe 1 in Höhe von 2 Mio. € (0 Mio. €) vorgenommen. Darüber hinaus erfolgten im Vorjahr Umgliederungen von Stufe 3 in Stufe 2 in Höhe von 72 Mio. €.

In den erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Wertpapieren wurden im Vorjahr zum Ende der Berichtsperiode aufgrund des Übergangs der Bewertungslogik von beobachtbaren Marktdaten auf Marktpreise eine Umgliederung von Stufe 2 in Stufe 1 in Höhe von 3 Mio. € vorgenommen; dem standen Umgliederungen von Stufe 1 in Stufe 2 in Höhe von 1 Mio. € gegenüber.

Die langfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerte enthalten Anteile an Portfoliobeteiligungen. Der beizulegende Zeitwert dieser Vermögenswerte basiert auf Börsenpreisen, Marktpreisen börsennotierter Wertpapiere, deren Wertentwicklung ausschließlich vom zu bewertenden Finanzinstrument abhängt, oder abgeleiteten Informationen aus kürzlich durchgeföhrten Finanzierungsmaßnahmen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Überleitung des beizulegenden Zeitwerts der langfristigen finanziellen Vermögenswerte, die im Geschäftsjahr der Stufe 3 zugeordnet wurden:

Mio. €	2021	2020
Beizulegender Zeitwert zum 1.1.	16	27
Erfolgswirksam erfasste Gewinne	5	59
Investitionen	22	2
Umgliederungen aus Stufe 3	-14	-72
Beizulegender Zeitwert zum 31.12.	29	16

Das Nettoergebnis der jeweiligen Bewertungskategorie stellt sich wie folgt dar:

Mio. €	2021	2020
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Vermögenswerte (FVtPL)	-17	57
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Verbindlichkeiten (FVtPL)		0
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte (FAAC)	0	-2
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten (FLAC)	0	-1
	-17	54

Das Nettoergebnis aus erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerten resultiert im Wesentlichen aus der Fair Value-Bewertung der Anteile an Portfoliobeteiligungen. Diese werden innerhalb der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in den Positionen Erträge bzw. Aufwendungen aus Beteiligungsbewertung erfasst. Das Nettoergebnis der erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Vermögenswerte beinhaltet nicht realisierte Gewinne in Höhe von 5 Mio. € (59 Mio. €) bzw. nicht realisierte Verluste in Höhe von 2 Mio. € (0 Mio. €).

[20] Eventualschulden aus Rechtsstreitigkeiten

Die Porsche SE ist seit mehreren Jahren an verschiedenen Klageverfahren beteiligt. Nachfolgend wird die Einschätzung der Porsche SE zu den zum 31. Dezember 2021 anhängigen Klageverfahren wiedergegeben. Für sämtliche Verfahren wurden bisher ausschließlich Rückstellungen für die erwarteten Anwalts- und Verfahrenskosten, nicht aber für die zugrundeliegenden Streitgegenstände erfasst, da die Erfolgswahrscheinlichkeit der Kläger mit unter 50 % eingeschätzt wird. Aufgrund der Komplexität der zugrundeliegenden Sachverhalte und Rechtsfragen wird im Folgenden das finanzielle Ausmaß in Höhe des geltend gemachten Streitwertes angeführt.



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

Beim Oberlandesgericht Celle ist ein durch Vorlagebeschluss des Landgerichts Hannover vom 13. April 2016 eingeleitetes Musterverfahren nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG) gegen die Porsche SE rechtshängig. Das Verfahren betrifft angebliche Schadensersatzansprüche wegen angeblicher Marktmanipulation und angeblicher unzutreffender Kapitalmarktinformation im Rahmen des Aufbaus der Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG. Zum Teil werden die Ansprüche auch auf angebliche kartellrechtliche Anspruchsgrundlagen gestützt. In den sechs auf das Musterverfahren ausgesetzten Ausgangsverfahren machen insgesamt 40 Kläger angebliche Schadensersatzansprüche in Höhe von rund 5,4 Mrd. € (zzgl. Zinsen) geltend. Seit Beginn des Musterverfahrens fanden bereits mehrere Termine zur mündlichen Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Celle statt, in denen das Gericht unter anderem seine vorläufige Auffassung zum Sach- und Streitstand erläutert hat. Die nächsten Termine für mündliche Verhandlungen sind ab dem 28. April 2022 terminiert. Die Porsche SE ist der Auffassung, dass die Klagen in den ausgesetzten Ausgangsverfahren unbegründet und die im Musterverfahren mit den Feststellungszügen begehrten Feststellungen nicht zu treffen sind. Die Porsche SE sieht sich durch den bisherigen Verlauf der mündlichen Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Celle in dieser Auffassung bestätigt.

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

Die Porsche SE und zwei Gesellschaften eines Investmentfonds streiten seit dem Jahr 2012 über das Bestehen angeblicher Ansprüche in Höhe von rund 195 Mio. US\$ und haben wechselseitig Klagen in Deutschland und England eingereicht. Das englische Verfahren wurde am 6. März 2013 auf beiderseitigen Parteiantrag ausgesetzt, bis in dem beim Landgericht Stuttgart begonnenen Verfahren rechtskräftig über die Frage entschieden wurde, welches Gericht das zuerst angerufene Gericht ist. Eine rechtskräftige Entscheidung zu dieser Frage steht noch aus. Derzeit ist das Verfahren beim Oberlandesgericht Stuttgart anhängig. Am 21. Dezember 2021 hat das Oberlandesgericht Stuttgart beschlossen, Zeugen im Wege eines Rechtshilfeersuchens im Vereinigten Königreich vernehmen zu lassen. Die Porsche SE hält die in England erhobene Klage für unzulässig und die geltend gemachten Ansprüche für unbegründet.

Klageverfahren und rechtliche Risiken im Zusammenhang mit der Dieselthematik

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

Vor dem Landgericht Stuttgart sind derzeit in erster Instanz 204 Klagen rechtshängig. Die in erster Instanz anhängigen Klagen sind, soweit beziffert, auf Schadensersatz in Höhe von insgesamt rund 789,9 Mio. € (zzgl. Zinsen) und teils auf Feststellung einer Schadensersatzverpflichtung gerichtet. Vor dem Landgericht Braunschweig sind 24 Schadensersatzklagen mit einem Klagevolumen (nach derzeitiger Einschätzung der zum Teil unklaren Klageanträge) von rund 8,3 Mio. € (zzgl. Zinsen) gegen die Porsche SE anhängig. Eine Vielzahl der Verfahren vor dem Landgericht Stuttgart und dem Landgericht Braunschweig sind derzeit im Hinblick auf beim Oberlandesgericht Stuttgart und beim Oberlandesgericht Braunschweig anhängige KapMuG-Verfahren ausgesetzt. Die Porsche SE hält die vor dem Landgericht Stuttgart gegen sie erhobenen Klagen für unbegründet. Die vor dem Landgericht Braunschweig gegen die Porsche SE erhobenen Klagen hält die Porsche SE für unzulässig und unbegründet.

Vor dem Oberlandesgericht Stuttgart sind drei weitere Verfahren, in denen insgesamt weitere rund 288 Mio. € (zzgl. Zinsen) Schadensersatz geltend gemacht wurden, in der Berufungsinstanz anhängig. In zwei der in der Berufungsinstanz befindlichen Verfahren, in denen insgesamt rund 164 Mio. € (zzgl. Zinsen) Schadensersatz geltend gemacht worden sind, hatte das Landgericht Stuttgart am 24. Oktober 2018 den Klagen in Höhe von rund 47 Mio. € (zzgl. Zinsen) stattgegeben und die Klagen im Übrigen abgewiesen. Die Porsche SE und die jeweilige Klägerseite haben Berufung eingelegt. In einem der Verfahren wurde nach mündlicher Verhandlung ein Termin zur Verkündung einer Entscheidung auf den 31. März 2022 bestimmt. In dem weiteren, teilweise in der Berufungsinstanz befindlichen Verfahren wenden sich Kläger dagegen, dass das Landgericht Stuttgart ihre Klagen am 26. August 2021 als unzulässig abgewiesen hat. Der Streitwert beläuft sich auf rund 124 Mio. € (zzgl. Zinsen). Die Porsche SE hält auch diese, vor dem Oberlandgericht Stuttgart anhängigen Klagen für unbegründet.

Beim Oberlandesgericht Stuttgart ist ein durch Vorlagebeschluss des Landgerichts Stuttgart vom 28. Februar 2017 eingeleitetes KapMuG-Verfahren anhängig. Das Oberlandesgericht Stuttgart hat am 22. Oktober 2020 einen Musterkläger bestimmt. Es haben bisher drei Termine zur mündlichen Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Stuttgart stattgefunden. Der nächste Termin ist für den 13. Juli 2022 bestimmt. Weitere Termine zur mündlichen Verhandlung sind derzeit nicht bestimmt.

Nach entsprechenden Aussetzungsbeschlüssen des Landgerichts Braunschweig und der Stuttgarter Gerichte ist die Porsche SE weitere Musterbeklagte des Musterverfahrens vor dem Oberlandesgericht Braunschweig. Das Oberlandesgericht Braunschweig hat einen mittlerweile rechtskräftigen Teilmusterentscheid zu Zuständigkeitsfragen erlassen. Es haben mehrere

Termine zur mündlichen Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Braunschweig stattgefunden. Der nächste Termin ist für den 26. April 2022 bestimmt.

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

Das im Zusammenhang mit dem eingestellten Ermittlungsverfahren wegen des Verdachts der Marktmanipulation gegen (frühere) Vorstandsmitglieder eingeleitete Bußgeldverfahren gemäß §§ 30, 130 OWiG gegen die Porsche SE ist zwischenzeitlich eingestellt worden.

Im Zusammenhang mit der Dieselthematik 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.

Statusverfahren betreffend die Zusammensetzung des Aufsichtsrats der Porsche SE

Beim Landgericht Stuttgart wurde ein sogenanntes Statusverfahren gegen die Porsche SE anhängig gemacht. Der Antragsteller hat mit seinen Anträgen vom 11. Juli 2021 und 18. Juli 2021 sinngemäß beantragt festzustellen, dass der Aufsichtsrat der Porsche SE je zur Hälfte aus Anteilseignervertretern und aus Arbeitnehmervertretern zusammensetzen ist. Die Porsche SE hält diesen Antrag für unzulässig und unbegründet.

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

[21] Eventualforderungen

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

[22] Nahestehende Unternehmen und Personen

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

Die Angabepflicht nach IAS 24 erstreckt sich des Weiteren auf Personen, die einen maßgeblichen Einfluss auf das Unternehmen ausüben können, das heißt an der Finanz- und Geschäftspolitik des Unternehmens mitwirken, dieses jedoch nicht beherrschen. Dies betrifft im Geschäftsjahr 2021 ebenso wie in der Vergleichsperiode Mitglieder des Aufsichtsrats und Vorstands der Porsche SE sowie deren nahe Familienangehörige.

Die Angabepflichten nach IAS 24 umfassen darüber hinaus Personen und Unternehmen, auf die der Porsche SE Konzern einen maßgeblichen Einfluss ausüben kann. Die Porsche SE übte in der Berichtsperiode und in der Vergleichsperiode insbesondere maßgeblichen Einfluss auf den Volkswagen Konzern aus.

Die nachfolgende Übersicht enthält die zum Stichtag in der Bilanz enthaltenen Forderungen und Schulden sowie die erbrachten bzw. empfangenen Lieferungen und Leistungen und sonstigen Erträge und Aufwendungen des Geschäftsjahrs, 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	
	2021	2020	2021	2020
Familien Porsche und Piëch	0	0		
Assoziierte Unternehmen	4	0	7	5
	4	1	7	5

Mio. €	Forderungen		Schulden	
	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020
Familien Porsche und Piëch	0	0		
Assoziierte Unternehmen	0	0	10	13
	0	0	10	13

In der obigen Tabelle sind die von der Volkswagen AG erhaltenen Dividenden in Höhe von 756 Mio. € (756 Mio. €) nicht enthalten.

Im Berichtsjahr wie im Vorjahr bestanden Leistungsbeziehungen im Wesentlichen zum Volkswagen Konzern. In den erbrachten Lieferungen und Leistungen und sonstigen Erträgen sind im Wesentlichen Erträge aus dem Software- und Beratungsbereich enthalten, die den nicht fortgeführten Aktivitäten zuzurechnen sind. Darüber hinaus wurde im Berichtsjahr eine im Zusammenhang mit der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG erfasste Verbindlichkeit für die hälfte Freistellung der Porsche Holding Stuttgart GmbH von Grunderwerbsteuer aufgrund mittlerweile eingetretener Festsetzungsverjährung ertragswirksam erfasst. Die Grunderwerbsteuer wurde ursprünglich durch eine der Einbringung vorgelagerte Verschmelzung ausgelöst. Die empfangenen Lieferungen und Leistungen und sonstigen Aufwendungen der Berichtsperiode setzen sich insbesondere aus Leistungen im Dienstleistungs- und Softwarebereich sowie aus der Bereitstellung von Fahrzeugen zusammen. Auf die nicht fortgeführten Aktivitäten entfallen empfangene Leistungen sowie Aufwendungen in Höhe von 3 Mio. € (2 Mio. €). Die Schulden enthalten im Wesentlichen Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG im Geschäftsjahr 2012 (im Folgenden auch „Einbringung“ oder „Betriebseinbringung“).

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

Die Volkswagen AG hat die Porsche SE von Ansprüchen des Einlagensicherungsfonds im Innenverhältnis freigestellt, nachdem die Porsche SE im August 2009 eine vom Bundesverband Deutscher Banken geforderte Freistellungserklärung gegenüber dem Einlagensicherungsfonds abgegeben hatte. Die Volkswagen AG hat sich zudem verpflichtet, den Einlagensicherungsfonds von etwaigen Verlusten freizustellen, die durch dessen Maßnahmen zugunsten eines im Mehrheitsbesitz stehenden Kreditinstituts anfallen.

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

Bezüglich der bei der Porsche SE bis zur Einbringung ihres operativen Holding-Geschäftsbetriebs in die Volkswagen AG verbliebenen 50,1 % der Anteile an der Porsche Holding Stuttgart GmbH hatten sich die Porsche SE und die Volkswagen AG im Rahmen der Grundlagenvereinbarung wechselseitig Put- und Call-Optionen eingeräumt. Sowohl die Volkswagen AG (im Falle der Ausübung ihrer Call-Option) als auch die Porsche SE (im Falle der Ausübung ihrer Put-Option) hatten sich verpflichtet,

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

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

- Die Porsche SE stellt ihre im Rahmen der Betriebseinbringung eingebrachten Tochterunternehmen sowie die Porsche Holding Stuttgart GmbH und die Porsche AG und deren Tochterunternehmen von bestimmten Verpflichtungen gegenüber der Porsche SE frei, die den Zeitraum bis einschließlich 31. Dezember 2011 betreffen und über die auf Ebene dieser Gesellschaften für diesen Zeitraum hierfür passivierten Verpflichtungen hinausgehen.
- Zudem stellt die Porsche SE die Volkswagen AG, die Porsche Holding Stuttgart GmbH, die Porsche AG und deren Tochterunternehmen hälftig von Steuern (außer Ertragsteuern) frei, die auf deren Ebene im Zusammenhang mit der Einbringung entstehen und die bei Ausübung der Call-Optionen auf die bei der Porsche SE bis zur Einbringung verbliebenen Anteile an der Porsche Holding Stuttgart GmbH nicht angefallen wären. Entsprechend stellt die Volkswagen AG die Porsche SE hälftig von derartigen, bei der Gesellschaft anfallenden Steuern frei.
- Es wurde darüber hinaus die verursachungsgerechte Allokation etwaiger nachträglicher Umsatzsteuerforderungen bzw. -verbindlichkeiten aus Vorgängen bis zum 31. Dezember 2009 zwischen der Porsche SE und der Porsche AG vereinbart.
- Im Einbringungsvertrag wurden zwischen der Porsche SE und dem Volkswagen Konzern verschiedene Informations-, Verhaltens- und Mitwirkungspflichten vereinbart.

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

Mio. €	2021	2020
Kurzfristig fällige Leistungen	3	4
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	1	1
Andere langfristig fällige Leistungen	1	1
	4	6

Die Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses enthalten Zuführungen zu Pensionsrückstellungen. Andere langfristig fällige Leistungen betreffen die Zuführung zu Rückstellungen für den langfristigen Teil der variablen Vergütung der Vorstandsmitglieder der Porsche SE.

Zum Ende des Geschäftsjahres bestanden ausstehende Salden für die Vergütung von aktiven Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern der Porsche SE in Höhe von 8 Mio. € (7 Mio. €).

[23] Bezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats¹

Die Gesamtbezüge der Mitglieder des Vorstands der Porsche SE belaufen sich im Geschäftsjahr 2021 auf 3 Mio. € (4 Mio. €).

Die Bezüge der ehemaligen Vorstandsmitglieder belaufen sich auf 0 Mio. € (1 Mio. €).

Die für ehemalige Vorstandsmitglieder gebildeten Rückstellungen für Versorgungsleistungen belaufen sich zum Bilanzstichtag auf 3 Mio. € (5 Mio. €).

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2021 belaufen sich auf 1 Mio. € (1 Mio. €).

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

[24] Honorar des Abschlussprüfers

Das für das Geschäftsjahr berechnete Honorar des Abschlussprüfers PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Sitz Frankfurt am Main, Niederlassung Stuttgart, gemäß § 314 Abs. 1 Nr. 9 HGB setzt sich wie folgt zusammen:

	2021	2020
Abschlussprüfungsleistungen	739	676
Sonstige Leistungen	47	
	786	676

Die sonstigen Leistungen betreffen die betriebswirtschaftliche Prüfung der Migration von ERP SAGE 100 auf SAP Business ByDesign.

[25] Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Am 24. Februar 2022 hat die Porsche SE bekanntgegeben, dass der Vorstand der Porsche SE mit Zustimmung des Aufsichtsrats beschlossen hat, die Umsetzbarkeit eines möglichen Börsengangs der Porsche AG auf Grundlage von bisher mit der Volkswagen AG geführten Gesprächen weiter zu prüfen und grundsätzlich zu unterstützen. Die Porsche SE und die Volkswagen AG haben hierzu eine Eckpunktevereinbarung unterzeichnet, die die bisherigen Gespräche inhaltlich zusammenfasst und eine Basis für die weiteren Schritte zur Vorbereitung eines möglichen Börsengangs darstellt. Die tatsächliche Umsetzbarkeit eines Börsengangs hängt von einer Vielzahl verschiedener Parameter sowie den allgemeinen Marktgegebenheiten ab. Abschließende Entscheidungen sind noch nicht getroffen. Auch die Vereinbarungen in der Eckpunktevereinbarung zu einem möglichen Börsengang stehen unter mehreren Bedingungen, einschließlich der finalen Zustimmung der Gremien beider Parteien.

Nach dem gegenwärtigen Stand der Gespräche soll für den Fall eines Börsengangs das Grundkapital der Porsche AG in 50 % Vorzugsaktien und 50 % Stammaktien unterteilt werden und im Rahmen des möglichen Börsengangs ca. 25 % der Vorzugsaktien am Kapitalmarkt platziert werden. Im Zusammenhang mit dem möglichen Börsengang würde die Porsche SE 25 % zuzüglich einer Aktie der Stammaktien an der Porsche AG von der Volkswagen AG zum Platzierungspreis der Vorzugsaktien zzgl. einer Prämie von 7,5 % erwerben. Mit der positiven Begleitung eines möglichen Börsengangs der Porsche AG unterstützt die Porsche SE die Pläne der Volkswagen AG zu einer Erweiterung der finanziellen Flexibilität der Volkswagen AG und einer Steigerung der unternehmerischen Möglichkeiten der Porsche AG. Die Volkswagen AG würde die Porsche AG auch nach der Umsetzung eines Börsengangs weiterhin im Wege der Vollkonsolidierung in ihren Konzernabschluss einbeziehen, während die Porsche SE die Anteile an der Porsche AG künftig als assoziiertes Unternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss der Porsche SE einbeziehen würde. Es ist zudem geplant, die industrielle Kooperation zwischen der Volkswagen AG und der Porsche AG auch nach einem möglichen Börsengang fortzusetzen.



Vereinbart wurde zwischen den Parteien auch, dass die Volkswagen AG im Fall eines Börsengangs der Porsche AG den Aktionären vorschlagen wird, eine Sonderdividende in einem Umfang von 49 % der Gesamtbruttoerlöse aus der Platzierung der Vorzugsaktien und dem Verkauf der Stammaktien auszuschütten. Einem solchen Dividendenvorschlag wird die Porsche SE zustimmen.

Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses besteht das Risiko, dass sich die jüngsten Entwicklungen im Russland-Ukraine-Konflikt negativ auf die Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns und somit auch mittelbar auf den Porsche SE Konzern auswirken. Dies kann auch aus Versorgungsengpässen in der Lieferkette resultieren. Die konkreten Auswirkungen lassen sich zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abschließend beurteilen. Es ist ebenfalls noch nicht möglich, mit hinreichender Sicherheit vorherzusagen, in welchem Umfang sich eine weitere Eskalation des Russland-Ukraine-Konflikts auf die globale Konjunktur und das Branchenwachstum im Geschäftsjahr 2022 auswirken wird. In der Ukraine hat der Volkswagen Konzern keine wesentlichen Tochtergesellschaften und Beteiligungen. Der Volkswagen Konzern hat in Russland insbesondere die Produktionsgesellschaft am Standort in Kaluga sowie Vertriebseinheiten und Finanzierungsgesellschaften. Vor dem Hintergrund des russischen Angriffs auf die Ukraine und der daraus resultierenden Folgen, hat der Konzernvorstand von Volkswagen entschieden, die Produktion von Fahrzeugen in Russland bis auf Weiteres zu unterbrechen. Ebenfalls wurde der Fahrzeugexport nach Russland gestoppt; Originalteile werden hingegen weiterhin geliefert. Mit der weitgehenden Unterbrechung der Geschäftstätigkeit in Russland zieht der Konzernvorstand von Volkswagen die Konsequenzen aus der von starker Unsicherheit und den aktuellen Verwerfungen geprägten Gesamtsituation. Die Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns in diesen beiden Ländern ist bezogen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Volkswagen Konzerns von nicht wesentlicher Bedeutung. Es ist nicht auszuschließen, dass sich eine weitere Eskalation des Konflikts wesentlich negativ auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Volkswagen Konzerns und somit auch mittelbar auf den Porsche SE Konzern auswirken werden.

Darüber hinaus ergaben sich mit Ausnahme der in Abschnitt „Änderungen in der Berichtsperiode“ sowie Anhangangabe [20] dargestellten Entwicklungen keine weiteren berichtspflichtigen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.



[26] Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche SE haben im Dezember 2021 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 16. März 2022

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 Abschlusses und des Lageberichts nach §317 Abs. 3b HGB“ („ESEF-Vermerk“). Der dem ESEF-Vermerk zugrundeliegende Prüfungsgegenstand (zu prüfende ESEF-Unterlagen) ist nicht beigefügt. Die geprüften ESEF-Unterlagen können im Bundesanzeiger eingesehen bzw. aus diesem abgerufen werden.

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart

Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2021, der Konzerngesamtergebnisrechnung, der Konzerngewinn- und Verlustrechnung, der Konzernneinkapitalveränderungsrechnung und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 sowie dem Konzernanhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der Porsche Automobil Holding SE, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2021 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 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.

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



Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit §317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden „EU-APrVO“) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Konzernabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Aus unserer Sicht waren folgende Sachverhalte am bedeutsamsten in unserer Prüfung:

- ① Bewertung der Beteiligung an der Volkswagen AG (inkl. Auswirkungen der Dieselthematik)
- ② Beurteilung rechtlicher Risiken und deren Darstellung im Konzernabschluss

Unsere Darstellung dieser besonders wichtigen Prüfungssachverhalte haben wir jeweils wie folgt strukturiert:

- ① Sachverhalt und Problemstellung
- ② Prüferisches Vorgehen und Erkenntnisse
- ③ Verweis auf weitergehende Informationen



Nachfolgend stellen wir die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte dar:

- ① **Bewertung der Beteiligung an der Volkswagen AG (inkl. Auswirkungen der Dieselthematik)**
 - ① Im Konzernabschluss der Gesellschaft wird unter dem Bilanzposten „At Equity bewertete Anteile“ der Anteil am assoziierten Unternehmen Volkswagen AG in Höhe von € 41,5 Mrd. (98 % der Bilanzsumme) ausgewiesen.

Die Beteiligung an der Volkswagen AG stellt den wesentlichen Vermögenswert der Porsche SE dar und beeinflusst aufgrund ihrer Bilanzierung nach der Equity-Methode durch das der Porsche SE anteilig zugerechnete Ergebnis die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns signifikant.

Die Einschätzung der gesetzlichen Vertreter der Porsche SE hinsichtlich der Werthaltigkeit der at Equity bewerteten Anteile an der Volkswagen AG unterliegt hohen Schätz- und Ermessensunsicherheiten in Bezug auf wesentliche Bewertungsparameter sowie in Bezug auf die getroffenen Annahmen in der Unternehmensplanung.

Die im Konzernabschluss der Volkswagen AG zum 31. Dezember 2021 gebildeten Rückstellungen für Risiken in Zusammenhang mit der Dieselthematik basieren auf dem dargestellten Kenntnisstand der gesetzlichen Vertreter der Volkswagen AG. Aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Sachverhaltsaufklärung sowie der Vielschichtigkeit der einzelnen Einflussfaktoren und der noch andauernden Abstimmungen mit den Behörden, unterliegen die im Zusammenhang mit der Dieselthematik im Volkswagen Konzern gebildeten Rückstellungen sowie die angegebenen Eventualverbindlichkeiten und die weiteren latenten Rechtsrisiken zum Teil erheblichen Schätz- und Ermessensunsicherheiten durch die gesetzlichen Vertreter der Volkswagen AG.

Bei nachhaltigen Ergebnisrückgängen aufgrund der COVID-19-Pandemie, von Versorgungssengpässen bei Halbleitern sowie aus unerwarteten weiteren Belastungen zur Bewältigung der Dieselthematik kann sich eine Wertminderung der Beteiligung an der Volkswagen AG ergeben.

Aufgrund der betragsmäßigen Bedeutung der bilanziellen Vorsorgen auf Ebene der Volkswagen AG sowie des Umfangs der Annahmen und Ermessensentscheidungen der gesetzlichen Vertreter der Volkswagen AG und der hieraus jeweils resultierenden Auswirkungen auf das Ergebnis der Porsche SE war dieser Sachverhalt im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

- ② Im Rahmen unserer Prüfung haben wir uns zur Beurteilung der durch die gesetzlichen Vertreter der Porsche SE vorgenommenen Einschätzung der Werthaltigkeit des Beteiligungsansatzes der Volkswagen AG zunächst mit dem zugrundeliegenden Prozess und dessen Eignung zur Beurteilung der Werthaltigkeit der Beteiligungsgesellschaft befasst. Zur methodischen und rechnerischen Beurteilung des Bewertungsmodells und der angewendeten



Berechnungsparameter haben wir unsere Bewertungsspezialisten in die Prüfung einbezogen. Weiterhin haben wir die von Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG genehmigte Unternehmensplanung gewürdigt und wesentliche Planungsannahmen mit externen Analystenschätzungen verglichen. Dabei haben wir auch die Berücksichtigung der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie sowie der Versorgungsengpässe bei Halbleitern auf die Unternehmensplanung beurteilt. Darüber hinaus haben wir die in den vergangenen Perioden aufgestellten Planungen den tatsächlich eingetretenen Ergebnissen gegenübergestellt, um die Planungstreue zu beurteilen. Wir haben zudem die Ableitung des risikoadjustierten Kapitalisierungszinssatzes gewürdigt, indem wir insbesondere die Peer Group hinterfragt, die verwendeten Marktdaten mit externen Nachweisen abgeglichen und die rechnerische Richtigkeit überprüft haben. Um bei einer für möglich gehaltenen Änderung einer der wesentlichen Annahmen ein Wertminderungsrisiko einschätzen zu können, haben wir die Sensitivitätsanalysen der Gesellschaft gewürdigt.

Hinsichtlich der Auswirkungen der Dieselthematik, der COVID-19 Pandemie sowie der Versorgungsengpässe bei Halbleitern auf das laufende Ergebnis der Volkswagen AG und somit auf die Bewertung des im laufenden Geschäftsjahr erfassten at Equity-Ergebnisses bei der Porsche SE haben wir die Prüfung des Volkswagen Konzernabschlusses durch deren Konzernabschlussprüfer begleitet. Hierzu haben wir die Prüfungsanweisungen an den Konzernabschlussprüfer der Volkswagen AG versendet, in denen wir Vorgaben zur Risikoeinstufung und zum Prüfungsvorgehen, insbesondere im Zusammenhang mit Risiken bezüglich der Dieselthematik gemacht haben. Daneben haben wir uns regelmäßig in persönlichen Gesprächen über den aktuellen Stand der Prüfung informiert und eine Durchsicht der Arbeitspapiere des Konzernabschlussprüfers durchgeführt.

Die von den gesetzlichen Vertretern der Porsche SE getroffenen Einschätzungen sind aus unserer Sicht hinreichend dokumentiert und begründet und stellen unter Berücksichtigung der verfügbaren Informationen eine sachgerechte Grundlage für die Bewertung der Beteiligung an der Volkswagen AG dar.

- ③ Die angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen hinsichtlich der Beteiligung an der Volkswagen AG und die damit in Zusammenhang stehenden Angaben zu Emissionsausübungen der gesetzlichen Vertreter hinsichtlich der Einschätzung zur Werthaltigkeit der Beteiligung an der Volkswagen AG sind im Konzernanhang in den Kapiteln „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ und „[8] At Equity bewertete Anteile“ und im Konzernlagebericht in den Kapiteln „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“ und „Chancen und Risiken des Porsche SE Konzerns“ enthalten.

② Beurteilung rechtlicher Risiken und deren Darstellung im Konzernabschluss

- ① Die Porsche SE hält als beteiligungsverwaltende Holding insbesondere die Beteiligung an der Volkswagen AG. Die Gesellschaft ist im Zusammenhang mit dem Aufbau der Beteiligung an der Volkswagen AG sowie in Verbindung mit der im September 2015 bei der VW AG bekannt gewordenen Dieselthematik Rechtsrisiken in Form von unmittelbar an die



Porsche SE gerichteten Klagen ausgesetzt, die bei der Gesellschaft im Falle eines negativen Prozessausgangs zu signifikanten Aufwendungen und Zahlungsmittelabflüssen führen können.

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

Vor diesem Hintergrund war die Beurteilung dieser Rechtsrisiken und deren Darstellung im Konzernabschluss im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

- ② Wir haben uns bei der Beurteilung der von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen Einschätzung der Rechtsrisiken zunächst ein Prozessverständnis verschafft, um zu identifizieren, welche Kontrollen die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft implementiert haben, um Risiken frühzeitig zu erkennen und zu beurteilen.

Zur Beurteilung der durch die gesetzlichen Vertreter der Porsche SE vorgenommenen Einschätzung der Eintrittswahrscheinlichkeit der rechtlichen Risiken haben wir die Risiken und anhängigen Verfahren unter Berücksichtigung der aktuellen Entwicklungen im Berichtszeitraum durch Gespräche mit der Rechtsabteilung, dem Vorstand für Recht und Compliance der Gesellschaft sowie Vertretern der die Verfahren betreuenden Rechtsanwaltsgesellschaften diskutiert. Dabei haben wir interne Rechtsexperten in unsere Prüfung eingebunden sowie externe schriftliche Rechtsanwaltsbestätigungsschreiben eingeholt. Des Weiteren haben wir die Erläuterungen der Gesellschaft im Konzernanhang gewürdigt.

Wir konnten die Beurteilung der rechtlichen Risiken durch die gesetzlichen Vertreter nachvollziehen und halten deren Darstellung im Konzernabschluss für angemessen.

- ③ Die Beurteilung der rechtlichen Risiken durch die gesetzlichen Vertreter ist im Konzernanhang in den Kapiteln „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ und „[20] Eventualschulden und Rechtsstreitigkeiten“ und im Konzernlagebericht in den Kapiteln „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“ und „Chancen und Risiken des Porsche SE Konzerns“ enthalten.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich.

Die sonstigen Informationen umfassen

- die Erklärung zur Unternehmensführung nach §289f HGB und §315d HGB
- den gesonderten nichtfinanziellen Konzernbericht nach §315b Abs. 3 HGB



- den Vergütungsbericht nach § 162 AktG, für den zusätzlich auch der Aufsichtsrat verantwortlich ist
- alle übrigen Teile des Geschäftsberichts – ohne weitergehende Querverweise auf externe Informationen –, mit Ausnahme des geprüften Konzernabschlusses, des geprüften Konzernlageberichts sowie unseres Bestätigungsvermerks

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zu den inhaltlich geprüften Konzernlageberichtsangaben oder zu unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und



Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Konzernlagebericht erbringen zu können.

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

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und Konzernlageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsysten und den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen



Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme abzugeben.

- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmensaktivität sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungs nachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmensaktivität 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 Prüfungs nachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmensaktivität nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.
- holen wir ausreichende geeignete Prüfungs nachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.
- beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine 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 Prüfungs nachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.



Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsysteem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und die hierzu getroffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Konzernabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach § 317 Abs. 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-2021-12-31.zip enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts (im Folgenden auch als „ESEF-Unterlagen“ bezeichnet) den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat („ESEF-Format“) in allen wesentlichen Belangen entsprechen. In Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften erstreckt sich diese Prüfung nur auf die Überführung der Informationen des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden „Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Konzernabschluss und zum beigefügten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 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 (10.2021)) und des International Standard on Assurance Engagements 3000 (Revised) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist im Abschnitt „Verantwortung des Konzernabschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen“ weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätssicherungssystem des IDW Qualitäts-sicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) angewendet.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für die ESEF-Unterlagen

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Erstellung der ESEF-Unterlagen mit den elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB und für die Auszeichnung des Konzernabschlusses nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 2 HGB.

Ferner sind die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Erstellung der ESEF-Unterlagen zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat sind.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses der Erstellung der ESEF-Unterlagen als Teil des Rechnungslegungsprozesses.

Verantwortung des Konzernabschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die ESEF-Unterlagen frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB sind. Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – Verstöße gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB, planen und führen Prüfungs-handlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungs-nachweise, 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 inter-nen 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 23. Juli 2021 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 15. November 2021 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2020 als Konzernabschlussprüfer der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

Hinweis auf einen sonstigen 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 im Bundesanzeiger bekanntzumachenden Fassungen – sind lediglich elektronische Wiedergaben des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften Konzernlageberichts und treten nicht an deren Stelle. Insbesondere ist der „Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB“ 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 Jürgen Berghaus.

Stuttgart, den 16. März 2022

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Harald Kayser
Wirtschaftsprüfer

Jürgen Berghaus
Wirtschaftsprüfer

Versicherung der gesetzlichen Vertreter (Bilanzzeit)

224

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 16. März 2022

Porsche Automobil Holding SE
Der Vorstand

Hans Dieter Pötsch

Dr. Manfred Döss

Dr. Johannes Lattwein

Lutz Meschke



Impressum**Herausgeber**

Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart

Fotografie

Claudia Kempf, Wuppertal

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

Volkswagen AG, Wolfsburg

AUDI AG, Ingolstadt

SEAT S.A., Martorell, Spanien

ŠKODA AUTO a.s., Mladá Boleslav, Tschechien

Bentley Motors Ltd, Crewe, Großbritannien

Automobili Lamborghini S.p.A.,

Sant'Agata Bolognese, Italien

Ducati Motor Holding S.p.A, Bologna, Italien

Scania AB, Södertälje, Schweden

MAN Truck & Bus AG, München

Gestalterische Konzeption

Simone Leonhardt, Frankfurt am Main

Gesamtherstellung

IThaus Münster GmbH & Co. KG, Kornwestheim

Inhouse produziert mit FIRE.sys

Finanzkalender**29. März 2022**

Bilanzpresse- und Analystenkonferenz

10. Mai 2022

Konzernquartalsmitteilung 1. Quartal 2022

13. Mai 2022

Ordentliche Hauptversammlung 2022

8. August 2022

Halbjahresfinanzbericht 2022

8. November 2022

Konzernquartalsmitteilung 3. Quartal 2022



Porsche Automobil Holding SE
Investor Relations
Postfach
70432 Stuttgart
Deutschland
Telefon +49(0) 711 911-24420
Fax +49(0) 711 911-11819
InvestorRelations@porsche-se.com
www.porsche-se.com