PORSCHE SE

Geschäftsbericht

2017

Wesentliche Kennzahlen

Porsche SE Konzern		**2017 IFRS**	2016 IFRS	2015 IFRS
Bilanzsumme	Mio. €	31.696	28.365	27.591
Eigenkapital	Mio. €	31.410	27.894	27.077
At Equity bewertete Anteile	Mio. €	30.354	26.760	25.574
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	Mio. €	3.410	1.449	–471
Umsatzerlöse	Mio. €	34[1]	1	0
Personalaufwand	Mio. €	31[1]	12	15
Finanzergebnis	Mio. €	–8	–20	19
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	3.352	1.382	–491
Ergebnis nach Steuern	Mio. €	3.332	1.374	–308
Ergebnis je Stammaktie[2]	€	10,87	4,48	–1,01
Ergebnis je Vorzugsaktie[2]	€	10,88	4,49	–1,00
Nettoliquidität am 31. Dezember	Mio. €	937	1.299	1.704
Mitarbeiter am 31. Dezember		823[1]	30	32

Porsche SE		**2017 HGB**	2016 HGB	2015 HGB
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	Mio. €	235	–70	871
Bilanzgewinn	Mio. €	538	308	436
Dividende je Stammaktie	€	1,754[3]	1,004	1,004
Dividende je Vorzugsaktie	€	1,760[3]	1,010	1,010

[1] Beeinflusst durch den Erwerb der PTV Group
[2] Unverwässert und verwässert
[3] Vorschlag an die Hauptversammlung der Porsche SE

Beteiligungen der Porsche SE

PORSCHE SE

Kerninvestment

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

VOLKSWAGEN
AKTIENGESELLSCHAFT

Volkswagen | Audi | SEAT | ŠKODA

BENTLEY | BUGATTI | LAMBORGHINI | PORSCHE

DUCATI | Nutzfahrzeuge | SCANIA | MAN

VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES
AKTIENGESELLSCHAFT

Weitere Beteiligungen

PTV GROUP

Minderheitsbeteiligungen

INRIX | Markforged | SEURAT TECHNOLOGIES

Stand 20. März 2018

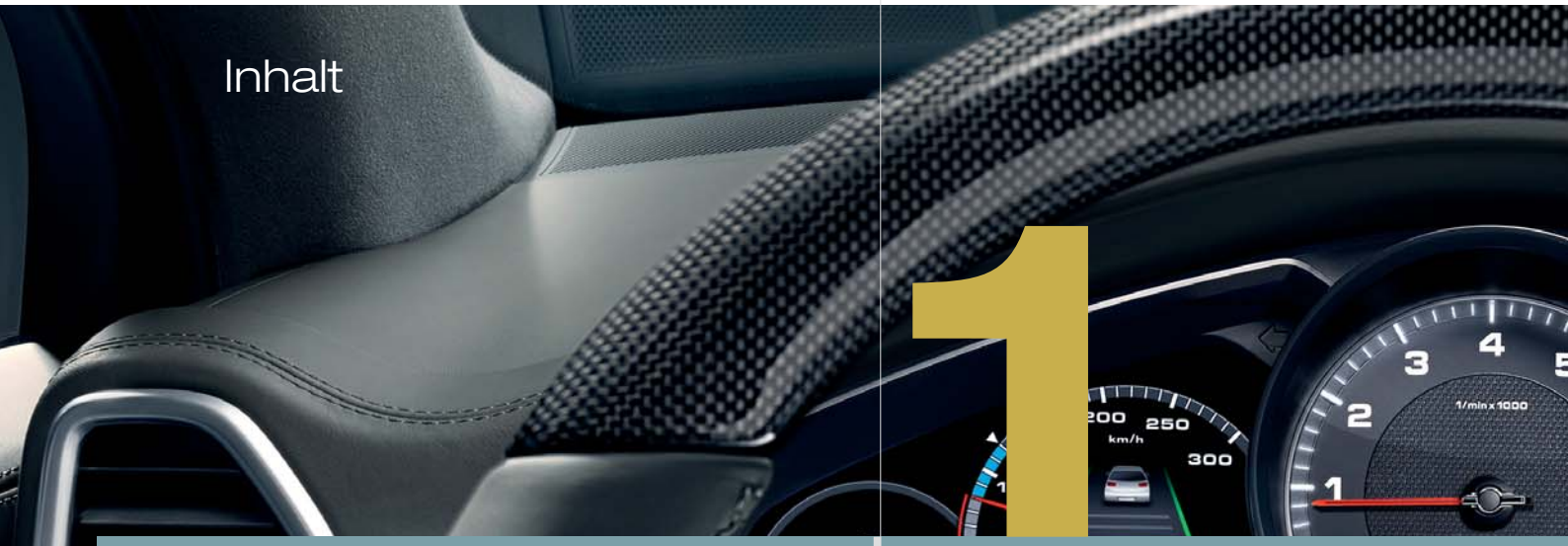
2017

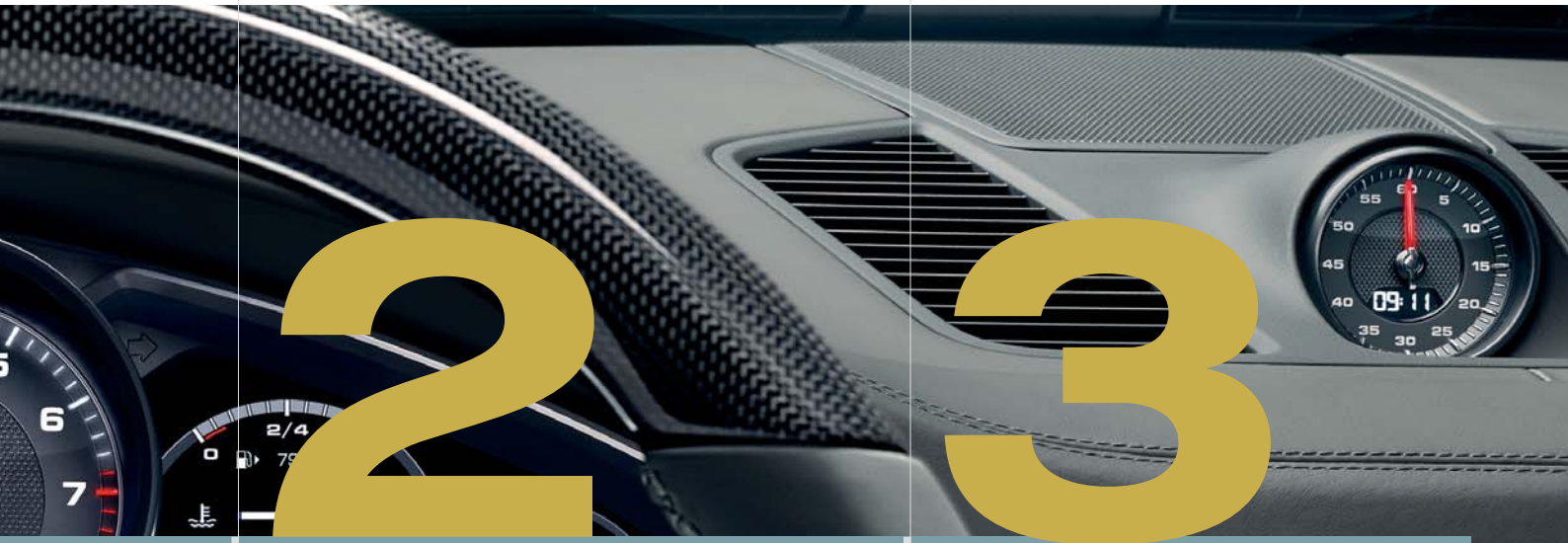
2017

„Das zurückliegende Geschäftsjahr 2017
war für die Porsche SE außerordentlich erfolgreich.“

Hans Dieter Pötsch

Inhalt





2 3

1 An unsere Aktionäre

Porsche Cayenne S


S VM8999


PORSCHE
Cayenne S
S VM 8999

1

An unsere Aktionäre

Brief an unsere Aktionäre

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

das zurückliegende Geschäftsjahr 2017 war für unser Unternehmen außerordentlich erfolgreich. Das Konzernergebnis nach Steuern erreichte 3,33 Mrd. Euro. Es ist maßgeblich vom Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen beeinflusst, welches sich auf 3,41 Mrd. Euro beläuft. Das Eigenkapital des Porsche SE Konzerns ist insbesondere aufgrund des positiven Ergebnisses auf 31,41 Mrd. Euro gestiegen. Die Nettoliquidität verminderte sich auf 937 Mio. Euro (31. Dezember 2017). Dieser Rückgang ist insbesondere auf den Erwerb der PTV Group zurückzuführen.

Die PTV Group ist ein führender Anbieter von Software für Verkehrsplanung und -management sowie Transportlogistik. Daneben haben wir unseren Investitionsfokus auf Start-ups erweitert und Beteiligungen im jeweils einstelligen Prozentbereich an den beiden US-Unternehmen Markforged Inc. sowie Seurat Technologies Inc. erworben. Beide Unternehmen sind im Bereich der additiven Fertigung aktiv. Unser Kerninvestment ist und bleibt die Volkswagen AG. Nach wie vor repräsentiert sie mehr als 90 Prozent der Vermögenswerte der Porsche SE.

Auf der juristischen Seite gab es im Geschäftsjahr 2017 wieder Bewegung. Beim Oberlandesgericht Celle ist ein Musterverfahren nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz im Zusammenhang mit dem Beteiligungsaufbau an der Volkswagen AG gegen die Porsche SE rechtshängig. An den Ausgangsverfahren sind 40 Kläger beteiligt, die angebliche Schadensersatzansprüche in Höhe von insgesamt rund 5,4 Mrd. Euro geltend machen. In einem ersten Termin zur mündlichen Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Celle am 12. Oktober 2017 erläuterte das Gericht seine vorläufige Auffassung zum Sach- und Streitstand und bestätigte in allen wesentlichen Punkten die Position der Porsche SE.

Hinsichtlich der Dieselthematik ist die Porsche SE ebenfalls mit Klagen konfrontiert. Die Kläger werfen dem Unternehmen angeblich pflichtwidrig unterlassene Kapitalmarktinformationen vor. Wir betrachten sämtliche im Zusammenhang mit der Dieselthematik gegen die Porsche SE erhobenen Klagen als unbegründet und teilweise auch als unzulässig und betonen wie in den Jahren zuvor: Die Porsche SE hat stets zutreffend informiert. Wir sind daher fest davon überzeugt, dass wir uns in diesen Verfahren durchsetzen werden.

2017 hat sich die Eigentümerstruktur der Porsche SE verändert. Die Familien Porsche und Piëch haben den Großteil der von Prof. Dr. Ferdinand K. Piëch gehaltenen Stammaktien übernommen und damit ein starkes Bekenntnis zur Porsche SE abgegeben.

Hans Dieter Pötsch
Vorsitzender des Vorstands

Im Wege einer Satzungsänderung schlagen Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche SE der ordentlichen Hauptversammlung am 15. Mai 2018 in Stuttgart eine Erweiterung des Gremiums von sechs auf zehn Mitglieder vor. Zielsetzung dieser Maßnahme ist es, den Aufsichtsrat sowohl um weitere Familienmitglieder der vierten Generation als auch um zusätzliche externe Sachverständige zu verstärken.

Neu für das Gremium vorgeschlagen werden Rechtsanwalt Dr. Günther Horvath, die Managerin Marianne Heiß und der Manager Prof. Siegfried Wolf sowie die Unternehmer Mag. Josef Michael Ahorner, Dr. Stefan Piëch und Peter Daniell Porsche. Hans-Peter Porsche wird sein Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum Ende der kommenden Hauptversammlung niederlegen.

Was die Geschäftsentwicklung 2018 angeht, gehen wir auf der Grundlage unserer derzeitigen Konzernstruktur für das laufende Geschäftsjahr von einem positiven Konzernergebnis nach Steuern zwischen 3,4 Mrd. Euro und 4,4 Mrd. Euro aus. Diese Prognose basiert insbesondere auf den Erwartungen des Volkswagen Konzerns zu seiner künftigen Entwicklung und den weiterhin bestehenden Unsicherheiten in Bezug auf mögliche Sondereffekte im Zusammenhang mit der Dieselthematik. Zudem streben wir eine positive Nettoliquidität an, die sich zum 31. Dezember 2018 ohne Berücksichtigung künftiger Investitionen in weitere Beteiligungen voraussichtlich zwischen 0,7 Mrd. Euro und 1,2 Mrd. Euro bewegen wird.

Auf einen Grundsatz haben wir in den vergangenen Jahren immer wieder hingewiesen: Die Dividendenpolitik der Porsche SE ist auf Nachhaltigkeit ausgerichtet. Daran wollen wir festhalten. Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche SE schlagen der Hauptversammlung daher für das Geschäftsjahr 2017 eine gegenüber dem Vorjahr deutlich erhöhte Dividende je Vorzugsaktie von 1,76 Euro vor. Die Stammaktionäre sollen 1,754 Euro je Aktie erhalten. Das ergibt eine Ausschüttungssumme von rund 538 Mio. Euro.

Wir sind überzeugt, dass sich die Porsche SE auch in Zukunft positiv entwickeln wird. Dabei setzen wir weiterhin auf Ihr Vertrauen und Ihre Unterstützung.

Hans Dieter Pötsch

Verwaltungsorgane der Porsche Automobil Holding SE und deren Mandate

Mitglieder des Aufsichtsrats

Dr. Wolfgang Porsche
Diplomkaufmann
Vorsitzender

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

Dr. Hans Michel Piëch
Rechtsanwalt
Stellvertretender Vorsitzender (seit 30. Mai 2017)

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

* Arbeitnehmervertreter

Stand: 31. Dezember 2017 bzw. zum Tag des Ausscheidens aus dem Aufsichtsrat der Porsche Automobil Holding SE.

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

Prof. Dr. Ulrich Lehner
Mitglied des Gesellschafterausschusses der Henkel AG & Co. KGaA

Mandate:
- ● Deutsche Telekom AG, Bonn (Vorsitz)
- ● E.ON SE, Düsseldorf (stv. Vorsitz)
- ● thyssenkrupp AG, Essen (Vorsitz)
- o Henkel AG & Co. KGaA, Düsseldorf

Hans-Peter Porsche
Ingenieur

Mandate:
- ● Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
- o FAP Beteiligungen AG, Salzburg (Vorsitz)
- o Familie Porsche AG Beteiligungsgesellschaft, Salzburg (stv. Vorsitz)
- o Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg

Dr. Ferdinand Oliver Porsche
Beteiligungsmanagement

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

Uwe Hück* (bis 30. Mai 2017)
Stellvertretender Vorsitzender
Stellvertretender Vorsitzender des SE-Betriebsrats der Porsche Automobil Holding SE
Vorsitzender des Gesamt- und Konzernbetriebsrats der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
Vorsitzender des Betriebsrats Zuffenhausen / Ludwigsburg / Sachsenheim

Mandate:
- ● Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart (stv. Vorsitz)
- ● Volkswagen AG, Wolfsburg

Berthold Huber* (bis 30. Mai 2017)
Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats der AUDI AG, Ingolstadt

Mandate:
- ● AUDI AG, Ingolstadt (stv. Vorsitz)

Peter Mosch* (bis 30. Mai 2017)
Mitglied des SE-Betriebsrats der Porsche Automobil Holding SE
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der AUDI AG

Mandate:
- ● Volkswagen AG, Wolfsburg
- ● AUDI AG, Ingolstadt
- ● Audi Pensionskasse-Altersversorgung der AUTO UNION GmbH, VVaG, Ingolstadt

Bernd Osterloh* (bis 30. Mai 2017)
Vorsitzender des SE-Betriebsrats der Porsche Automobil Holding SE
Vorsitzender des Gesamt- und Konzernbetriebsrats der Volkswagen AG

Mandate:
- ● Autostadt GmbH, Wolfsburg
- ● Volkswagen AG, Wolfsburg
- ● Wolfsburg AG, Wolfsburg
- o Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg
- o Allianz für die Region GmbH, Braunschweig
- o VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg
- o Volkswagen Immobilien GmbH, Wolfsburg
- o Volkswagen Truck & Bus GmbH, Braunschweig
- o SEAT, S.A., Martorell
- o ŠKODA Auto a.s., Mladá Boleslav

Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Ferdinand K. Piëch (bis 8. Dezember 2017)
Diplom-Ingenieur ETH

Hansjörg Schmierer* (bis 30. Mai 2017)
Geschäftsführer IG Metall Stuttgart

Mandate:
- ● Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart

* Arbeitnehmervertreter

Stand: 31. Dezember 2017 bzw. zum Tag des Ausscheidens aus dem Aufsichtsrat der Porsche Automobil Holding SE.

● Mitgliedschaften in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten

O Vergleichbare Mandate im In- und Ausland

Werner Weresch* (bis 30. Mai 2017)
Mitglied des SE-Betriebsrats der
Porsche Automobil Holding SE
Mitglied des Konzernbetriebsrats und Mitglied
des Gesamtbetriebsrats der
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
Stellvertretender Vorsitzender des Betriebsrats
Zuffenhausen / Ludwigsburg / Sachsenheim
Vertrauenskörperleiter

Mandate:
- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart

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

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

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

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

Mitglieder des Vorstands

Hans Dieter Pötsch

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

Aufsichtsratsvorsitzender der Volkswagen AG

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

Dr. Manfred Döss

Recht und Compliance
Mitglied des Vorstands der
Porsche Automobil Holding SE

Matthias Müller

Strategie und Unternehmensentwicklung
Mitglied des Vorstands der
Porsche Automobil Holding SE

Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen AG

Mandate:
- ● AUDI AG, Ingolstadt (Vorsitz)
- ● Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
- o Volkswagen Truck & Bus GmbH, Braunschweig (Vorsitz)
- o ŠKODA Auto a.s., Mladá Boleslav
- o Volkswagen (China) Investment Company Ltd., Beijing (Vorsitz)

Philipp von Hagen

Beteiligungsmanagement
Mitglied des Vorstands der
Porsche Automobil Holding SE

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

Stand: 31. Dezember 2017

● Mitgliedschaften in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten

o Vergleichbare Mandate im In- und Ausland

Vorstand

Dr. Manfred Döss
Recht und Compliance
Mitglied des Vorstands

Philipp von Hagen
Beteiligungsmanagement
Mitglied des Vorstands

Hans Dieter Pötsch
Vorsitzender des Vorstands
Finanzen

Matthias Müller
Strategie und
Unternehmensentwicklung
Mitglied des Vorstands

Bericht des Aufsichtsrats

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Porsche SE ist eine reine beteiligungsverwaltende Holdinggesellschaft mit Beteiligungen entlang der automobilen Wertschöpfungskette. Als Kerninvestment hält sie die Mehrheit der Stammaktien an der Volkswagen AG. Die Porsche SE versteht sich als langfristig orientierter und strategisch handelnder Ankerinvestor der Volkswagen AG. Operativ hat sich das Kerninvestment im Geschäftsjahr 2017 positiv entwickelt und erzielte mit 10,7 Mio. ausgelieferten Fahrzeugen einen neuen Absatzrekord. Parallel dazu hat der Vorstand der Volkswagen AG die strategische Neuausrichtung des Unternehmens vorangetrieben. Wir sind weiterhin davon überzeugt, dass der Volkswagen Konzern ein erhebliches Wertsteigerungspotenzial besitzt.

Die Porsche SE fokussierte sich auch im Geschäftsjahr 2017 weiter auf die Identifikation und den Erwerb von Beteiligungen entlang der automobilen Wertschöpfungskette. So wurde am 7. Juni 2017 der Erwerb von rund 97 Prozent der Aktien der PTV Planung Transport Verkehr AG („PTV AG“), Karlsruhe, bekanntgegeben. Das Unternehmen ist ein führender Anbieter von Software für Verkehrsplanung und Verkehrsmanagement sowie Transportlogistik. Mit dem Closing der Transaktion Mitte September 2017 werden mehr als 99 Prozent der Aktien der PTV AG von der Porsche SE gehalten. Am 2. November 2017 konnte darüber hinaus der Erwerb von zwei Venture-Beteiligungen an Unternehmen im Bereich des 3D-Drucks bekanntgegeben werden. Dabei handelt es sich um das US-Unternehmen Markforged Inc. mit Sitz in Watertown im US-Bundesstaat Massachusetts sowie die Seurat Technologies Inc., Wilmington, Massachusetts.

Während des gesamten Geschäftsjahres befasste sich der Aufsichtsrat mit der wirtschaftlichen Situation sowie der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Porsche SE Konzerns und der mit der Gesellschaft gemäß § 15 AktG verbundenen Unternehmen. Auch nahm er die ihm nach Gesetz und Satzung obliegenden Beratungs- und Überwachungsaufgaben wahr.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr tagte der Aufsichtsrat in vier ordentlichen und fünf außerordentlichen Sitzungen. Ferner wurden einzelne Beschlüsse im Wege von Umlaufverfahren gefasst, wie beispielsweise die jährliche Entsprechenserklärung zu den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex. Im Falle ihrer Abwesenheit bei den Sitzungen haben die Aufsichtsratsmitglieder zum Teil durch schriftliche Stimmabgabe an der Beschlussfassung mitgewirkt.

Dr. Wolfgang Porsche
Vorsitzender des Aufsichtsrats

Mit Ablauf der Hauptversammlung 2017 wurde die Mitbestimmung gemäß der mit dem SE-Betriebsrat geschlossenen Vereinbarung vom 1. Februar 2017 ausgesetzt und sodann der Aufsichtsrat der Porsche SE von zwölf auf sechs Mitglieder ausschließlich der Anteilseignerseite verkleinert.

Zusammenarbeit zwischen dem Aufsichtsrat und dem Vorstand

Der Aufsichtsrat wurde im Rahmen seiner Beratungs- und Überwachungsaufgaben während des Geschäftsjahres anhand schriftlicher Berichte des Vorstands sowie mündlich in Sitzungen über die Unternehmensentwicklung ausführlich informiert. Im Fokus der Berichterstattung standen insbesondere die wirtschaftliche Lage der Porsche SE und ihrer Beteiligungen, der Geschäftsverlauf, die Geschäftspolitik, die Entwicklung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage, die Risikolage und Entwicklung sowie der Stand der verschiedenen Rechtsstreitigkeiten ebenso wie der Erwerb und die Integration der PTV AG. Erforderliche Zustimmungen zu einzelnen Geschäftsvorgängen hat der Aufsichtsrat erteilt.

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

Darüber hinaus standen der Aufsichtsratsvorsitzende und der Prüfungsausschussvorsitzende im Berichtszeitraum in regelmäßigem Informations- und Gedankenaustausch mit dem Vorstand und wurden so über für das Unternehmen wesentliche Ereignisse und Entwicklungen unmittelbar informiert.

Schwerpunkte der Überwachungs- und Beratungstätigkeit des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2017

Die erste Sitzung des Geschäftsjahres 2017 fand als außerordentliche Sitzung am 24. Januar 2017 statt. Der Aufsichtsrat hat dem Abschluss einer Änderungsvereinbarung zur Mitbestimmungsvereinbarung, also der Vereinbarung, nach der sich die Mitbestimmung der Arbeitnehmer in der Porsche SE richtet – unter Beteiligung der Arbeitnehmervertreter, die zu diesem Zeitpunkt noch Mitglieder des Aufsichtsrats waren – zugestimmt. Es wurde beschlossen, dass der Aufsichtsrat der Porsche SE künftig aus sechs Mitgliedern der Anteilseigner bestehen soll und die Mitbestimmung im Aufsichtsrat der Porsche SE ausgesetzt wird.

In der ersten ordentlichen Sitzung des Geschäftsjahres am 10. März 2017 befasste sich der Aufsichtsrat insbesondere mit dem Jahres- und Konzernabschluss sowie dem mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2016. Ausführlich wurden die Auswirkungen der Dieselthematik auf das Ergebnis des Porsche SE Konzerns sowie der zum 31. Dezember 2016 durchgeführte Impairment-Test der Volkswagen Beteiligung und diesbezügliche Sensitivitätsanalysen, ebenso wie die für Rechtsberatungs- und Verfahrenskosten gebildeten Rückstellungen, erläutert und erörtert. Der Vorstand informierte den Aufsichtsrat in diesem Zusammenhang über den Stand der in Deutschland anhängigen gerichtlichen Verfahren. Zudem berichtete der Prüfungsausschuss ausführlich über seine Sitzung vom 9. März 2017. Der Aufsichtsrat hat in dieser Sitzung die Beschlussvorschläge des Aufsichtsrats an die ordentliche Hauptversammlung der Porsche SE zur Verwendung des Bilanzgewinns und der Wahl des Abschlussprüfers verabschiedet und die Aktualisierung der Entsprechenserklärung beschlossen.

In der außerordentlichen Sitzung am 29. März 2017 standen zum einen die Beschlussfassung über weitere Beschlussvorschläge an die ordentliche Hauptversammlung der Porsche SE am 30. Mai 2017 auf der Tagesordnung und zum anderen wurde die Bestellung von Herrn Hans Dieter Pötsch sowie Herrn Philipp von Hagen zum Vorsitzenden des Vorstands bzw. Mitglied des Vorstands der Gesellschaft jeweils verlängert. Darüber hinaus hat sich der Aufsichtsrat mit der am 10. Mai 2017 stattfindenden ordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG beschäftigt. Die am 7. Februar 2017 von der Regierungskommission beschlossenen Änderungen des Deutschen Corporate Governance Kodex wurden dem Aufsichtsrat vorgestellt und diskutiert. Schließlich hat sich der Aufsichtsrat umfassend über die Rechtsstreitigkeiten und Verfahren der Gesellschaft, insbesondere den Vorlagebeschluss des Landgerichts Stuttgart nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz, informiert. Die Beschlussvorschläge an die ordentliche Hauptversammlung wurden nachfolgend im Umlaufverfahren beschlossen.

In der zweiten ordentlichen Sitzung am 29. Mai 2017 befasste sich der Aufsichtsrat mit der am darauffolgenden Tag stattfindenden ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft. Darüber hinaus diskutierte der Aufsichtsrat die Geschäftslage und Entwicklung des Volkswagen Konzerns sowie den Stand der in Deutschland gegen die Porsche SE anhängigen Schadensersatzklagen sowie Anfechtungs- und Auskunftserzwingungsverfahren. Den Schwerpunkt bildeten hierbei die bei den Landgerichten Stuttgart und Braunschweig anhängigen Schadensersatzklagen wegen angeblich pflichtwidrig unterlassener Ad-hoc-Mitteilung im Zusammenhang mit der Dieselthematik. Die Gesellschaft hält die behaupteten Ansprüche für unbegründet und teilweise auch für unzulässig. Des Weiteren hat der Aufsichtsrat eine neue Zielgröße für den Frauenanteil

im Vorstand der Gesellschaft von 25 Prozent mit einer Umsetzungsfrist bis zum 30. Juni 2022 beschlossen.

Unmittelbar im Anschluss an die ordentliche Hauptversammlung der Gesellschaft am 30. Mai 2017 wählte der nunmehr sechs Mitglieder umfassende Aufsichtsrat in seiner konstituierenden Sitzung Herrn Dr. Wolfgang Porsche zum Vorsitzenden und Herrn Dr. Hans Michel Piëch zum stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats. Des Weiteren wurden die Ausschüsse des Aufsichtsrats neu errichtet und deren Besetzung beschlossen.

Am 6. Juni 2017 erörterte der Aufsichtsrat im Rahmen einer außerordentlichen Sitzung ausführlich den Erwerb der PTV Planung Transport Verkehr AG und stimmte der Akquisition zu.

In der außerordentlichen Aufsichtsratssitzung am 28. Juli 2017 diskutierte der Aufsichtsrat die aktuelle Presseberichterstattung über den Volkswagen Konzern, außerdem informierte er sich über und erörterte die Entwicklung der Dieselthematik.

In der dritten ordentlichen Sitzung am 9. Oktober 2017 beschäftigte sich der Aufsichtsrat mit der Geschäftslage der Gesellschaft und dem Status der Rechtsstreitigkeiten und Verfahren. Hierbei wurde mit Blick auf den unmittelbar bevorstehenden Termin zur mündlichen Verhandlung am 12. Oktober 2017 das Musterverfahren vor dem Oberlandesgericht Celle nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz wegen angeblicher Marktmanipulation und angeblicher unzutreffender Kapitalmarktinformation im Rahmen des Erwerbs der Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG ausführlich thematisiert. Der Aufsichtsrat befasste sich ebenso mit der Entwicklung der Dieselthematik. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat seine Geschäftsordnung an die neue Zusammensetzung des Aufsichtsrats angepasst. Es wurde eine Zielgröße für den Frauenanteil im Aufsichtsrat von null Prozent bis zum 9. Oktober 2022 beschlossen, ein Kompetenzprofil für den Aufsichtsrat erarbeitet sowie Ziele für die Zusammensetzung des Gremiums im Sinne von Ziffer 5.4.1 Abs. 2 des Deutschen Corporate Governance Kodex benannt. Des Weiteren wurde die im Wege der Selbstevaluierung durchgeführte Effizienzprüfung des Aufsichtsrats ausgewertet. Schließlich informierte sich der Aufsichtsrat über das weiterentwickelte Investitionskonzept der Gesellschaft, das einen Investitionsrahmen für Venture Capital Beteiligungen in einer Gesamthöhe von bis zu 25 Mio. Euro jährlich vorsieht.

In der vierten ordentlichen Sitzung des Aufsichtsrats, die am 15. Dezember 2017 stattfand, besprach das Gremium die Unternehmensplanung 2018 bis 2020, den Stand der in Deutschland gegen die Porsche SE anhängigen Schadensersatzklagen, befasste sich mit der Entwicklung der Dieselthematik, besprach das Vergütungssystem für den Aufsichtsrat und den Stand der Integration der PTV Group in den Konzernabschluss. Außerdem wurde über die Kapitalmarktpflichten der Aufsichtsratsmitglieder und der Gesellschaft informiert.

Effiziente Arbeit in den Ausschüssen des Aufsichtsrats

Zur Wahrnehmung seiner Aufgaben hatte der Aufsichtsrat bis zur ordentlichen Hauptversammlung am 30. Mai 2017 insgesamt vier Ausschüsse (Präsidialausschuss, Prüfungsausschuss, Nominierungsausschuss und Investitionsausschuss) eingerichtet. Aufgrund der Verkleinerung

des Aufsichtsrats reduzierte dieser am 30. Mai 2017 die Zahl seiner Ausschüsse auf drei (Präsidialausschuss, Prüfungsausschuss und Nominierungsausschuss).

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

Präsidialausschuss

Der Präsidialausschuss entscheidet in Eilfällen über zustimmungspflichtige Geschäfte. Außerdem fungiert er als Personalausschuss und spricht Empfehlungen über Abschluss, Änderung und Aufhebung von Anstellungsverträgen der Vorstandsmitglieder an den Aufsichtsrat aus. Darüber hinaus erarbeitet der Präsidialausschuss für jedes abgelaufene Geschäftsjahr unter Berücksichtigung der jeweiligen Geschäfts- und Ertragslage und basierend auf der individuellen Leistung des einzelnen Vorstandmitglieds 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.

Bis zur ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft am 30. Mai 2017 bestand der Präsidialausschuss aus dem Aufsichtsratsvorsitzenden, seinem Stellvertreter und jeweils einem aus der Mitte des Aufsichtsrats zu wählenden Anteilseignervertreter und Arbeitnehmervertreter. Neben dem Aufsichtsratsvorsitzenden Herrn Dr. Wolfgang Porsche sowie dessen damaligem Stellvertreter Herrn Uwe Hück waren Herr Dr. Hans Michel Piëch und Herr Bernd Osterloh Mitglieder des Präsidialausschusses.

Seit dem 30. Mai 2017 setzt sich der Präsidialausschuss aus dem Aufsichtsratsvorsitzenden, seinem Stellvertreter und einem weiteren Mitglied des Aufsichtsrats zusammen. Neben dem Aufsichtsratsvorsitzenden Herrn Dr. Wolfgang Porsche sowie dessen Stellvertreter Herrn Dr. Hans Michel Piëch gehört dem Präsidialausschuss Herr Dr. Ferdinand Oliver Porsche an.

Der Präsidialausschuss tagte im Geschäftsjahr 2017 fünfmal, und zwar jeweils unmittelbar vor den ordentlichen Aufsichtsratssitzungen sowie unmittelbar vor der außerordentlichen Aufsichtsratssitzung am 29. März 2017. Dabei wurden neben personellen Angelegenheiten des Vorstands die jeweiligen Tagesordnungspunkte der anschließenden Aufsichtsratssitzung erörtert. Über die Arbeit des Präsidialausschusses wurde dem Aufsichtsratsplenum stets berichtet. Bis zum 30. Mai 2017 musste ein mitbestimmungsrechtlicher Vermittlungsausschuss nicht einberufen werden.

Prüfungsausschuss

Der Prüfungsausschuss unterstützt den Aufsichtsrat bei der Überwachung der Geschäftsführung und befasst sich insbesondere mit der Überwachung der Rechnungslegung und des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionssystems. Ein weiteres Themenfeld ist die Abschlussprüfung. Hierzu legt der Prüfungsausschuss dem Aufsichtsrat eine begründete Empfehlung für die Wahl des Abschlussprüfers vor, die in den Fällen der Ausschreibung des Prüfungsmandats

mindestens zwei Kandidaten umfasst. Darüber hinaus befasst sich der Prüfungsausschuss mit der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers, der Erteilung des Prüfungsauftrags an den Abschlussprüfer, der Bestimmung von Prüfungsschwerpunkten, den besonders wichtigen Prüfungssachverhalten, der Honorarvereinbarung und den von Wirtschaftsprüfungsgesellschaften zusätzlich erbrachten zulässigen Nicht-Prüfungsleistungen sowie der Compliance.

Der Prüfungsausschuss bestand bis zur ordentlichen Hauptversammlung am 30. Mai 2017 aus vier Mitgliedern: Herrn Prof. Dr. Ulrich Lehner (Vorsitzender) sowie den Herren Uwe Hück, Bernd Osterloh und Dr. Ferdinand Oliver Porsche.

Seit der konstituierenden Sitzung des Aufsichtsrats am 30. Mai 2017 besteht der Prüfungsausschuss aus drei Mitgliedern: Herrn Prof. Dr. Ulrich Lehner (Vorsitzender) sowie den Herren Dr. Hans Michel Piëch und Dr. Ferdinand Oliver Porsche. Der Prüfungsausschuss tagte im Geschäftsjahr 2017 viermal und berichtete dem Aufsichtsratsplenum stets über seine Tätigkeit.

In der Sitzung am 9. März 2017 befasste sich der Prüfungsausschuss schwerpunktmäßig mit dem Jahres- und Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2016, dem mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefassten Konzernlagebericht und dem Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands. In diesem Zusammenhang diskutierte der Prüfungsausschuss auf der Basis von anerkannten Bewertungsmethoden auch die Bestätigung der Werthaltigkeit der Volkswagen Beteiligung als wesentlichem Vermögensgegenstand der Porsche SE. Die Bestätigung des Wertansatzes wurde zusätzlich noch durch Sensitivitätsanalysen in Bezug auf wesentliche (auch die Risikoszenarien abdeckende) Bewertungsparameter (wie beispielsweise Kapitalkosten) fundiert. Im Rahmen dieser Analysen gab es keine Hinweise auf einen Wertberichtigungsbedarf in Bezug auf die Beteiligung an der Volkswagen AG. Ferner behandelte der Prüfungsausschuss den aktuellen Risiko-Bericht und befasste sich mit dem internen Kontrollsystem als Teil des operativen Risikomanagements sowie dem Bericht über die steuerlichen Angelegenheiten der Gesellschaft. Auch der Status der internen Revision, die Billigung von Nicht-Prüfungsleistungen von Wirtschaftsprüfungsgesellschaften und die Empfehlung zur Wahl des Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2017 wurden diskutiert.

In der folgenden Sitzung am 12. Mai 2017 behandelte der Prüfungsausschuss insbesondere die Konzernquartalsmitteilung zum ersten Quartal 2017, den aktuellen Risiko-Bericht und den Bericht über die steuerlichen Angelegenheiten der Gesellschaft für das erste Quartal. Darüber hinaus ließ sich der Prüfungsausschuss über den Stand der Rechtsstreitigkeiten und Verfahren, insbesondere im Zusammenhang mit dem Erwerb der Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG sowie im Zusammenhang mit der Dieselthematik, unterrichten.

Schwerpunkt der Sitzung am 28. Juli 2017 waren der Halbjahresfinanzbericht 2017, der aktuelle Risiko-Bericht und der Steuer-Bericht für das zweite Quartal. Ferner billigte der Prüfungsausschuss Nicht-Prüfungsleistungen von Wirtschaftsprüfungsgesellschaften und informierte sich über den Stand der Rechtsstreitigkeiten und Verfahren, die neuen Anforderungen an den Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers (Key Audit Matters) sowie die bilanzielle Abbildung der PTV-Transaktion. Zudem beschloss der Prüfungsausschuss die Prüfungsschwerpunkte für die interne Revision sowie für die Abschlussprüfung des Geschäftsjahres 2017.

In seiner letzten Sitzung im Geschäftsjahr 2017 am 6. November 2017 befasste sich der Prüfungsausschuss unter anderem mit der Konzernquartalsmitteilung zum dritten Quartal 2017, dem aktuellen Risiko-Bericht, dem Steuer-Bericht für das dritte Quartal, den Anforderungen des CSR-Reportings, den besonders wichtigen Prüfungssachverhalten für den Jahres- und Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2017 sowie dem Erlass von aktualisierten Leitlinien zur Vergabe von Nicht-Prüfungsleistungen und dem Stand der Rechtsstreitigkeiten und Verfahren.

Nominierungsausschuss

Der Nominierungsausschuss bestand bis zur ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft am 30. Mai 2017 aus vier Aufsichtsratsmitgliedern der Anteilseigner. Im Einzelnen waren dies der Aufsichtsratsvorsitzende, Herr Dr. Wolfgang Porsche, der auch den Vorsitz des Nominierungsausschusses bekleidete, sowie drei weitere Vertreter der Anteilseigner, namentlich die Herren Prof. Dr. Ferdinand K. Piëch, Dr. Hans Michel Piëch und Dr. Ferdinand Oliver Porsche.

Der Nominierungsausschuss tagte im Geschäftsjahr 2017 einmal am 3. April 2017. In dieser Sitzung hat der entsprechend ermächtigte Nominierungsausschuss die Wahlvorschläge des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern der Anteilseigner beschlossen.

Der Nominierungsausschuss besteht seit dem 30. Mai 2017 aus drei Mitgliedern: dem Aufsichtsratsvorsitzenden, Herrn Dr. Wolfgang Porsche, der auch Vorsitzender des Nominierungsausschusses ist, sowie den Herren Dr. Hans Michel Piëch und Dr. Ferdinand Oliver Porsche.

Investitionsausschuss

Der Investitionsausschuss war dafür zuständig, Beschlüsse des Aufsichtsrats und die Behandlung von Themen im Plenum vorzubereiten, die zur Umsetzung des vom Vorstand beschlossenen Investitionskonzepts erforderlich oder zweckmäßig waren. Mitglieder des Investitionsausschusses, der im Geschäftsjahr 2017 nicht tagte, waren bis zum 30. Mai 2017 neben dem Aufsichtsratsvorsitzenden Herrn Dr. Wolfgang Porsche sowie dessen damaligem Stellvertreter Herrn Uwe Hück, Herr Prof. Dr. Ferdinand K. Piëch als Vertreter der Anteilseigner und Herr Bernd Osterloh als Vertreter der Arbeitnehmer. In der konstituierenden Sitzung des Aufsichtsrats, unmittelbar nach der ordentlichen Hauptversammlung der Porsche SE am 30. Mai 2017, hat der Aufsichtsrat die Zuständigkeiten des Investitionsausschusses auf das Aufsichtsratsplenum bzw. in Eilfällen auf den Präsidialausschuss übertragen.

Corporate Governance

Aufsichtsrat und Vorstand haben die Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex wiederholt und intensiv erörtert, im Mai 2017 die jährliche Entsprechenserklärung nach § 161 AktG abgegeben und diese den Aktionären auf der Internetseite der Gesellschaft unter www.porsche-se.com/unternehmen/corporate-governance/ dauerhaft zugänglich gemacht. Ferner haben Vorstand und Aufsichtsrat im März und April 2017 unterjährig die vorhergehende Entsprechenserklärung aktualisiert. Die aktuelle Entsprechenserklärung ist im

Corporate Governance-Bericht im Zusammenhang mit der auf der Internetseite der Gesellschaft veröffentlichten Erklärung zur Unternehmensführung vollständig wiedergegeben.

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

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

Soweit konkrete Interessenkonflikte bestanden oder nicht sicher ausgeschlossen werden konnten, wurde dies dem Aufsichtsrat gegenüber offengelegt. Dies betraf im abgelaufenen Geschäftsjahr die Beschlussfassung der Gesellschaft in der Hauptversammlung der Volkswagen AG bei der Einzelentlastung der Mitglieder des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2016. Die Anteilseignervertreter, die zugleich auch Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG sind, namentlich die Herren Dr. Wolfgang Porsche, Dr. Hans Michel Piëch und Dr. Ferdinand Oliver Porsche, haben sich bei der Beschlussfassung über das Stimmverhalten bezüglich der eigenen Entlastung jeweils der Stimme enthalten.

Jahres- und Konzernabschlussprüfung für das Geschäftsjahr 2017

Der vom Vorstand der Porsche SE aufgestellte Jahresabschluss und der Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2017 sind unter Einbeziehung der Buchführung und des mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlageberichts von der Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart, geprüft worden. Der Abschlussprüfer hat keine Einwendungen erhoben und dementsprechend für die jeweiligen Abschlüsse uneingeschränkte Bestätigungsvermerke erteilt. Der Abschlussprüfer hat folgenden Hinweis in den Bestätigungsvermerk aufgenommen:

„Wie vom Vorstand unter anderem in den Abschnitten „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“, „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern“ und „Chancen und Risiken der Porsche SE“ und „Chancen und Risiken des Volkswagen Konzerns“ des Konzernlageberichts erläutert, war die Porsche SE als Mehrheitsaktionär der Volkswagen AG, Wolfsburg, (im Folgenden „VW AG“) weiterhin aus der Dieselthematik insbesondere im Rahmen ihres Ergebnisses aus at Equity bewerteten Anteilen sowie durch die Entwicklung der anteiligen Börsenkapitalisierung der Vorzugs- und Stammaktien beeinflusst.

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

weiteren Belastungen zur Bewältigung der Dieselthematik eine Wertminderung der Beteiligung an der VW AG ergeben.

Die zum 31. Dezember 2017 im Konzernabschluss der VW AG gebildeten Rückstellungen für rechtliche Risiken im Zusammenhang mit der Dieselthematik basieren auf dem gegenwärtigen Kenntnisstand der VW AG. Aufgrund des noch nicht abgeschlossenen Stadiums der unabhängigen und umfangreichen Untersuchungen sowie der Vielschichtigkeit der einzelnen Einflussfaktoren und den noch andauernden Abstimmungen mit den Behörden unterliegen nach Einschätzung der VW AG die gebildeten Rückstellungen sowie die angegebenen Eventualverbindlichkeiten und die weiteren latenten Rechtsrisiken zum Teil erheblichen Einschätzungsrisiken.

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

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

Das Ergebnis des Porsche SE Konzerns im Geschäftsjahr 2017 beläuft sich vor Steuern auf 3.352 Mio. Euro. Das Ergebnis nach Steuern beträgt 3.332 Mio. Euro. Der Jahresabschluss der Porsche SE weist einen Jahresüberschuss von 235 Mio. Euro und einen Bilanzgewinn von 538 Mio. Euro auf.

Die durch den Aufsichtsrat in Abstimmung mit dem Prüfungsausschuss gesetzten Prüfungsschwerpunkte der Abschlussprüfung waren die Bewertung der Rückstellungen für rechtliche Risiken der Porsche SE und die Darstellung dieser Risiken im Anhang zum Jahres- und Konzernabschluss und Lagebericht, die Auswirkungen der Dieselthematik auf den Equity- bzw. Beteiligungsbuchwert der Volkswagen AG bei der Porsche SE im Jahres- und Konzernabschluss und Lagebericht sowie die Prüfung der Kaufpreisallokation und der IFRS Eröffnungsbilanz der PTV Group.

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

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

Einschätzung des Abschlussprüfers erfüllt das Risikofrüherkennungssystem auf Ebene der Porsche SE die gesetzlichen Anforderungen des § 91 Abs. 2 AktG.

Der Jahresabschluss der Porsche SE, der Konzernabschluss und der mit dem Lagebericht zusammengefasste Konzernlagebericht, die mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk der Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart, versehen sind, sowie die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers und der Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns haben dem Aufsichtsrat zur Prüfung vorgelegen.

Der Prüfungsausschuss hat in seiner Sitzung am 7. März 2018 den Jahresabschluss, den Konzernabschluss und den mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlagebericht geprüft und wesentliche Abschlussthemen, insbesondere die Bewertung und Darstellung der Rückstellungen für rechtliche Risiken der Porsche Automobil Holding SE, die Auswirkungen der Dieselthematik, die Prüfung der Kaufpreisallokation (PPA) sowie die IFRS Eröffnungsbilanz der PTV Group und den dargestellten Hinweis des Abschlussprüfers im Bestätigungsvermerk mit dem Abschlussprüfer diskutiert. Insbesondere hat sich der Prüfungsausschuss auch mit den seitens des Abschlussprüfers formulierten, besonders wichtigen Prüfungssachverhalten und dem vom Vorstand durchgeführten Werthaltigkeitstest für die Beteiligung an der Volkswagen AG befasst. Der Prüfungsausschuss prüfte dabei die Zweckmäßigkeit der Bilanzierung, ob die gesetzlichen Anforderungen bei der Erstellung des Jahres- und Konzernabschlusses sowie des mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlageberichts eingehalten wurden und ob die Darstellungen ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft und des Konzerns widerspiegeln. Vertreter des Abschlussprüfers haben an der Sitzung des Prüfungsausschusses zu dem betreffenden Tagesordnungspunkt teilgenommen und über die wesentlichen Ergebnisse ihrer Prüfung des Jahres- und des Konzernabschlusses berichtet. Insbesondere haben die Vertreter des Abschlussprüfers die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Porsche SE erläutert und dem Ausschuss für ergänzende Auskünfte, insbesondere zu dem in den Bestätigungsvermerk aufgenommenen Hinweis, zur Verfügung gestanden. Darüber hinaus befasste sich der Prüfungsausschuss in seiner Sitzung am 7. März 2018 mit dem Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns.

Der Prüfungsausschuss beschloss, dem Aufsichtsrat zu empfehlen, den Jahres- und Konzernabschluss zu billigen und dem Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns zu folgen. Ferner wurde die Unabhängigkeitserklärung des Abschlussprüfers gemäß Ziffer 7.2.1 des Deutschen Corporate Governance Kodex eingeholt. Der Prüfungsausschuss beschloss daraufhin, dem Aufsichtsrat zu empfehlen, die Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart, der ordentlichen Hauptversammlung am 15. Mai 2018 zur Wahl als Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2018 vorzuschlagen.

Der Aufsichtsrat hat die ihm nach Art. 9 Abs. 1 lit. c (ii) SE-VO, § 170 Abs. 1 und 2 AktG vorgelegten Unterlagen sowie die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers in seiner Sitzung am 9. März 2018 eingehend geprüft und erörtert. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses erstattete in diesem Zusammenhang einen ausführlichen Bericht über die Erörterung des Jahresabschlusses, des Konzernabschlusses und des mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlageberichts im Prüfungsausschuss. Die Prüfung des Aufsichtsrats bezog sich dabei insbesondere auf die Bewertung der Beteiligung an der Volkswagen AG einschließlich der

Auswirkungen der Dieselthematik, die Beurteilung rechtlicher Risiken und deren Darstellung in den Abschlüssen sowie die bilanzielle Abbildung des Erwerbs der PTV Group einschließlich der Kaufpreisallokation. Vertreter des Abschlussprüfers haben an der Sitzung des Aufsichtsrats zu dem betreffenden Tagesordnungspunkt teilgenommen und über die wesentlichen Ergebnisse ihrer Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses berichtet. Insbesondere haben die Vertreter des Abschlussprüfers die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Porsche SE und des Konzerns erläutert und dem Aufsichtsrat für ergänzende Auskünfte, insbesondere zu dem in den Bestätigungsvermerk aufgenommenen Hinweis, zur Verfügung gestanden.

Der Aufsichtsrat stimmt den Prüfungsergebnissen der Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart, zu. Als abschließendes Ergebnis seiner eigenen Prüfungen hat der Aufsichtsrat festgestellt, dass keine Einwendungen zu erheben sind. Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2017 entsprechend der Empfehlung des Prüfungsausschusses gebilligt. Der Jahresabschluss ist damit festgestellt. Mit dem mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlagebericht erklärt sich der Aufsichtsrat einverstanden. Dem Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns schließt sich der Aufsichtsrat nach Prüfung an.

Der Vorstand hat gemäß Art. 9 Abs. 1 lit. c (ii) SE-VO, § 312 AktG für das Geschäftsjahr 2017 einen Bericht über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen (Abhängigkeitsbericht) aufgestellt. Der Abschlussprüfer hat den Abhängigkeitsbericht geprüft und folgenden Bestätigungsvermerk erteilt:

„Nach unserer pflichtgemäßen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass

(1) die tatsächlichen Angaben des Berichts richtig sind,

(2) bei den im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäften die Leistung der Gesellschaft nicht unangemessen hoch war.“

Der Abhängigkeitsbericht wurde dem Aufsichtsrat zusammen mit dem Prüfungsbericht des Abschlussprüfers rechtzeitig vorgelegt. Beide Berichte wurden in den Sitzungen des Prüfungsausschusses am 7. März 2018 und des Aufsichtsrats am 9. März 2018 eingehend erörtert und insbesondere auf Vollständigkeit und Richtigkeit überprüft. Vertreter des Abschlussprüfers nahmen an diesen Sitzungen teil, berichteten über die wesentlichen Ergebnisse ihrer Prüfung des Abhängigkeitsberichts und standen dem Prüfungsausschuss bzw. Aufsichtsrat für ergänzende Auskünfte zur Verfügung. Der Aufsichtsrat hat sich dem Ergebnis der Prüfung des Abhängigkeitsberichts durch den Abschlussprüfer angeschlossen. Nach dem abschließenden Ergebnis seiner eigenen Prüfung sind gegen die im Abhängigkeitsbericht enthaltene Schlusserklärung des Vorstands keine Einwendungen zu erheben.

Besetzung von Vorstand und Aufsichtsrat

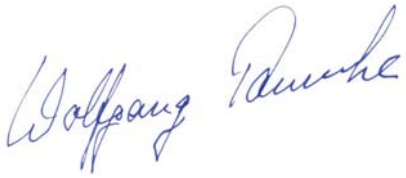
Die Bestellungen von Herrn Hans Dieter Pötsch und Herrn Philipp von Hagen zum Vorsitzenden des Vorstands bzw. Mitglied des Vorstands wurden im Geschäftsjahr 2017 verlängert. Personelle Veränderungen im Vorstand der Gesellschaft gab es im Geschäftsjahr 2017 nicht.

Die Porsche SE und der SE-Betriebsrat haben sich mit Vereinbarung vom 1. Februar 2017 darauf geeinigt, dass die Mitbestimmung der Porsche SE mit Ablauf der Hauptversammlung 2017 ausgesetzt wird und sich der Aufsichtsrat der Porsche SE aus sechs Mitgliedern der Anteilseigner zusammensetzt. Am 6. Februar 2017 wurde ein Statusverfahren eingeleitet. Als Folge des Statusverfahrens endeten die Amtszeiten sämtlicher Aufsichtsratsmitglieder mit Ablauf der Hauptversammlung am 30. Mai 2017. Die ordentliche Hauptversammlung am 30. Mai 2017 hat dieselben sechs Anteilseignervertreter neu gewählt. Herr Prof. Dr. Ferdinand K. Piëch hat mit Wirkung zum Ablauf des 8. Dezember 2017 sein Aufsichtsratsmandat niedergelegt.

Dank

Der Aufsichtsrat spricht dem Vorstand und allen Mitarbeitern für die geleistete Arbeit und ihren unermüdlichen Einsatz seinen herzlichen Dank und hohe Anerkennung aus. Ebenso möchten wir uns ausdrücklich bei den im Geschäftsjahr 2017 aus dem Aufsichtsrat ausgeschiedenen Mitgliedern, den Herren Uwe Hück, Berthold Huber, Peter Mosch, Bernd Osterloh, Prof. Dr. Ferdinand K. Piëch, Hansjörg Schmierer und Werner Weresch für ihr langjähriges Engagement für die Gesellschaft bedanken.

Stuttgart, den 9. März 2018



Der Aufsichtsrat
Dr. Wolfgang Porsche
Vorsitzender

Corporate Governance Bericht

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

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

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

Unternehmensverfassung der Porsche Automobil Holding SE

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

Unternehmensleitung durch den Vorstand

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

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

Bei der Unternehmensführung werden Interessenkonflikte, wie sie unter anderem bei Doppelmandaten (zum Beispiel in einem Organ der

Porsche SE auf der einen und bei der Volkswagen AG auf der anderen Seite) bestehen können, berücksichtigt und unter Berücksichtigung des Unternehmensinteresses der Porsche SE behandelt. Beispielsweise nimmt ein Vorstandsmitglied der Porsche SE, das zugleich Vorstandsmitglied der Volkswagen AG ist, bei Beschlussfassungen über Vorgänge im Zusammenhang mit der Volkswagen AG, bei denen ein Interessenkonflikt besteht, grundsätzlich nicht teil.

§ 111 Abs. 5 AktG bestimmt, dass der Aufsichtsrat von Gesellschaften, die börsennotiert sind oder der Mitbestimmung unterliegen, für den Frauenanteil im Vorstand eine Zielgröße festlegt und eine Frist für die Erreichung dieser Zielgröße bestimmt. Der Aufsichtsrat hat die Zielgröße für den Frauenanteil im Vorstand von null auf 25 Prozent angehoben. Es wurde eine Umsetzungsfrist bis zum 30. Juni 2022 beschlossen.

Überwachung der Unternehmensleitung durch den Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat bestellt die Mitglieder des Vorstands und überwacht und berät den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens regelmäßig. Eine grundsätzliche Unabhängigkeit des Aufsichtsrats bei der Kontrolle des Vorstands wird strukturbedingt bereits dadurch gewährleistet, dass ein Mitglied des Aufsichtsrats nicht zugleich dem Vorstand angehören darf und beide Gremien auch nach den ihnen zugewiesenen Kompetenzen streng voneinander getrennt sind. Die Mitglieder des Aufsichtsrats sind an Weisungen der Aktionäre nicht gebunden und nehmen ihr Amt ausschließlich im Interesse des Unternehmens wahr.

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

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

Zusammensetzung des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat bestand im Berichtszeitraum bis zum Ablauf der ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft am 30. Mai 2017 aus zwölf männlichen Mitgliedern und war paritätisch mit Anteilseigner- und Arbeitnehmervertretern besetzt.

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

Gemäß der Vereinbarung vom 1. Februar 2017 setzt sich der Aufsichtsrat der Porsche SE aus sechs Mitgliedern der Anteilseigner zusammen und die Mitbestimmung der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat der Porsche SE wurde ruhend gestellt.

Die Porsche SE hat am 6. Februar 2017 entsprechend ein Statusverfahren nach § 97 AktG eingeleitet. Als Folge des Statusverfahrens endeten die Mandate aller amtierenden Aufsichtsratsmitglieder der Porsche SE gemäß § 97 Abs. 2 Satz 3 AktG mit der Beendigung der ordentlichen Hauptversammlung am 30. Mai 2017.

Der Aufsichtsrat hat seit der ordentlichen Hauptversammlung 2017 aus sechs Mitgliedern zu bestehen, die von der Hauptversammlung gewählt werden. Die ordentliche Hauptversammlung am 30. Mai 2017 hat daher sechs Aufsichtsratsmitglieder gewählt (Herrn Dr. Wolfgang Porsche (Vorsitzender des Aufsichtsrats), Herrn Dr. Hans Michel Piëch (stellvertretender Vorsitzender), Herrn Prof. Dr. Ulrich Lehner, Herrn Prof. Dr. Ferdinand K. Piëch, Herrn Dr. Ferdinand Oliver Porsche und Herrn Hans-Peter Porsche).

Mit Wirkung zum Ablauf des 8. Dezember 2017 hat Herr Prof. Dr. Ferdinand K. Piëch sein Amt als Mitglied des Aufsichtsrats niedergelegt.

§ 111 Abs. 5 Satz 1 und 5 AktG bestimmt, dass der Aufsichtsrat von Gesellschaften, die börsennotiert sind oder der Mitbestimmung unterliegen, für den Frauenanteil im Aufsichtsrat eine Zielgröße festlegt, wenn für die Gesellschaft nicht bereits eine gesetzliche Quote gilt. Nach § 17 Abs. 2 Satz 1 SEAG gilt eine gesetzliche Quote für Gesellschaften in der Rechtsform einer SE nur bei einer börsennotierten SE, deren Aufsichtsorgan aus derselben Zahl von Anteilseigner- und Arbeitnehmervertretern besteht. Die Porsche SE ist zwar börsennotiert, ihr Aufsichtsrat besteht seit der ordentlichen Hauptversammlung 2017 jedoch nicht mehr aus derselben Zahl von Anteilseigner- und Arbeitnehmervertretern, so dass für die Porsche SE keine gesetzliche Quote gilt. Dementsprechend hat der Aufsichtsrat eine Zielgröße für den Frauenanteil im Aufsichtsrat festgelegt. Die Zielgröße beträgt bis zum 9. Oktober 2022 null Prozent. Bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2017 brauchte die Porsche SE die gesetzliche Quote nicht zu erfüllen, weil die bestehenden Aufsichtsratsmandate bis zu ihrem regulären Ende wahrgenommen werden konnten (§ 17 Abs. 2 Satz 4 SEAG).

Ziele für die Zusammensetzung und Kompetenzprofil; Stand der Umsetzung
Im Berichtsjahr hat der Aufsichtsrat vor dem Hintergrund der Empfehlung in Ziffer 5.4.1 Abs. 2 des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK oder Kodex), von der bislang eine umfassende Abweichung in der Erklärung gemäß § 161 AktG erklärt worden war, unter Berücksichtigung der Tätigkeit der Gesellschaft als international ausgerichtete, kapitalmarktorientierte Holdinggesellschaft in den Bereichen Mobilität und Industrie sowie der Eigentümerstruktur der Gesellschaft ein Kompetenzprofil für das Gesamtgremium erarbeitet und zudem erste konkrete Ziele für die Zusammensetzung des Gremiums benannt.

Nach dem vom Aufsichtsrat erarbeiteten Kompetenzprofil soll das Gesamtgremium über Kompetenzen verfügen, die für die Tätigkeit der Gesellschaft als international ausgerichtete, kapitalmarktorientierte Holdinggesellschaft in den Bereichen Mobilität und Industrie von wesentlicher Bedeutung sind. Hierzu zählen insbesondere Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen in

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

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

Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat erste konkrete Ziele für seine Zusammensetzung benannt. Danach soll mindestens ein Mitglied des Aufsichtsrats nach Einschätzung des Aufsichtsrats unabhängig im Sinne von Ziffer 5.4.2 DCGK sein und sollen dem Aufsichtsrat nicht mehr als zwei ehemalige Mitglieder des Vorstands angehören. Alle Mitglieder des Aufsichtsrats der Gesellschaft sollen sicherstellen, dass sie den zur ordnungsgemäßen Erfüllung des Aufsichtsratsmandats erforderlichen Zeitaufwand erbringen können. Aufsichtsratsmitglieder sollen zudem keine Organfunktion oder Beratungsaufgaben bei wesentlichen Wettbewerbern des Unternehmens ausüben. Die vom Aufsichtsrat benannten Ziele für die Zusammensetzung des Gesamtgremiums enthalten gegenwärtig keine Vorgaben zur Vielfalt (Diversity) im Gremium.


S VM6886

Die Zielgröße für den Frauenanteil im Aufsichtsrat beträgt derzeit null Prozent. Im Hinblick auf die Regelgrenze für die Zugehörigkeitsdauer und die Regelaltersgrenze verbleibt es bei der erklärten Abweichung von Ziffer 5.4.1 Abs. 2 DCGK in der Erklärung nach § 161 AktG.

Die gegenwärtige Zusammensetzung des Gesamtgremiums entspricht dem festgelegten Kompetenzprofil sowie den vorstehenden Zielen für die Zusammensetzung des Gremiums. Herr Prof. Dr. Ulrich Lehner ist nach Einschätzung des Aufsichtsrats das einzige unabhängige Mitglied.

Ausschüsse des Aufsichtsrats

Zur Wahrnehmung seiner Aufgaben hatte der Aufsichtsrat bis zur ordentlichen Hauptversammlung am 30. Mai 2017 insgesamt vier Ausschüsse (Präsidialausschuss, Prüfungsausschuss, Nominierungsausschuss und Investitionsausschuss) eingerichtet. Aufgrund der Verkleinerung des Aufsichtsrats reduzierte der Aufsichtsrat am 30. Mai 2017 seine Ausschüsse auf drei (Präsidialausschuss, Prüfungsausschuss und Nominierungsausschuss).

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

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

Der Prüfungsausschuss unterstützt den Aufsichtsrat bei der Überwachung der Geschäftsführung und befasst sich insbesondere mit der Überwachung der Rechnungslegung und des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionssystems, der Abschlussprüfung, einschließlich der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers sowie der Compliance. Der

Prüfungsausschuss legt dem Aufsichtsrat zudem eine begründete Empfehlung für die Wahl des Abschlussprüfers vor, die in den Fällen der Ausschreibung des Prüfungsmandats mindestens zwei Kandidaten umfasst und befasst sich darüber hinaus mit der Erteilung des Prüfungsauftrags an den Abschlussprüfer, der Bestimmung von Prüfungsschwerpunkten, den besonders wichtigen Prüfungssachverhalten, der Honorarvereinbarung sowie den von Wirtschaftsprüfungsgesellschaften erbrachten Nicht-Prüfungsleistungen.

Der Nominierungsausschuss unterbreitet Kandidatenvorschläge für den Aufsichtsrat.

Der bis zum 30. Mai 2017 eingerichtete Investitionsausschuss hat Beschlüsse des Aufsichtsrats und die Behandlung von Themen im Plenum vorbereitet, die zur Umsetzung des vom Vorstand beschlossenen Investitionskonzepts erforderlich oder zweckmäßig sind und hat dazu Empfehlungen an den Aufsichtsrat gegeben. Aufgrund der Verkleinerung des Aufsichtsrats befasst sich nunmehr unmittelbar das Aufsichtsratsplenum mit diesen Aspekten.

Rechte der Aktionäre

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

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

Rechnungslegung und Abschlussprüfung

Die Rechnungslegung des Porsche SE Konzerns erfolgt auf der Grundlage der International Financial Reporting Standards (IFRS) in der vom International Accounting Standards Board (IASB) veröffentlichten Fassung, soweit diese in der Europäischen Union anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen handelsrechtlichen Vorschriften. Grundlage des Jahresabschlusses der Porsche SE als Muttergesellschaft des Porsche SE Konzerns sind die Rechnungslegungsvorschriften des HGB. Beide Abschlüsse für das Geschäftsjahr 2017 wurden von der Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart, als unabhängige Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft. Darüber hinaus wurden die der Entsprechenserklärung gemäß § 161 Abs. 1 AktG zugrundeliegenden Tatsachen bei der Durchführung der Abschlussprüfung berücksichtigt.

Compliance

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

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

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

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

Risikomanagement- und Kontrollsystem
Der Porsche SE Konzern verfügt über ein konzernweites Risikomanagement- und Kontrollsystem, mit dessen Hilfe die Unternehmensleitung wesentliche Risiken frühzeitig erkennt und dadurch in die Lage versetzt wird, rechtzeitig erforderliche Gegenmaßnahmen einzuleiten. Das Risikomanagement- und Kontrollsystem im Porsche SE Konzern wird fortlaufend auf seine Wirksamkeit geprüft und unter Berücksichtigung veränderter Rahmenbedingungen kontinuierlich optimiert. Einzelheiten dazu finden Sie auf den Seiten 122 ff. des Geschäftsberichts.

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

www.porsche-se.com

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

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

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

Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex

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

Wortlaut der Erklärung gemäß § 161 Abs. 1 AktG der Porsche Automobil Holding SE vom Mai 2017:
Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche Automobil Holding SE erklären gemäß § 161 Abs. 1 AktG, dass seit Abgabe der letzten Entsprechenserklärung im Mai 2016 – wie aktualisiert durch Aktualisierungen der Entsprechenserklärung vom März und April 2017 – den vom Bundesministerium der Justiz im amtlichen Teil des Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex (DCGK oder Kodex) in der jeweils gültigen Fassung des Kodex vom 5. Mai 2015, veröffentlicht im Bundesanzeiger am 12. Juni 2015 und vom 7. Februar 2017, veröffentlicht im Bundesanzeiger am 24. April 2017, mit Ausnahme der nachfolgenden Abweichungen entsprochen wurde und auch zukünftig entsprochen wird:

Der Empfehlung in Ziffer 4.2.3 Abs. 2 Satz 2 DCGK, wonach die monetären Teile der Vergütung von Vorstandsmitgliedern fixe und variable Bestandteile umfassen sollen, wurde bezogen auf den Vorstandsvorsitzenden Hans Dieter Pötsch nicht entsprochen und wird auch zukünftig nicht entsprochen. Herr Pötsch erhält von der Porsche Automobil Holding SE lediglich eine fixe Grundvergütung. Auch von der Volkswagen AG bekommt Herr Pötsch als

Mitglied und Vorsitzender des Aufsichtsrats keine variable Vergütung mit mehrjähriger Bemessungsgrundlage. Angesichts der derzeitigen Rolle von Herrn Pötsch als Vorsitzender des Aufsichtsrats der Volkswagen AG hält der Aufsichtsrat der Porsche Automobil Holding SE die aktuelle Struktur seiner Vergütung für angemessen.

Der Empfehlung in Ziffer 4.2.3 Abs. 2 Satz 6 DCGK, wonach die Vorstandsvergütung insgesamt und hinsichtlich ihrer variablen Vergütungsteile betragsmäßige Höchstgrenzen aufweisen soll, wurde bezogen auf Herrn Dr. Döss nicht entsprochen und wird auch zukünftig nicht entsprochen. Die Herrn Dr. Döss gewährte variable Vergütung als Rechtsabteilungsleiter der Volkswagen AG, die die im Volkswagen Konzern für Führungskräfte üblichen Bestandteile enthält, ist nicht in allen Komponenten betragsmäßig begrenzt. Entsprechendes gilt damit auch für seine Vergütung insgesamt. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen mit der Höhe der Führungskräften im Volkswagen Konzern gewährten variablen Vergütung geht der Aufsichtsrat davon aus, dass die Herrn Dr. Döss gewährte Vergütung gleichwohl angemessen ist und Herr Dr. Döss durch die ihm von der Volkswagen AG gewährte variable Vergütung nachhaltig auf das Unternehmensinteresse incentiviert wird.

Darüber hinaus wurde und wird auch zukünftig der Empfehlung in Ziffer 4.2.3 Abs. 2 Satz 6 DCGK im Hinblick auf die allen Vorstandsmitgliedern von der Porsche Automobil Holding SE gewährte Vorstandsvergütung nicht in vollem Umfang entsprochen. Für die nach Ermessen des Aufsichtsrats den Vorstandsmitgliedern aufgrund einer zuvor abgeschlossenen Zielvereinbarung zu gewährenden Sonderboni oder im Nachhinein für besondere Leistungen zu gewährenden Anerkennungsboni bestehen keine betragsmäßigen Höchstgrenzen. Entsprechendes gilt damit auch für die Vergütung insgesamt. Der Aufsichtsrat hält dies nicht für geboten, weil er mit der konkreten Ausübung seines Ermessens sicherstellen kann, dass dem Angemessenheitsgebot des § 87 Abs. 1 AktG entsprochen wird.

Der Aufsichtsrat hat dem Nominierungsausschuss die Aufgabe der Fassung eines Beschlussvorschlags zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern in der ordentlichen Hauptversammlung am 30. Mai 2017 übertragen. Dementsprechend hat der Nominierungsausschuss anstelle des Aufsichtsrats den Beschlussvorschlag zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern an die Hauptversammlung der Porsche Automobil Holding SE beschlossen. Damit wurde formal gesehen der Empfehlung in Ziffer 5.3.3 des DCGK nicht entsprochen. Die Übertragung erfolgte zur Vereinfachung der Entscheidungsfindung. Der Nominierungsausschuss hat bei seiner Entscheidung die an den Aufsichtsrat gerichteten Empfehlungen in Ziffer 5.4.1 DCGK berücksichtigt, soweit Vorstand und Aufsichtsrat davon keine Abweichung erklärt haben. Zukünftig soll der Empfehlung in Ziffer 5.3.3 DCGK wieder vollumfänglich entsprochen werden.

Den Empfehlungen in Ziffer 5.4.1 Abs. 2 DCGK zur Zielsetzung im Hinblick auf die

Aufsichtsratszusammensetzung (in der Kodexfassung vom 5. Mai 2015 und Kodexfassung vom 7. Februar 2017) und den Empfehlungen zur Erarbeitung eines Kompetenzprofils für das Gesamtgremium sowie zu den zu berücksichtigenden Umständen und Festlegungen für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats in Ziffer 5.4.1 Abs. 2 DCGK (in der Kodexfassung vom 7. Februar 2017) wurde nicht entsprochen. Dies gilt seit dem 29. März 2017 auch für die darin enthaltenen Empfehlungen der Festsetzung einer Altersgrenze für Mitglieder des Aufsichtsrats und der Festlegung einer Regelgrenze für die Zugehörigkeitsdauer zum Aufsichtsrat. Einen entsprechenden Beschluss hat der Aufsichtsrat vor dem Hintergrund der in der ordentlichen Hauptversammlung am 30. Mai 2017 anstehenden Wahlen zum Aufsichtsrat gefasst. Der Aufsichtsrat unterstützt eine ausgewogene Zusammensetzung des Gremiums im Sinne der Empfehlungen in Ziffer 5.4.1 Abs. 2 DCGK. Eine Festlegung konkreter Zielvorgaben und Profile oder Festlegungen und eine Berücksichtigung von Umständen über die gesetzlichen Anforderungen hinaus, ist nach Auffassung des Aufsichtsrats weiterhin nicht sachgerecht, da über die Kandidatenvorschläge jeweils im Einzelfall unter Berücksichtigung der zum jeweiligen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Kandidaten bzw. Kandidatinnen entschieden werden sollte. Dabei sollen im Interesse des Unternehmens größtmöglicher Handlungsspielraum bestehen und Selbstbeschränkungen vermieden werden. Der Aufsichtsrat ist zudem der Ansicht, dass die Fähigkeit den Vorstand bei der Geschäftsführung zu überwachen und zu beraten, nicht bei Erreichen eines bestimmten Alters entfällt. Eine starre Grenze kann sich zudem diskriminierend auswirken. Den vorgenannten Empfehlungen in Ziffer 5.4.1 Abs. 2 DCGK wird auch zukünftig nicht entsprochen.

Mit den vorstehenden Abweichungen wurde zugleich den darauf basierenden weiteren Empfehlungen in Ziffer 5.4.1 Abs. 3 DCGK (Kodexfassung vom 5. Mai 2015) und Ziffer 5.4.1 Abs. 4 Satz 1 DCGK (Kodexfassung vom 7. Februar 2017) nicht entsprochen und wird auch zukünftig nicht entsprochen.

Hinsichtlich der Empfehlung in Ziffer 5.4.1 Abs. 6 DCGK (in der Kodexfassung vom 7. Februar 2017, bislang Ziffer 5.4.1 Abs. 5 DCGK) zur Offenlegung bestimmter Umstände bei Wahlvorschlägen des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung sind die

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

Im Hinblick auf die Empfehlungen in Ziffer 5.4.2 Satz 1 DCGK kann der Aufsichtsrat bei einer Zusammensetzung aus zwölf Aufsichtsratsmitgliedern nicht hinreichend rechtssicher zu der Einschätzung gelangen, dass ihm – unter Berücksichtigung der Eigentümerstruktur – aufgrund der Mitgliedschaft von Prof. Dr. Ulrich Lehner eine angemessene Anzahl unabhängiger Mitglieder angehört. Vorsorglich wird deshalb erklärt, dass der Empfehlung gemäß Ziffer 5.4.2 Satz 1 DCGK nicht entsprochen wurde, mit Reduktion des Aufsichtsrats auf sechs Mitglieder wird der Empfehlung in Ziffer 5.4.2 Satz 1 DCGK zukünftig entsprochen.

Der Empfehlung zur Nachhaltigkeit der Aufsichtsratsvergütung in Ziffer 5.4.6 Abs. 2 DCGK wurde nicht entsprochen und wird auch zukünftig nicht entsprochen. Unter Berücksichtigung der vornehmlich überwachenden Tätigkeit des Aufsichtsrats, die nach gemeinsamer Auffassung des Vorstands und des Aufsichtsrats die Gefahr kurzfristigen Handelns begrenzt erscheinen lässt, enthält die derzeitige erfolgsorientierte Vergütung eine ausreichende Nachhaltigkeitskomponente.

Der bisherigen Empfehlung in Ziffer 6.2 DCGK in der Kodexfassung vom 5. Mai 2015 zur Angabe von durch Organmitglieder an der Gesellschaft gehaltenen Aktien wurde bis zu ihrer Aufhebung nicht entsprochen. Stimmrechtsmitteilungen unserer Aktionäre nach der europäischen Marktmissbrauchsverordnung und vormals dem Wertpapierhandelsgesetz werden wie vorgeschrieben von der Porsche Automobil Holding SE veröffentlicht. Mitteilungen über Erwerb und Veräußerung von Porsche Vorzugsaktien durch Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder gemäß Art. 19 der europäischen Marktmissbrauchsverordnung und vormals dem Wertpapierhandelsgesetz werden veröffentlicht, soweit dies vorgeschrieben ist.

Stuttgart, 9. März 2018
Porsche Automobil Holding SE

Der Aufsichtsrat

Der Vorstand

Porsche SE Aktie

Aktienmärkte[1]

Der Ausgang der Präsidentschaftswahl in den USA war auch 2017 eines der, wenn nicht das dominierende Thema an den internationalen Kapitalmärkten. Hinzu kamen die Unsicherheit über die weitere konjunkturelle Entwicklung sowie die Geldpolitik der wichtigsten Notenbanken – allen voran der US-amerikanischen Notenbank. Dabei geriet die Entscheidung Großbritanniens, die Europäische Union verlassen zu wollen, etwas in den Hintergrund, war aber mit zunehmender Intensität der Austrittsverhandlungen präsent.

Der Deutsche Aktienindex (DAX) startete mit einem Sprung um mehr als 110 Punkte in das neue Handelsjahr: Er beendete den ersten Handelstag 2017 mit 11.598,33 Punkten und damit deutlich über dem Schlussstand für 2016 von 11.481,06 Zählern. In der ersten Februar-Hälfte markierte der deutsche Leitindex dann mit 11.509,84 Punkten sein Jahrestief, beendete das Berichtsjahr aber auf einem Stand von 12.917,64 Punkten – ein Plus von 12,51 Prozent gegenüber dem Vorjahresschluss. Der Jahreshöchststand wurde am 3. November mit 13.478,86 Zählern erreicht.

Der EuroStoxx wies zum Ende des Berichtsjahres 2017 ein Plus von 5,90 Prozent beim Stand von 3.503,96 Punkten aus. In das Jahr gestartet war er mit 3.308,67 Zählern. Bereits am 31. Januar markierte der Europäische Leitindex mit 3.230,68 Punkten seinen Jahrestiefststand. Das Jahreshoch von 3.697,40 Zählern wurde zum Ende des Handelstags am 1. November verzeichnet.

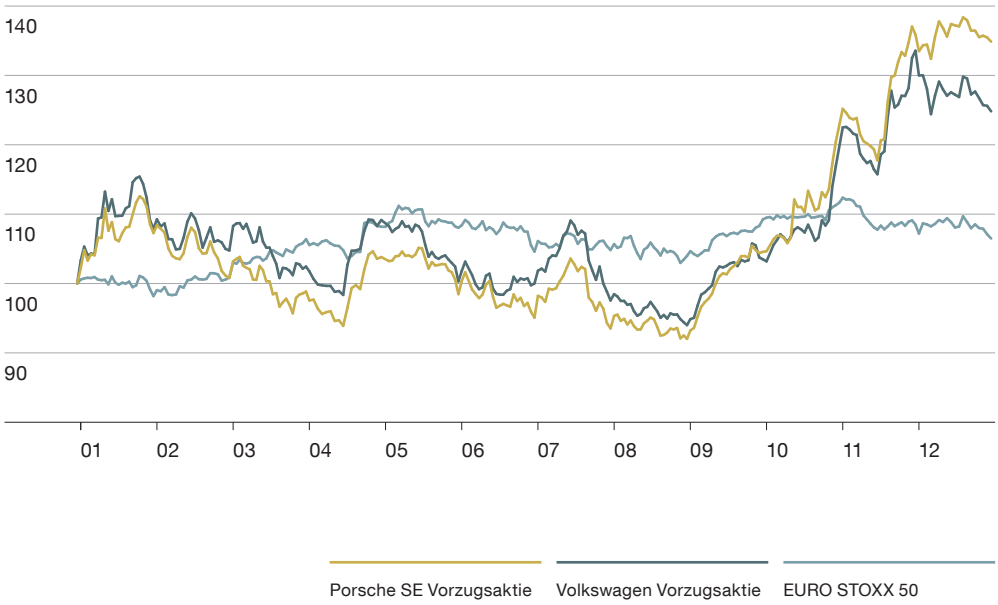
Im Vergleich zu beiden Börsenindizes weist die Vorzugsaktie der Porsche SE für den Berichtszeitraum eine deutlich stärkere Kurssteigerung auf. Das Papier beendete den letzten Handelstag in 2017 mit 69,78 Euro nach 51,74 Euro zum Ende des Vorjahres. Das entspricht einem Plus von 34,87 Prozent. Zunächst hatte die Vorzugsaktie den DAX in den ersten beiden Monaten outperformt, fiel dann aber gegen Ende Februar hinter die Entwicklung des Leitindexes zurück. Das Jahrestief wurde am 31. August mit 47,61 Euro verzeichnet, bevor das Papier zu einer fulminanten Aufholjagd ansetzte und seinen Jahreshöchststand am 18. Dezember mit 71,59 Punkten verzeichnete.

[1] Alle Angaben mit Bezug auf den jeweiligen Tagesschlusskurs.

Hauptversammlung 2017

Auch 2017 fand die ordentliche Hauptversammlung der Porsche SE wieder in der Porsche Arena und der Hanns-Martin-Schleyer-Halle in Stuttgart statt. Mit über 4.000 Aktionärinnen und Aktionären war das Treffen ähnlich gut besucht wie in den Vorjahren. Beschlossen wurde, eine gegenüber dem Vorjahr unveränderte Dividende in Höhe von 1,010 Euro je Vorzugsaktie und 1,004 Euro je Stammaktie auszuschütten. Ebenfalls unverändert gegenüber dem Geschäftsjahr 2015 blieb damit die Ausschüttungssumme in Höhe von 308.393.750 Euro. Vorstand und Aufsichtsrat wurde Entlastung erteilt.

Kursentwicklung Porsche SE Vorzugsaktie 2017
(Index: 30. Dezember 2016)



Basisdaten der Porsche SE Vorzugsaktie

ISIN	DE000PAH0038
WKN	PAH003
Börsenkürzel	PSHG_p.DE, PAH3:GR
Börsenplatz	Alle deutschen Börsen
Handelssegment	General Standard
Sektor	Automobil
Wichtige Indizes	CDAX, General All Share, MSCI Euro Index, STOXX Europe 600 Index, STOXX All Europe 800, EURO STOXX Auto & Parts
Gezeichnetes Kapital[1]	306.250.000 €
Stückelung	Je 153.125.000 Stamm- und Vorzugsaktien
Aktiengattung	Nennwertlose Inhaberaktien

[1] Davon die Hälfte als Stammaktien

Aktionärsstruktur

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

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

Kennzahlen der Porsche SE Aktie

		2017	2016	2015
Jahresschlusskurs[1,2,3]	€	69,78	51,74	50,01
Jahreshöchstkurs[1,2]	€	71,59	54,04	94,56
Jahrestiefstkurs[1,2]	€	47,61	35,94	34,03
Anzahl ausgegebene Stammaktien (31. Dezember)		153.125.000	153.125.000	153.125.000
Anzahl ausgegebene Vorzugsaktien (31. Dezember)		153.125.000	153.125.000	153.125.000
Marktkapitalisierung (31. Dezember)[3,4]	€	21.370.125.000	15.845.375.000	15.315.562.500
Ergebnis je Stammaktie[5]	€	10,87	4,48	-1,01
Ergebnis je Vorzugsaktie[5]	€	10,88	4,49	-1,00
Dividende je Stammaktie	€	1,754[6]	1,004	1,004
Dividende je Vorzugsaktie	€	1,760[6]	1,010	1,010

1 Vorzugsaktie im Xetra-Handel
2 basierend auf Tagesschlusskurs
3 zum 29. Dezember 2017
4 Stammaktien mit dem Marktpreis der Vorzugsaktien bewertet
5 Verwässert und unverwässert
6 Vorschlag an die Hauptversammlung der Porsche SE

Investor Relations-Aktivitäten

Über die regelmäßige Berichterstattung in Konzernquartalsmitteilungen und Halbjahresfinanzberichten sowie der ordentlichen Hauptversammlung hinaus haben Vorstand und Investor Relations im Geschäftsjahr 2017 unverändert intensiven Kontakt zu Analysten und Kapitalmarktteilnehmern gehalten. Dies erfolgte sowohl mit Hilfe von Telefonkonferenzen als auch durch Roadshows zu den wichtigsten Finanzzentren weltweit.

Hinzu kamen Teilnahmen an Kapitalmarktkonferenzen sowohl im In- als auch vor allem im Ausland, um dem jeweiligen Informationsbedürfnis nachzukommen. Privatanleger hatten die Möglichkeit, sich auf einer ganzen Reihe von Veranstaltungen ein persönliches Bild von der Entwicklung der Porsche SE zu machen und Fragen zu stellen.

Ziel dieser Aktivitäten war und ist es, die Kapitalmarktteilnehmer über den Stand der Rechtsstreitigkeiten, der aktuellen Geschäftsentwicklung und der Investmentstrategie zu informieren. Besonders letzteres war durch den Erwerb weiterer Beteiligungen ein zentrales Thema im zweiten Halbjahr des Berichtsjahres.

Positiv aufgenommen wurde auch der Relaunch der Website der Porsche SE unter www.porsche-se.com in neuer Struktur und neuem Design. Technisch ermöglicht der neue Auftritt die automatische Anpassung der Webseiten-Inhalte an das jeweils benutzte Endgerät. Ergänzt wurde dies im weiteren Jahresverlauf durch einen Auftritt im Karrierenetzwerk LinkedIn, wodurch die Aktivitäten der Porsche SE gerade im Beteiligungsmanagement nochmals einer breiteren Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden können. Investor Relations arbeitet weiter daran, die Aktivitäten der Porsche SE über unterschiedliche Kommunikationskanäle verfügbar zu machen.

Investitionsstrategie der Porsche SE

Die Porsche SE hat 2017 ihre Investitionsstrategie mit dem Erwerb von drei Unternehmensbeteiligungen weiter verfolgt. Dabei wurde der Fokus auf Venture-Beteiligungen ausgedehnt. Das Beteiligungsportfolio ist komplementär zum Kerninvestment Volkswagen AG.

Seit Mitte 2012 ist die Porsche SE eine reine Holdinggesellschaft, die insbesondere die Mehrheit der Stammaktien an der Volkswagen Aktiengesellschaft verwaltet. Darüber hinaus verfolgt die Porsche SE eine Investitionsstrategie zum Erwerb weiterer Beteiligungen. Bei der Suche nach attraktiven Beteiligungsmöglichkeiten profitiert das Unternehmen dabei insbesondere von der Anbindung an eines der weltweit größten automobilen und industriellen Netzwerke.

Ziel der Porsche SE ist es, sich als langfristig orientierter Finanzinvestor und bevorzugter Beteiligungspartner im Markt zu etablieren und mit einem ausgewogenen Risikoprofil eine nachhaltige Wertsteigerung für ihre Aktionäre zu erreichen. Vor diesem Hintergrund setzt sich die Porsche SE mit der Zukunft von Mobilität im weitesten Sinne sowie der industriellen Fertigung auseinander. Dabei beschäftigt sich die Porsche SE intensiv mit der Frage, welche Technologien die Zukunft der Mobilität und die industrielle Fertigung maßgeblich gestalten werden und wie diese Technologien in profitable Geschäftsmodelle überführt werden können.

Vorrangige Investitionskriterien für künftige Beteiligungen sind dabei der Bezug zur automobilen Wertschöpfungskette, der Zukunft der Mobilität und der industriellen Fertigung sowie ein überdurchschnittliches Wachstumspotenzial basierend auf makroökonomischen sowie daraus abgeleiteten branchenspezifischen Trends.

Die automobile Wertschöpfungskette umfasst die gesamte Bandbreite von Basistechnologien über die Unterstützung des Entwicklungs- und Produktionsprozesses bis hin zu fahrzeug- und mobilitätsbezogenen Dienstleistungen. Aktuell fokussiert die Porsche SE ihre Suche insbesondere auf Technologien rund um die Themen Autonomes Fahren, Elektromobilität, Verkehrsinfrastruktur und innovative Produktions- bzw. Fertigungsmethoden sowie neuartige Mobilitätsangebote.

Neue Beteiligungsmöglichkeiten werden fortlaufend geprüft.

Aufbau eines Venture-Portfolios

Neben Beteiligungen an etablierten Unternehmen hat die Porsche SE ihren Investitionsfokus im abgelaufen Geschäftsjahr auf junge Unternehmen und Start-ups erweitert.

Gerade Start-ups haben das Potenzial, die Mobilität und die industrielle Fertigung künftig grundlegend zu verändern und sind nicht zuletzt eine wichtige Quelle für Innovationen. Um von dieser Innovationskraft finanziell langfristig zu profitieren, ist es notwendig, bereits frühzeitig entsprechende Technologien und Geschäftsmodelle zu identifizieren und mittels Investitionen zu fördern.

Mit dem Aufbau eines diversifizierten Portfolios aus Venture-Beteiligungen wird die Investitionsstrategie selektiv erweitert, ohne das Risikoprofil der Porsche SE grundlegend zu verändern. Dabei agiert das Unternehmen als fokussierter Finanzinvestor mit starker Sektor-Expertise und einem bedeutenden Netzwerk.

Angestrebt wird ein jährliches Investitionsvolumen für Venture-Beteiligungen im zweistelligen Millionen-Euro-Bereich.

Erwerb der PTV Planung Transport Verkehr AG

Im September 2017 hat ein Unternehmen des Porsche SE Konzerns knapp 100 Prozent der Anteile an dem deutschen Unternehmen PTV Planung Transport Verkehr AG („PTV AG"), Karlsruhe, erworben. Das Unternehmen ist ein führender Anbieter von Software für Verkehrsplanung und -management sowie Transportlogistik.

Der Erwerb der PTV AG ist ein weiterer wichtiger Schritt beim Aufbau des Beteiligungsportfolios. Als Investor möchte die Porsche SE das Geschäft der PTV Group nachhaltig ausbauen. Sie verfügt über ein bewährtes Geschäftsmodell und bewegt sich an der Schnittstelle wesentlicher Trends, die besonders relevant für die künftige Entwicklung der Mobilitätslandschaft sind. Gerade im Bereich der Optimierung von Personen- und Warenströmen besteht für die PTV Group ein erhebliches Wachstumspotenzial.

Unternehmensprofil PTV Group
Das Unternehmen mit Hauptsitz in Karlsruhe beschäftigt weltweit rund 800 Mitarbeiter an mehr als 20 Standorten. Software-Lösungen der PTV Group werden weltweit von über 2.500 Städten genutzt. Transporte in über einer Million Fahrzeugen werden mit PTV-Software täglich disponiert. Die Softwarelösungen helfen damit Städten und Unternehmen, Zeit und Kosten zu sparen, Straßen sicherer zu machen und Auswirkungen auf die Umwelt zu reduzieren.

Die PTV AG wurde 1979 als Spin-off der Universität Karlsruhe, heute Karlsruher Institut für Technologie (KIT), gegründet. Aus einem der weltweit ersten Computerprogramme zur Tourenplanung hat sich seitdem ein führender Software-Anbieter für die Planung und Optimierung von Verkehr und Transportlogistik entwickelt. Das aktuelle Angebot gliedert sich in drei Bereiche: Verkehrssoftware, Logistiksoftware und Beratungsdienstleistungen.

Bereich Verkehrssoftware
Die Produkte im Bereich Verkehrssoftware unterstützen Infrastrukturbetreiber und die öffentliche Hand bei der Planung und Optimierung von Verkehr und Mobilität. Sie werden zum einen zur Verbesserung des Verkehrsflusses auf der bestehenden Infrastruktur und zum anderen zur Entwicklung einer neuen, zukunftsfähigen Infrastruktur verwendet. Dazu zählen Anwendungen für die Modellierung und Simulation von Verkehrsnetzen für alle Verkehrsmodi, zur Verkehrsprognose, für Verkehrsmanagement in Echtzeit sowie für die Entwicklung von „Mobility as a Service"-Lösungen (MaaS).

Bereich Logistiksoftware
Das Know-how der PTV Group unterstützt die Optimierung von logistischen Prozessketten und Gütertransporten – von der strategischen Planung bis zur Transportdurchführung in Echtzeit und von der zentralen Disponentenlösung bis zur Navigation im einzelnen Fahrzeug. Das Leistungsspektrum umfasst Software unter anderem für die Routen- und Tourenplanung, Distributionsplanung, Vertriebsmanagement sowie Lkw-Navigation und -Parkplatzsuche.

Beratungsdienstleistungen
Mit ihrem Dienstleistungsangebot liefert die PTV Group Gemeinden, Städten und Staaten nachhaltige Konzepte und Lösungen im Verkehrswesen und in Infrastrukturprojekten. So hat die PTV Group maßgeblich an der sogenannten Lissabon-Studie der OECD mitgewirkt und gehörte zu einem ausgewählten Kreis von Unternehmen, die die Auswirkung von selbstfahrenden Fahrzeugflotten auf unsere Städte analysiert haben.

Die PTV Group steht zudem im engen Austausch mit Forschung und Lehre. Mit dem PTV Academics Programm werden Professoren aus aller Welt auf einer einzigartigen Plattform zum Austausch von Gedanken und Forschungsergebnissen zur Entwicklung innovativer Technologien vernetzt.

INRIX

Das US-amerikanische Technologieunternehmen INRIX Inc., Kirkland, Washington (USA), nimmt eine weltweit führende Position im Bereich Connected-Car-Dienstleistungen und Echtzeitverkehrsinformationen ein. Im September 2014 hat die Porsche SE Anteile an dem Unternehmen erworben.

INRIX hat sich auf die Echtzeitverarbeitung ortsbezogener Daten spezialisiert. Das Unternehmen greift hierfür auf ein umfangreiches Crowd-Sourcing-Netzwerk von Datenquellen zurück, das sich aus Fahrzeugen, Smartphones und Straßensensoren speist. Diese werden mit weiteren Informationen, wie zum Beispiel lokalen Wetterdaten, angereichert. Auf Basis dieser Daten und innovativer Algorithmen wird beispielsweise eine kontinuierliche Verbesserung von Routenempfehlungen erreicht.

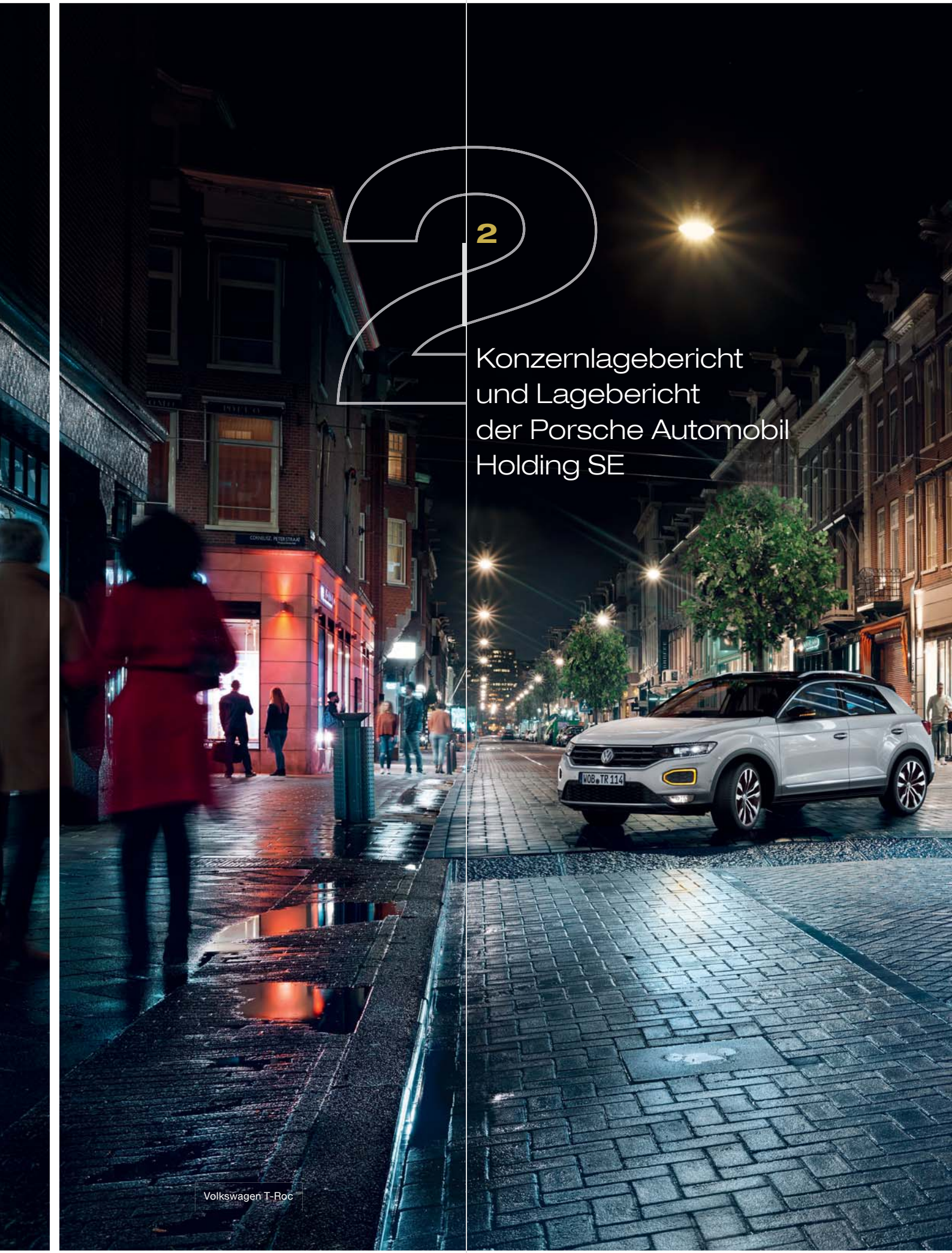
Darüber hinaus hat INRIX sein Produktportfolio stetig weiterentwickelt und bietet heute Lösungen im Bereich Parken und Infotainment für Automobilhersteller sowie Analytik für Städte und Unternehmen an. Auf Basis seiner Datenquellen kann INRIX sämtliche Verkehrsströme in Städten in einem hohen Detailgrad analysieren. Das Unternehmen unterstützt damit zum einen Behörden, die in der Stadtplanung und in Verkehrsleitzentralen tätig sind, zum anderen aber auch Unternehmen, zum Beispiel aus dem Einzelhandel oder der Immobilienbranche bei Standortentscheidungen.

Venture-Beteiligungen

Ein Unternehmen des Porsche SE Konzerns hat im November 2017 Venture-Beteiligungen im jeweils einstelligen Prozentbereich an den beiden US-Unternehmen Markforged Inc. sowie Seurat Technologies Inc. erworben. Beide Unternehmen sind im Bereich der additiven Fertigung bzw. des 3D-Drucks aktiv. Das Investitionsvolumen für beide Beteiligungen lag jeweils im einstelligen Millionen-Euro-Bereich.

Markforged und Seurat
Markforged, Watertown, Massachusetts (USA), wurde 2013 gegründet und entwickelt und vertreibt 3D-Drucker und 3D-Drucklösungen. Es bietet die einzige industrielle 3D-Druck-Plattform, die hochfeste Teile aus der kompletten Palette an Materialien von Kohlefaser bis Metall herstellt. Ein Alleinstellungsmerkmal des Unternehmens ist zudem die Fähigkeit des Drucks von endlosfaserverstärkten Kunststoffen. Darüber hinaus hat das Unternehmen im vergangenen Jahr seinen ersten 3D-Metalldrucker für industrielle Anwendungen vorgestellt. Die Technologie von Markforged wird weltweit bereits von mehreren tausend Kunden genutzt.

Seurat Technologies mit Hauptsitz in Wilmington, Massachusetts (USA), wurde 2015 gegründet und entwickelt eine neuartige Technologie im Bereich des 3D-Metalldrucks. Diese Technologie wird eine signifikante Geschwindigkeitserhöhung im 3D-Metalldruck ermöglichen und fördert damit den Einsatz in der industriellen Serienfertigung.



Volkswagen T-Roc

2 Konzernlagebericht und Lagebericht der Porsche Automobil Holding SE


T-ROC
WOB TR 113


RADIO
MEDIA
PHONE
VOICE
NAV
APP
CAR
MENU
AIRBAG

2

Konzernlagebericht und Lagebericht der Porsche Automobil Holding SE

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 2017 beschäftigte der Porsche SE Konzern 823 Mitarbeiter (31. Dezember 2016: 30 Mitarbeiter). Die Erhöhung ist auf die Einbeziehung der PTV Group (PTV AG und ihre Tochtergesellschaften) zurückzuführen.

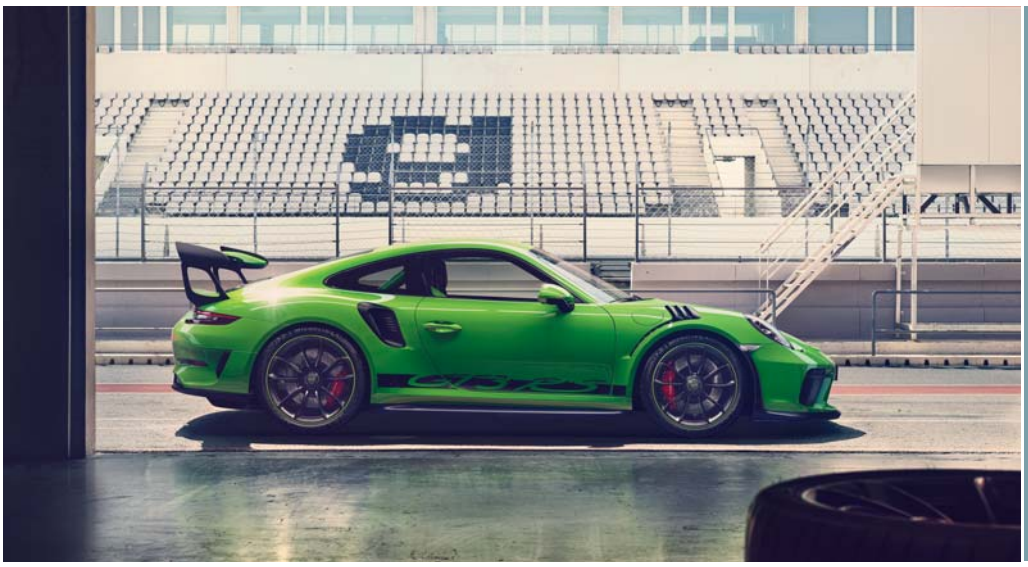
Zum Porsche SE Konzern gehören die Porsche Beteiligung GmbH, Stuttgart, die Porsche Zweite Beteiligung GmbH, Stuttgart inkl. der PTV Group, die Porsche Dritte Beteiligung GmbH, Stuttgart, die Porsche Vierte Beteiligung GmbH, Stuttgart, und der Spezialfonds HI-Liquiditätsfonds; die Beteiligungen an der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

Die Geschäftstätigkeit der Porsche SE besteht im Wesentlichen im Halten und Verwalten von Beteiligungen. Die Lageberichte für die Porsche SE und für den Porsche SE Konzern sind in diesem Bericht zusammengefasst.

Beteiligungsmanagement der Porsche SE

Die Porsche SE ist eine Holdinggesellschaft. Sie hält insbesondere die Mehrheit der Stammaktien an der Volkswagen AG, einem der weltweit führenden Automobilhersteller. Der Volkswagen Konzern besteht aus zwölf Marken aus sieben europäischen Staaten: Volkswagen Pkw, Audi, SEAT, ŠKODA, Bentley, Bugatti, Lamborghini, Porsche, Ducati, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Scania und MAN. Die Porsche SE hält des Weiteren Anteile an dem US-amerikanischen Technologieunternehmen INRIX. INRIX nimmt eine weltweit führende Position im Bereich Connected-Car-Dienstleistungen und Echtzeitverkehrsinformationen ein. Darüber hinaus hat ein Unternehmen des Porsche SE Konzerns Anfang September die PTV Planung Transport Verkehr AG („PTV AG“), Karlsruhe, erworben. Aufgrund des Erwerbs der PTV Group unterscheidet der Porsche SE Konzern zukünftig zwei Segmente. Das erste Segment repräsentiert den „Porsche SE Holdingbetrieb“ („PSE“) inkl. der at Equity-Beteiligungen und das zweite Segment „Intelligent Transport Systems“ („ITS“) umfasst aktuell die Entwicklung intelligenter Softwarelösungen für die Transportlogistik, die Verkehrsplanung und das Verkehrsmanagement.

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



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

Neben etablierten mittelständischen Unternehmen hat die Porsche SE ihren Investitionsfokus zuletzt auch auf junge Unternehmen ab der Gründungsphase erweitert. In diesem Zusammenhang hat ein Unternehmen des Porsche SE Konzerns im Herbst 2017 Venture-Beteiligungen im jeweils einstelligen Prozentbereich an den beiden US-Unternehmen Markforged Inc., Watertown, Massachusetts/USA sowie Seurat Technologies Inc., Wilmington, Massachusetts/USA erworben. Beide Unternehmen sind im Bereich der additiven Fertigung, auch 3D-Druck genannt, aktiv. Das Investitionsvolumen für beide Beteiligungen liegt im einstelligen Millionen-Euro-Bereich.

Steuerungs- und Kennzahlensystem

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

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

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

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

Wirtschaftsbericht

Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern

Dieselthematik auf Ebene des Volkswagen Konzerns

Am 18. September 2015 informierte die US-amerikanische Umweltschutzbehörde Environmental Protection Agency (EPA) in einer „Notice of Violation“ die Öffentlichkeit, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NO_x)-Emissionen festgestellt wurden. Infolgedessen nahmen Behörden weltweit in ihren jeweiligen Rechtsordnungen ihre eigenen Untersuchungen auf (sogenannte „Dieselthematik“).

Im Geschäftsjahr 2017 waren zusätzliche Aufwendungen in Höhe von 3,2 Mrd. € auf Ebene des Volkswagen Konzerns zu erfassen. Der Anstieg resultiert aus höheren Aufwendungen für Gewährleistungen in Höhe von 2,2 Mrd. € sowie Rechtsrisiken in Höhe von 1,0 Mrd. €. Wesentlicher Hintergrund für die Aufstockung der Vorsorgen ist, dass sich die im Rahmen des geschlossenen Vergleichs umzusetzenden Rückkauf-/Nachrüstprogramme von 2,0 l TDI Fahrzeugen in Nordamerika aufwendiger gestalten. Resultierend aus der stetigen Überwachung der Programmverläufe stellt sich die Aktion umfangreicher und technisch anspruchsvoller dar, womit auch eine zeitliche Ausdehnung der Abwicklung verbunden ist. Insgesamt ergaben sich in den Jahren 2015 bis 2017 aus der Dieselthematik Sondereinflüsse auf Ebene des Volkswagen Konzerns in Höhe von minus 25,8 Mrd. €.

Die Porsche SE ist als Mehrheitsaktionär weiterhin von dieser Thematik insbesondere im Rahmen ihres Ergebnisses aus at Equity bewerteten Anteilen betroffen. Des Weiteren ist die anteilige Börsenkapitalisierung ihrer Beteiligung an der Volkswagen AG durch die sich hieraus ergebende Entwicklung des Aktienkurses der Volkswagen Stamm- und Vorzugsaktien beeinflusst. Zum 31. Dezember 2017 ergibt sich auf Grundlage der Ertragserwartungen kein Wertberichtigungsbedarf für den at Equity-Buchwert der Beteiligung an der Volkswagen AG. Jedoch sind insbesondere bei einem weiteren Anstieg der Kosten zur Bewältigung der Dieselthematik unverändert Auswirkungen auf die Werthaltigkeit der Beteiligung möglich. Schließlich können sich weiterhin Folgewirkungen auf die Dividendenpolitik der Volkswagen AG und somit auf die Mittelzuflüsse auf Ebene der Porsche SE ergeben. Aus dieser Thematik resultierende Rechtsrisiken aus gegen die Porsche SE geltend gemachten Ansprüchen können sich ebenfalls auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns auswirken. Zu Einzelheiten diesbezüglich verweisen wir auf die Ausführungen zu den wesentlichen Ereignissen und Entwicklungen im Volkswagen Konzern, auf die Erläuterungen zur Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage und auf das Kapitel „Prognosebericht und Ausblick“. 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.

Porsche SE erwirbt PTV AG

Am 4. September 2017 hat ein Unternehmen des Porsche SE Konzerns 99,9 % der stimmberechtigten Anteile an der PTV AG erworben. Das Unternehmen ist ein führender Anbieter von Software für Verkehrsplanung und -management sowie Transportlogistik.

Der Erwerb der PTV Group ist ein weiterer wichtiger Schritt beim Aufbau des Beteiligungsportfolios der Porsche SE. Die PTV Group bewegt sich an der Schnittstelle wesentlicher Trends, die besonders relevant für die künftige Entwicklung der Mobilitätslandschaft sind. Gerade im Bereich der Optimierung von Personen- und Warenströmen besteht für die PTV Group ein erhebliches Wachstumspotenzial. Das Unternehmen besetzt mit seinen Software-Lösungen Schlüsselfunktionen in den Bereichen des intelligenten Verkehrs- und Flottenmanagements.

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

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

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

12. Oktober 2017 statt. In diesem Termin hat das Oberlandesgericht Celle angekündigt, weitere Feststellungsziele zu ergänzen, und seine vorläufige Auffassung zum Sach- und Streitstand erläutert. Aufgrund mehrerer, zwischenzeitlich abgewiesener Befangenheitsanträge hat das Oberlandesgericht Celle die für 2017 vorgesehenen Verhandlungstermine aufgehoben. Ein neuer Termin zur Fortsetzung der mündlichen Verhandlung wurde noch nicht bestimmt. Die Porsche SE ist der Auffassung, dass die Klagen in den ausgesetzten Ausgangsverfahren unbegründet und die im Musterverfahren mit den Feststellungszielen begehrten Feststellungen nicht zu treffen sind. Die Porsche SE sieht sich durch den bisherigen Verlauf der mündlichen Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Celle in dieser Auffassung bestätigt.

Des Weiteren sind bzw. waren folgende Verfahren im Zusammenhang mit dem Vorwurf der Marktmanipulation rechtshängig:

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

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

30. Januar 2015 hat das Oberlandesgericht Stuttgart die sofortige Beschwerde zurückgewiesen. Die Beklagte hat Rechtsbeschwerde zum Bundesgerichtshof eingelegt. Mit Beschluss vom 13. September 2016 hat der Bundesgerichtshof den Beschluss des Oberlandesgerichts Stuttgart vom 30. Januar 2015 aufgehoben und die Sache zur erneuten Entscheidung an das Oberlandesgericht Stuttgart zurückverwiesen. Die Porsche SE hält die in England erhobene Klage für unzulässig und die geltend gemachten Ansprüche für unbegründet.

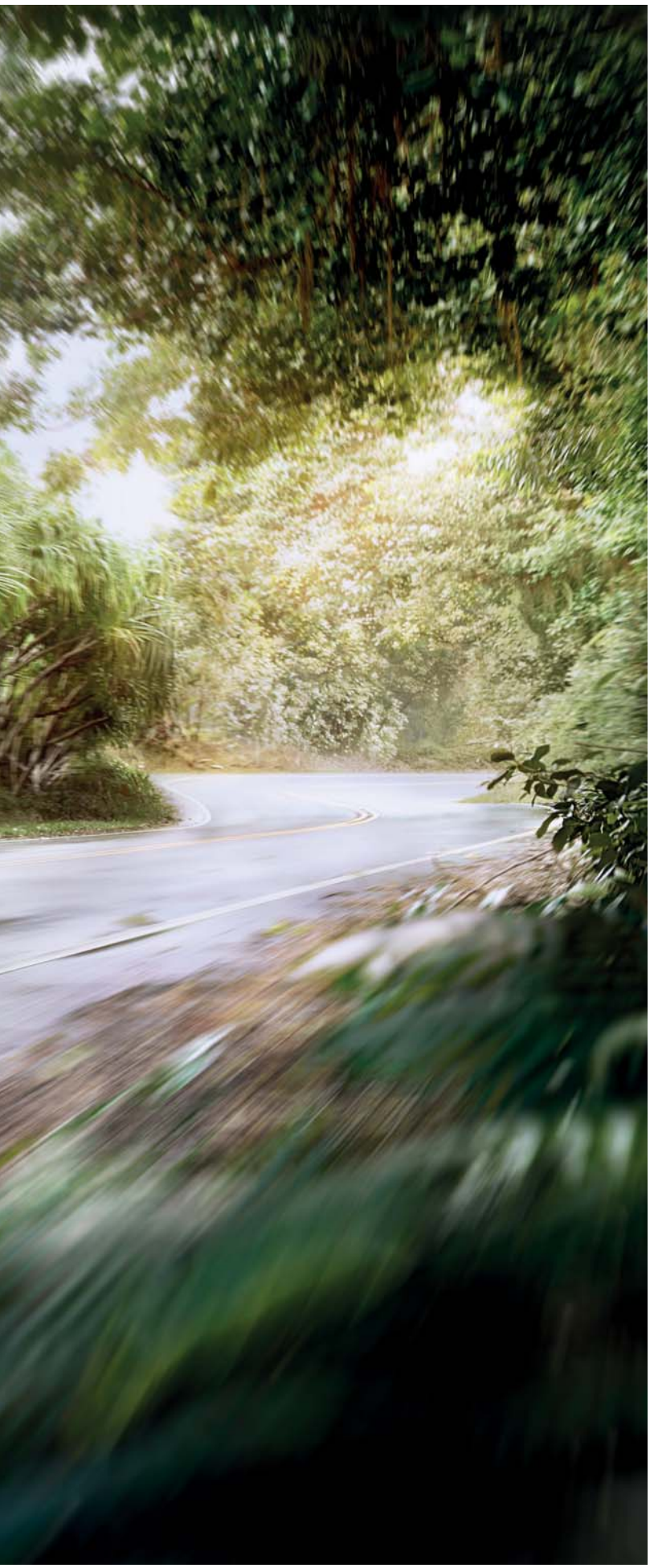
Im Zusammenhang mit dem Aufbau der Beteiligung an der Volkswagen AG sind bislang insgesamt fünf Schadensersatzklagen mit einem Gesamtstreitwert von ursprünglich rund 1,36 Mrd. € (zzgl. Zinsen) rechtskräftig abgewiesen oder zurückgenommen worden. Die ehemaligen Vorstandsmitglieder Dr. Wendelin Wiedeking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

Klageverfahren und rechtliche Risiken im Zusammenhang mit der Dieselthematik

Im Zusammenhang mit der Dieselthematik (siehe dazu die Darstellung im Abschnitt „Die Dieselthematik“ im Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern“) sind gegen die Porsche SE folgende Ansprüche geltend gemacht worden:

Seit April 2016 sind gegen die Porsche SE 189 Klageverfahren vor dem Landgericht Stuttgart anhängig gemacht oder zum Landgericht Stuttgart verwiesen worden. Eine Klage wurde im November 2017 zurückgenommen. Die anhängigen Klagen sind auf Zahlung von Schadensersatz, soweit beziffert, in Höhe von insgesamt rund 934 Mio. € (zzgl. Zinsen) und teils auf Feststellung einer Schadensersatzverpflichtung gerichtet. Die Kläger werfen der Porsche SE angeblich pflichtwidrig unterlassene 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 Volkswagen AG und die Kläger haben in einem Teil dieser Verfahren Befangenheitsanträge gestellt, über die noch nicht entschieden ist. Ein Teil der Kläger hat Musterverfahrensanträge nach dem KapMuG gestellt. Die Porsche SE hat hilfsweise für den Fall, dass das Landgericht Stuttgart Klagen nicht ohne weiteres abweist, in insgesamt zehn dieser Verfahren den Erlass eines KapMuG-Vorlagebeschlusses mit sechs näher bezeichneten Feststellungszielen beantragt. Das Landgericht Stuttgart hat mit Blick auf die vorgenannten KapMuG-Anträge am 28. Februar 2017 einen Vorlagebeschluss erlassen, mit dem es insgesamt neun der von den Klägern geltend gemachten Feststellungsziele sowie die vorgenannten sechs hilfsweise von der Porsche SE geltend gemachten Feststellungsziele dem Oberlandesgericht


PORSCHE
S XX 718



Stuttgart zur Entscheidung vorlegt. Das Landgericht Stuttgart hat zudem am 6. Dezember 2017 in einem Verfahren gegen die Volkswagen AG einen KapMuG-Vorlagebeschluss bezüglich Fragen der örtlichen Zuständigkeit in Bezug auf Anlegerklagen im Zusammenhang mit der Dieselthematik erlassen. Die Kläger haben zum Teil Verfahrensaussetzungen im Hinblick auf diesen Vorlagebeschluss beantragt. Zum Teil haben die Kläger Verfahrensaussetzungen nach dem KapMuG im Hinblick auf einen KapMuG-Vorlagebeschluss des Landgerichts Braunschweig in Schadensersatzverfahren, die gegen die Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieselthematik geführt werden, beantragt. Es ist derzeit offen, in welchem Umfang die beim Landgericht Stuttgart anhängigen Verfahren etwa im Hinblick auf den Vorlagebeschluss des Landgerichts Braunschweig oder im Hinblick auf die Vorlagebeschlüsse des Landgerichts Stuttgart ausgesetzt werden. 102 Verfahren hat das Landgericht Stuttgart seit Anfang Mai 2017 im Hinblick auf seinen Vorlagebeschluss vom 28. Februar 2017 ganz oder teilweise ausgesetzt und, soweit das Landgericht Stuttgart die Verfahren nicht ausgesetzt hat, zum Teil eine Klagerücknahme angeregt. In 28 Verfahren hat das Landgericht Stuttgart per Beschluss entschieden, dass das jeweilige Verfahren nicht im Hinblick auf seinen Vorlagebeschluss vom 28. Februar 2017 ausgesetzt wird. Die Porsche SE hält die Klagen für unbegründet.

Vor dem Landgericht Braunschweig sind seit September 2016 sieben Klagen gegen die Porsche SE erhoben worden. Die Porsche SE ist dabei jeweils gemeinsam mit der Volkswagen AG verklagt. Die Klagen stützen sich auf angebliche Schadensersatzansprüche wegen unterlassener unverzüglicher Veröffentlichung von Insiderinformationen. Sie zielen auf die Leistung von Schadensersatz durch die Porsche SE in Höhe von ursprünglich insgesamt rund 170.000 € ab. Die Volkswagen AG hat in Bezug auf fünf Klagen beim Oberlandesgericht Braunschweig Anträge auf Bestimmung des Landgerichts Braunschweig als zuständiges Gericht gestellt. In Bezug auf vier Verfahren hat zudem die Klägerseite entsprechende Gerichtsstandsbestimmungsanträge beim Oberlandesgericht Braunschweig gestellt. Das

Oberlandesgericht Braunschweig hat im Oktober 2017 in zwei Verfahren mit einem Gesamtstreitwert von rund 136.000 € das Landgericht Stuttgart als zuständiges Gericht bestimmt. Das Landgericht Braunschweig hat die beiden Verfahren dementsprechend an das Landgericht Stuttgart abgegeben. In drei Verfahren hat das Oberlandesgericht Braunschweig die Gerichtsstandsbestimmungsanträge zurückgewiesen. Die Klägerseite hat teilweise die Aussetzung des Verfahrens im Hinblick auf den KapMuG-Vorlagebeschluss des Landgerichts Braunschweig beantragt. Teilweise haben die Kläger ihr Einverständnis mit einer solchen Aussetzung erklärt. Ein Teil der Kläger hat zudem die Aussetzung auf den Vorlagebeschluss des Landgerichts Stuttgart vom 6. Dezember 2017 bezüglich Fragen der örtlichen Zuständigkeit beantragt. Eines der an das Landgericht Stuttgart abgegebenen Verfahren hatte das Landgericht Braunschweig zuvor hinsichtlich der Volkswagen AG im Hinblick auf den Vorlagebeschluss des Landgerichts Braunschweig ausgesetzt. Mit Beschlüssen vom 21. Februar 2018 hat das Landgericht Braunschweig zwei der bei ihm anhängigen Verfahren hinsichtlich der Porsche SE und der Volkswagen AG im Hinblick auf den Vorlagebeschluss des Landgerichts Braunschweig sowie den Vorlagebeschluss des Landgerichts Stuttgart vom 6. Dezember 2017 bezüglich Fragen der örtlichen Zuständigkeit ausgesetzt. Die Porsche SE prüft, ob sie gegen diese Beschlüsse Rechtsbehelfe ergreift. Eine Entscheidung über die Aussetzung der übrigen drei noch anhängigen Verfahren steht noch aus. Die Porsche SE hält die Klagen für unzulässig und unbegründet.

Im November 2015 hat ein Käufer eines Volkswagen- und eines Audi 3,0 l TDI-Dieselfahrzeugs im US-Bezirksgericht für den Eastern District of Michigan unter anderem gegen die Volkswagen AG und die Porsche SE eine Sammelklage erhoben. Der Kläger behauptet, die Beklagten hätten US-Verbraucher auf betrügerische Weise veranlasst, Volkswagen-, Audi- und Porsche- 2,0 l TDI- und 3,0 l TDI-Dieselfahrzeuge zu kaufen, die verbotene Abschaltvorrichtungen eingebaut haben. Die Ansprüche dieses Klägers gegen die Porsche SE haben sich im Geschäftsjahr 2017 erledigt.

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

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

Ermittlungsverfahren

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

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

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

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

Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern

Die Dieselthematik

Unregelmäßigkeiten bei NO_x-Emissionen
Am 18. September 2015 veröffentlichte die US-amerikanische Umweltschutzbehörde (Environmental Protection Agency, EPA) eine „Notice of Violation“ und gab öffentlich bekannt, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit 2,0 l Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns in den USA Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NO_x)-Emissionen festgestellt wurden. In diesem Zusammenhang informierte die Volkswagen AG darüber, dass in weltweit rund elf Millionen Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Typs EA 189 auffällige Abweichungen zwischen Prüfstandswerten und realem Fahrbetrieb festgestellt wurden. Am 2. November 2015 gab die EPA mit einer „Notice of Violation“ bekannt, dass auch bei der Software von US-Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Typs V6 mit 3,0 l Hubraum Unregelmäßigkeiten festgestellt wurden.

In den USA und dem Rest der Welt wurden daraufhin zahlreiche gerichtliche und behördliche Verfahren eingeleitet. Im Geschäftsjahr 2017 ist es Volkswagen gelungen, einen Großteil der wesentlichen gerichtlichen und behördlichen Verfahren in den USA durch Abschlüsse von Vergleichsvereinbarungen zu beenden. Hierzu zählen insbesondere Vergleiche mit dem US-Justizministerium (Department of Justice, „DOJ“). Außerhalb der USA hat Volkswagen zudem mit zahlreichen Behörden Vereinbarungen in Bezug auf die Umsetzung der technischen Maßnahmen erzielt. Detaillierte Informationen zu den einzelnen Vergleichsvereinbarungen sowie zu laufenden gerichtlichen und behördlichen Verfahren sind im Risiko- und Chancenbericht des Volkswagen Konzerns in diesem Konzernlagebericht dargestellt.

Einleitung umfangreicher Untersuchungen durch die Volkswagen AG
Die Volkswagen AG hat unverzüglich nach Veröffentlichung der ersten „Notice of Violation“ eigene interne und auch externe Ermittlungen eingeleitet.

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

Die internationale Anwaltskanzlei Jones Day wurde angesichts der Untersuchungen des DOJ und der Braunschweiger Staatsanwaltschaft sowie weiterer, seinerzeit zu erwartender Ermittlungen und Verfahren von der Volkswagen AG mit der Durchführung einer umfassenden Untersuchung der Dieselthematik beauftragt. Jones Day wurde von der Volkswagen AG angewiesen, dem DOJ Tatsachenbeweise vorzulegen. Um US-amerikanische strafrechtliche Ansprüche beizulegen, haben die Volkswagen AG und das DOJ ein Plea Agreement

abgeschlossen, das ein „Statement of Facts“ beinhaltet, welches eine Zusammenfassung der Tatsachenbehauptungen enthält, die aus Sicht des DOJ für den Vergleich mit der Volkswagen AG relevant waren. Das „Statement of Facts“ stützt sich sowohl auf die faktischen Erkenntnisse von Jones Day als auch auf die vom DOJ selbst ermittelten Beweise.

Jones Day hat die Arbeiten abgeschlossen, die dazu dienten, die Volkswagen AG bei der Einschätzung der strafrechtlichen Vorwürfe gegen das Unternehmen in den USA in Zusammenhang mit der Dieselthematik zu unterstützen. Arbeiten im Zusammenhang mit in den USA und im Rest der Welt anhängigen Rechtsstreitigkeiten dauern jedoch an, bedürfen erheblicher Anstrengungen und werden noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Hierbei wird die Volkswagen AG von mehreren externen Anwaltskanzleien beraten.

Des Weiteren hat die Volkswagen AG – ebenso wie die AUDI AG – im September 2015 in Deutschland Strafanzeige gegen unbekannt erstattet. Die Volkswagen AG und die AUDI AG kooperieren im Rahmen der Aufarbeitung der Vorkommnisse mit allen zuständigen Behörden.

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

In den Monaten nach der Veröffentlichung der International Council on Clean Transportation (ICCT)-Studie im Mai 2014 wurden die der ICCT-Studie zugrundeliegenden Prüfanordnungen intern durch die Volkswagen AG wiederholt und die ungewöhnlich hohen NO_x-Emissionen bei bestimmten 2,0 l Dieselmotoren des Typs EA 189 in den USA bestätigt. Dieses Ergebnis wurde von Volkswagen dem California Air Resources Board (CARB) – eine Einheit der Umweltbehörde des US-Bundesstaates Kalifornien – mitgeteilt und es wurde gleichzeitig angeboten, im Rahmen einer ohnehin in den USA geplanten Servicemaßnahme eine Rekalibrierung der Dieselmotoren des Typs EA 189 in den USA vorzunehmen. Diese Maßnahme wurde vom Ausschuss für Produktsicherheit (APS) der Volkswagen AG bewertet und beschlossen. Der APS veranlasst erforderliche und zweckmäßige Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit und Konformität der in Verkehr gebrachten Produkte der Volkswagen AG. Volkswagen hat keine Erkenntnisse, dass dem APS oder den für die Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014 der Volkswagen AG verantwortlichen Personen ein nach US-amerikanischem Recht unzulässiges „Defeat Device“ als Ursache der Auffälligkeiten offen gelegt wurde. Vielmehr war die

Erwartung der für die Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014 verantwortlichen Personen zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014, dass die Thematik im Rahmen einer Feldmaßnahme mit vergleichsweise geringem Aufwand zu beheben sei.

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

Auch bei der AUDI AG wurden umfangreiche Untersuchungen im Hinblick auf den etwaigen Einsatz von nach US-Recht unzulässigen „Defeat Devices“ in V6 3,0 l Dieselmotoren durchgeführt. Die im Auftrag der Volkswagen AG durchgeführte Untersuchung von Jones Day deckte diese Thematik mit ab.

Die seinerzeit amtierenden Vorstandsmitglieder der AUDI AG haben erklärt, dass sie bis zur Information durch die EPA im November 2015 keine Kenntnisse von dem Einsatz einer unzulässigen „Defeat Device Software“ nach US-amerikanischem Recht in V6 3.0 l TDI-Motoren hatten.

Innerhalb des Volkswagen Konzerns trägt die Volkswagen AG die Entwicklungsverantwortung für die Vierzylinder-Dieselmotoren, wie zum Beispiel Typ EA 189, und die AUDI AG trägt die Entwicklungsverantwortung für die Sechszylinder-Dieselmotoren wie zum Beispiel 3,0 l Dieselmotoren des Typs V6.

Auch aus den bis zum Aufstellungszeitpunkt erfolgten Veröffentlichungen sowie aus den fortgeführten Untersuchungen und Befragungen zur Dieselthematik haben sich für den Vorstand der Volkswagen AG keine belastbaren Erkenntnisse oder Einschätzungen hinsichtlich des Sachverhalts ergeben, die zu einer anderen Bewertung der damit verbundenen Risiken (zum Beispiel Anlegerklagen) führen würden.

Fahrzeuge des Typs EA 189 in der EU/ im Rest der Welt

Außerhalb der USA und Kanadas waren rund 10 Millionen Fahrzeuge mit Dieselmotoren des Typs EA 189 betroffen.

Im ersten Quartal 2017 erteilte das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) die letzten noch ausstehenden behördlichen Genehmigungen für die technischen Maßnahmen zur Umrüstung von 14 Tsd. in seinen Zuständigkeitsbereich fallenden Fahrzeugen des Volkswagen Konzerns mit Dieselmotoren des Typs EA 189.

Das KBA hat für sämtliche Cluster (Fahrzeuggruppen) festgestellt, dass mit der Umsetzung der technischen Maßnahmen keine nachteiligen Veränderungen hinsichtlich des Kraftstoffverbrauchs, der CO_2-Emissionen, der Motorleistung, des maximalen Drehmoments und der Geräuschemissionen verbunden sind. Die Fahrzeuge erfüllen nach der Um-

rüstung auch weiterhin die gesetzlichen Anforderungen sowie die jeweils gültigen Abgasnormen.

Im zweiten Quartal 2017 erteilte die Typengenehmigungsbehörde in Großbritannien, die Vehicle Certification Agency, die noch ausstehenden behördlichen Genehmigungen für die technischen Maßnahmen zur Umrüstung der in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden ŠKODA und SEAT Modelle mit Dieselmotoren des Typs EA 189.

Die technischen Maßnahmen für alle betroffenen Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 in der Europäischen Union wurden ausnahmslos freigegeben und überwiegend durchgeführt.

In einigen Ländern außerhalb der EU ist die technische Maßnahme durch die nationalen Behörden zu genehmigen. Dieser Freigabeprozess konnte – mit Ausnahme von Südkorea – in allen Ländern abgeschlossen werden. Dort wurde die Mehrzahl der Freigaben ebenfalls erteilt; Volkswagen steht mit den Behörden zu den noch ausstehenden Freigaben in engem Kontakt.

Nach aktueller Planung wird sich die Umsetzung der technischen Maßnahmen, die für die Kunden des Volkswagen Konzerns kostenlos sind, ins Jahr 2018 erstrecken.

Weitere Nachrüstprogramme für V6/V8 Motoren
Seit vielen Monaten untersucht die AUDI AG mit Hochdruck alle Diesel-Konzepte auf etwaige Unregelmäßigkeiten und Nachrüstungspotenzial. Seit 2016 läuft dort ein systematischer Überprüfungsprozess für alle Motor- und Getriebevarianten. Dabei wurde mit den Behörden eng zusammengearbeitet und diesen detailliert berichtet, speziell dem Bundesverkehrsministerium und dem KBA. In diesem Kontext hat die AUDI AG am 21. Juli 2017 angekündigt, europaweit bis zu 850 Tsd. Fahrzeuge über Servicemaßnahmen im Emissionsverhalten zu verbessern. Das Nachrüstpaket besteht aus freiwilligen sowie zu einem geringen Teil aus behördlich angeordneten Maßnahmen; hierbei handelt es sich um Maßnahmen im Rahmen eines Rückrufs, die von der AUDI AG selbst vorgeschlagen, dem KBA mitgeteilt und von diesem aufgegriffen und angeordnet wurden.


PORSCHE
S VM 425E

Betroffene Fahrzeuge in den USA/Kanada
In den USA und Kanada sind drei Generationen bestimmter Fahrzeuge mit 2,0 l TDI-Motor sowie zwei Generationen bestimmter Fahrzeuge mit V6 3,0 l TDI-Motor betroffen, insgesamt rund 700 Tsd. Fahrzeuge. Aufgrund deutlich strengerer NO_x-Grenzwerte – im Vergleich zur Europäischen Union und dem Rest der Welt – ist es für Volkswagen hier eine größere technische Herausforderung, die Fahrzeuge so umzurüsten, dass die für die Fahrzeuge in den Vergleichsvereinbarungen festgelegten Emissionsvorgaben erreicht werden.

Die EPA und die CARB haben für die Mehrzahl der betroffenen Fahrzeuge mit 2,0 l TDI-Motor emissionsbezogene Anpassungen genehmigt sowie Wiederverkaufsgenehmigungen erteilt. Die Reparaturgenehmigungen betreffen bestimmte Fahrzeuge der ersten und der zweiten Generation sowie den ersten Teil einer aus zwei Schritten bestehenden Anpassung für Fahrzeuge der dritten Generation. Der zweite Teil dieser Anpassung wurde zur Genehmigung eingereicht. Volkswagen arbeitet in enger Kooperation mit der EPA und der CARB daran, die noch ausstehende Genehmigung zu erhalten. Für Fahrzeuge der zweiten Generation mit Schaltgetriebe hat Volkswagen den Anpassungsvorschlag zurückgezogen.

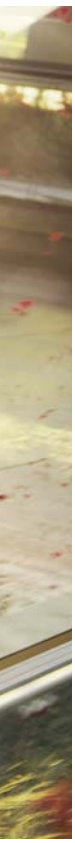
Für Fahrzeuge mit V6 3,0 l TDI-Motor der zweiten Generation haben die EPA und die CARB die Reparaturlösungen genehmigt. Für Fahrzeuge mit V6 3,0 l TDI-Motor der ersten Generation hat Volkswagen Vorschläge für emissionsbezogene Anpassungen eingereicht. Diese Vorschläge werden von der EPA und der CARB geprüft.

Bis zur Erteilung dieser ausstehenden Genehmigungen haben die jeweiligen US-amerikanischen und kanadischen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns einen Verkaufsstopp für die betroffenen Neuwagen und zertifizierte Gebrauchtwagen ausgesprochen. Die schon von den Behörden freigegebenen technischen Lösungen werden bereits umgesetzt.

Rechtsrisiken
Im Zusammenhang mit der Dieselthematik bestehen für den Volkswagen Konzern vielfältige Rechtsrisiken. Aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Sachverhaltsaufklärung sowie der Vielschichtigkeit der einzelnen Einflussfaktoren und den noch andauernden Abstimmungen mit den Behörden unterliegen die für die Dieselthematik im Volkswagen Konzernabschluss gebildeten Rückstellungen sowie die dort angegebenen Eventualverbindlichkeiten und die weiteren latenten Rechtsrisiken zum Teil erheblichen Einschätzungsrisiken. Sollten sich diese Rechtsrisiken verwirklichen, kann dies zu erheblichen finanziellen Belastungen im Volkswagen Konzern führen.

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

Unabhängiger Monitor
Als Bestandteil des am 11. Januar 2017 bekannt gegebenen und am 21. April 2017 von einem US-Bundesgericht bestätigten sogenannten Plea Agreement mit dem DOJ wurde Herr Larry D. Thompson im Juni 2017 zum unabhängigen Compliance Monitor für Volkswagen bestellt. Darüber hinaus wird er bei Volkswagen auch als unabhängiger Compliance Auditor unter dem mit der EPA separat geschlossen sogenannten Third Partial Consent Decree und dem mit dem Bundesstaat Kalifornien und der CARB vereinbarten Third California Partial Consent Decree agieren (zu diesen Vereinbarungen siehe auch unter Rechtsstreitigkeiten im Chancen- und Risikobericht des Volkswagen Konzerns in diesem Konzernlagebericht). Für einen Zeitraum von drei Jahren wird Herr Thompson die Erfüllung der im Plea Agreement und in den Consent Decrees dargelegten Bedingungen durch Volkswagen beurteilen und beaufsichtigen. Dazu zählen auch Maßnahmen zur weiteren Stärkung der Compliance und der Berichts- und Kontrollsysteme bei Volkswagen sowie die Implementierung eines erweiterten Programms für Compliance und ethisches Verhalten.



Geschäftsverlauf

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

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung
Die Weltwirtschaft verzeichnete 2017 beim Bruttoinlandsprodukt (BIP) ein Wachstum von 3,2 % (2,5 %). Sowohl in den fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch in den Schwellenländern verstärkte sich die konjunkturelle Dynamik im Vergleich zum Vorjahr. Die Verbraucherpreise erhöhten sich weltweit – bei einem weiterhin niedrigen Zinsniveau sowie gestiegenen Energie- und Rohstoffpreisen – langsamer als im Vorjahr.

Weltweite Pkw-Neuzulassungen
Im Geschäftsjahr 2017 wuchs das globale Pkw-Marktvolumen um 2,9 % auf 83,5 Mio. Fahrzeuge und verbuchte damit den siebten Rekordwert in Folge. Während sich in den Regionen Asien-Pazifik, Südamerika, Westeuropa sowie Zentral- und Osteuropa die Nachfrage erhöhte, lag das Marktvolumen in Nordamerika sowie in Nahost und Afrika unter den Vorjahreswerten.

Branchenspezifische Rahmenbedingungen
Die branchenspezifischen Rahmenbedingungen wurden wesentlich durch fiskalpolitische Maßnahmen beeinflusst, die im abgelaufenen Geschäftsjahr maßgeblich zu uneinheitlichen Absatzentwicklungen in den Märkten beigetragen haben. Die hierbei eingesetzten Instrumente waren Steuersenkungen beziehungsweise -erhöhungen, Förderprogramme und Kaufprämien sowie Importzölle.

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

Entwicklung der Märkte für Nutzfahrzeuge
Im Geschäftsjahr 2017 war die Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen insgesamt leicht niedriger als im Vorjahr. Weltweit wurden 9,1 Mio. (9,3 Mio.) Fahrzeuge zugelassen. Die weltweite Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t war im Geschäftsjahr 2017 auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten höher als ein Jahr zuvor: 547 Tsd. Fahrzeuge wurden neu zugelassen (plus 7,4 %). Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten lag die Nachfrage nach Bussen deutlich über dem Niveau des Vorjahres. Zu diesem Wachstum trugen insbesondere die Märkte in Zentral- und Osteuropa sowie Südamerika bei.

Auslieferungen von Pkw und Nutzfahrzeugen weltweit
Mit seinen Pkw-Marken ist der Volkswagen Konzern auf allen relevanten Automobilmärkten der Welt vertreten. Zu den Hauptabsatzmärkten gehören derzeit die Region Westeuropa sowie die Länder China, USA, Brasilien und Mexiko. In vielen wichtigen Märkten verzeichnete der Volkswagen Konzern erfreuliche Zuwächse.

Im Berichtsjahr stiegen die weltweiten Auslieferungen von Pkw an Kunden des Volkswagen Konzerns bei teilweise schwierigen Bedingungen in relevanten Märkten wie Großbritannien und den USA auf 10.038.650 Einheiten. Das waren im Vergleich zum Vorjahr 403.164 Fahrzeuge beziehungsweise 4,2 % mehr. Da der Pkw-Gesamtmarkt im gleichen Zeitraum um 2,9 % wuchs, erhöhte sich der weltweite Marktanteil des Volkswagen Konzerns leicht auf 12,1 % (11,9 %). Den größten absoluten Zuwachs verzeichnete der Volkswagen Konzern in China. Unter anderem in Deutschland und Mexiko lagen die Verkaufszahlen unter dem Vorjahreswert. Sämtliche Marken des Volkswagen Konzerns konnten die Auslieferungszahlen des Vorjahres übertreffen. Den größten absoluten Zuwachs verzeichnete die Marke Volkswagen Pkw, die ebenso wie Audi, ŠKODA, Porsche, Bentley und Lamborghini einen neuen Bestwert erreichte.

Der Volkswagen Konzern lieferte im Jahr 2017 weltweit insgesamt 702.805 Nutzfahrzeuge an Kunden aus (plus 6,2 %). Davon entfielen 183.481 (plus 10,7 %) Einheiten auf Lkw und 19.218 (plus 8,1 %) Einheiten auf Busse. Die Verkäufe von leichten Nutzfahrzeugen erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 4,6 % auf 500.106 Fahrzeuge.

Auslieferungen von Pkw, leichten Nutzfahrzeugen, Lkw und Bussen[1]

	2017	2016	Veränderung %
Regionen			
Europa/Übrige Märkte	4.737.630	4.617.709	2,6
Nordamerika	976.396	939.173	4,0
Südamerika	521.585	421.539	23,7
Asien-Pazifik	4.505.844	4.318.620	4,3
Weltweit	**10.741.455**	**10.297.041**	**4,3**
nach Marken			
Volkswagen Pkw	6.230.229	5.980.309	4,2
Audi	1.878.105	1.867.738	0,6
ŠKODA	1.200.535	1.126.477	6,6
SEAT	468.431	408.703	14,6
Bentley	11.089	11.023	0,6
Lamborghini	3.815	3.457	10,4
Porsche	246.375	237.778	3,6
Bugatti	71	1	>100
Volkswagen Nutzfahrzeuge	497.894	477.974	4,2
Scania	90.777	81.346	11,6
MAN	114.134	102.235	11,6

[1] Die Auslieferungen von 2016 wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert. Inklusive der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.

Absatz und Produktion des Volkswagen Konzerns

Im Berichtsjahr stieg der Absatz des Volkswagen Konzerns an die Handelsorganisation[1] um 3,7 % auf 10.777.048 Einheiten (einschließlich der chinesischen Joint Ventures). Grund dafür war eine höhere Nachfrage in Asien-Pazifik, insbesondere in China, in Süd- und Nordamerika sowie in Europa.

Der Volkswagen Konzern produzierte im Geschäftsjahr 2017 weltweit 10.875.000 Fahrzeuge; das waren 4,5 % mehr als im Vorjahr. Bei seinen chinesischen Gemeinschaftsunternehmen wurden insgesamt 3,7 % mehr Einheiten gefertigt als ein Jahr zuvor. Der Anteil der in Deutschland hergestellten Fahrzeuge im Verhältnis zur Gesamtproduktion des Volkswagen Konzerns lag mit 23,7 % (25,8 %) unter dem Wert von 2016.

Mitarbeiterzahl des Volkswagen Konzerns

Am Ende des Berichtsjahres belief sich die Belegschaft des Volkswagen Konzerns auf 642.292 Personen (plus 2,5 %). Dem produktionsbedingten Aufbau, der Einstellung von Fachkräften im In- und Ausland sowie dem Personalanstieg in den neuen Volkswagen Werken in Mexiko, China und Polen stand der Abgang von rund 9.800 Mitarbeitern infolge der teilweisen Veräußerung der PGA Group SAS gegenüber. Im Inland waren 287.480 Mitarbeiter beschäftigt (plus 2,1 %), im Ausland 354.812 (plus 2,8 %).

Finanzdienstleistungen des Volkswagen Konzerns

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

Die Produkte und Services des Volkswagen Konzernbereichs Finanzdienstleistungen wurden im Geschäftsjahr 2017 weiterhin stark nachgefragt. Im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft lag die Zahl der Neuverträge mit weltweit 7,3 Mio. (7,1 Mio.) Kontrakten über dem Niveau des Vorjahres. Der Anteil der geleasten oder finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Volkswagen Konzerns (Penetrationsrate) erhöhte sich im Berichtszeitraum in den Märkten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen auf 33,4 % (33,3 %). Am 31. Dezember 2017 war der Gesamtvertragsbestand mit 18,4 Mio. Einheiten um 5,7 % höher als am Jahresende 2016. Im Bereich Kundenfinanzierung/Leasing legte der Vertragsbestand um 6,3 % auf 10,1 Mio. Kontrakte zu, im Bereich Service/Versicherungen ergab sich ein Anstieg um 5,0 % auf 8,4 Mio. Einheiten.

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

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

In den nachfolgenden Erläuterungen werden den Ergebnis- und Bestandsgrößen des Porsche SE Konzerns für das Geschäftsjahr 2017 die entsprechenden Vergleichswerte für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2016 (Ertrags- und Finanzlage) bzw. zum 31. Dezember 2016 (Finanz- und Vermögenslage) gegenübergestellt.

Ertragslage des Porsche SE Konzerns

Das Ergebnis nach Steuern des Porsche SE Konzerns beläuft sich im Geschäftsjahr 2017 auf 3.332 Mio. € (1.374 Mio. €). Dieses Ergebnis war maßgeblich durch das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen in Höhe von 3.410 Mio. € (1.449 Mio. €) beeinflusst. Das im Vorjahr für das Geschäftsjahr 2017 ursprünglich prognostizierte Ergebnis nach Steuern zwischen 2,1 Mrd. € und 3,1 Mrd. € wurde somit übertroffen. Dies ist insbesondere auf das positive Ergebnis nach Steuern des Volkswagen Konzerns zurückzuführen. Die zum Jahresende beschlossene Steuerreform in den USA führte zu einem einmaligen positiven, jedoch nicht liquiditätswirksamen Bewertungseffekt auf latente Steuern in Höhe von 1,0 Mrd. € auf Ebene des Volkswagen Konzerns.

Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 1.961 Mio. € auf 3.410 Mio. €. Davon entfallen 3.412 Mio. € (1.467 Mio. €) auf die Beteiligung an der Volkswagen AG und minus 2 Mio. € (minus 18 Mio. €) auf die Beteiligung an INRIX. Das at Equity Ergebnis enthält Ergebnisbeiträge aus der laufenden at Equity-Bewertung in Höhe von 3.495 Mio. € (1.591 Mio. €) sowie Fortführungseffekte aus Kaufpreisallokationen in Höhe von minus 85 Mio. € (minus 128 Mio. €).

Die Vollkonsolidierung der PTV Group ab Anfang September führt zu einer veränderten Gewinn- und Verlustverrechnung des Porsche SE Konzerns. Dadurch sind insbesondere die Umsatzerlöse auf 34 Mio. € (1 Mio. €) sowie der Materialaufwand auf 4 Mio. € (0 Mio. €) angestiegen. Ferner hat sich die Zahl der Mitarbeiter zum Bilanzstichtag auf 823 (30) erhöht. Dies führte auch zu einem Anstieg der Personalaufwendungen auf 31 Mio. € (12 Mio. €). Die Abschreibungen in Höhe von 6 Mio. € (0 Mio. €) beinhalten insbesondere die Fortführung der im Rahmen der Kaufpreisallokation aufgedeckten stillen Reserven bei den immateriellen Vermögenswerten.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Geschäftsjahr 2017 betragen 48 Mio. € (37 Mio. €) und beinhalten insbesondere Rechts- und Beratungskosten in Höhe von 22 Mio. € (22 Mio. €).

Das Finanzergebnis belief sich im Berichtszeitraum auf minus 8 Mio. € (minus 20 Mio. €). Der Anstieg resultiert insbesondere aus geringeren Zinsaufwendungen infolge der Rückzahlung eines Darlehens gegenüber dem Volkswagen Konzern Mitte Juni 2017 in Höhe von 300 Mio. €.

Das Konzernergebnis vor Steuern erhöhte sich von 1.382 Mio. € auf 3.352 Mio. €. Bei den ausgewiesenen Ertragsteuern in Höhe von 21 Mio. € (8 Mio. €) handelt es sich nahezu ausschließlich um latente Steuern. Insgesamt ergab sich im Berichtsjahr ein Konzernergebnis nach Steuern in Höhe von 3.332 Mio. € (1.374 Mio. €).

Finanzlage des Porsche SE Konzerns

Der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit beläuft sich im Geschäftsjahr 2017 auf 250 Mio. € und hat sich gegenüber dem Vorjahr um 347 Mio. € erhöht. Dieser enthält als Zufluss insbesondere den positiven Effekt aus der erhaltenen Dividendenzahlung von der Volkswagen AG in Höhe von 308 Mio. € (17 Mio. €). Zudem verringerte sich der Saldo aus gezahlten und erhaltenen Ertragsteuern gegenüber der Vergleichsperiode um 45 Mio. €. Die sonstigen Mittelabflüsse der Berichtsperiode in Höhe von 58 Mio. € (69 Mio. €) sind vor allem auf operative Kosten sowie Zinszahlungen zurückzuführen.

Aus der Investitionstätigkeit resultierte im Geschäftsjahr 2017 insgesamt ein Mittelzufluss von 376 Mio. € (341 Mio. €). Im Berichtszeitraum führte die Verminderung des Wertpapierbestands sowie der Termingelder zu einem Mittelzufluss von insgesamt 667 Mio. €. Mittelabflüsse ergaben sich insbesondere aus dem Erwerb der PTV Group. Unter Berücksichtigung der erworbenen Finanzmittelbestände resultierte hieraus ein Nettozahlungsmittelabfluss in Höhe von 283 Mio. €.

Aus der Finanzierungstätigkeit ergab sich im Geschäftsjahr 2017 insgesamt ein Mittelabfluss in Höhe von 609 Mio. € (308 Mio. €). Dieser betraf zum einen, wie bereits im Vorjahr, die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Porsche SE in Höhe von 308 Mio. €. Des Weiteren wurden Mitte Juni 2017 Finanzschulden gegenüber dem Volkswagen Konzern in Höhe von insgesamt 300 Mio. € vollständig getilgt.

Der Finanzmittelbestand erhöhte sich somit gegenüber dem Stand zum 31. Dezember 2016 um 17 Mio. € auf 664 Mio. €.

Die Nettoliquidität des Porsche SE Konzerns umfasst flüssige Mittel, Termingeldanlagen und Wertpapiere abzüglich Finanzschulden. Diese hat sich gegenüber dem Jahresbeginn von 1.299 Mio. € auf 937 Mio. € am 31. Dezember 2017 vermindert. Dieser Rückgang ist insbesondere auf den Erwerb der PTV Group Anfang September zurückzuführen. Zum 31. Dezember 2016 wurde die Entwicklung der Nettoliquidität im Geschäftsjahr 2017 mit einer Bandbreite zwischen 1,0 Mrd. € und 1,5 Mrd. €, ohne Berücksichtigung künftiger Investitionen, prognostiziert. In Folge des Erwerbs der PTV Group wurde die Bandbreite der Nettoliquidität auf 0,7 Mrd. € bis 1,2 Mrd. € angepasst. Dieser angepasste Korridor wurde zum 31. Dezember 2017 eingehalten.

Vermögenslage des Porsche SE Konzerns

Die Bilanzsumme des Porsche SE Konzerns hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2016 von 28.365 Mio. € um 3.331 Mio. € auf 31.696 Mio. € zum 31. Dezember 2017 erhöht.

Die langfristigen Vermögenswerte des Porsche SE Konzerns zum Geschäftsjahresende in Höhe von 30.705 Mio. € (26.761 Mio. €) betrafen im Wesentlichen die at Equity bewerteten Anteile. Hierin enthalten war insbesondere der at Equity-Buchwert für die Beteiligung an der Volkswagen AG, welcher sich um 3.600 Mio. € auf 30.339 Mio. € erhöht hat. Diese Erhöhung resultierte insbesondere aus dem at Equity-Ergebnis in Höhe von 3.412 Mio. € sowie direkt im Eigenkapital erfassten Effekten in Höhe von insgesamt 496 Mio. €. Gegenläufig wirkten erhaltene Dividendenzahlungen in Höhe von 308 Mio. €. In den at Equity bewerteten Anteilen ist zudem der Buchwert für die Beteiligung an INRIX in Höhe von 15 Mio. € enthalten.

Die Immateriellen Vermögenswerte des Porsche SE Konzerns in Höhe von 333 Mio. € (0 Mio. €) enthalten im Wesentlichen den aus der erstmaligen Konsolidierung der PTV Group resultierenden Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 213 Mio. € sowie die aus der Kaufpreisallokation resultierenden fortgeführten Werte für Marke (14 Mio. €), Kundenstämme (64 Mio. €) und Software (41 Mio. €).

Der Anteil der langfristigen Vermögenswerte am Gesamtvermögen erhöhte sich von 94,3 % am 31. Dezember 2016 auf 96,9 % am Ende des Geschäftsjahres 2017.

Die kurzfristigen Vermögenswerte verringerten sich vor allem durch die Tilgung der Finanzschulden sowie den Erwerb der PTV Group um 613 Mio. € auf 991 Mio. € und beinhalten insbesondere flüssige Mittel, Termingeldanlagen und Wertpapiere.

Das Eigenkapital des Porsche SE Konzerns erhöhte sich zum 31. Dezember 2017 insbesondere aufgrund des positiven Konzernergebnisses nach Steuern auf insgesamt 31.410 Mio. € (27.894 Mio. €). Die Eigenkapitalquote zum 31. Dezember 2017 stieg im Vergleich zum Ende des Geschäftsjahres 2016 von 98,3 % auf 99,1 % an.

Die lang- und kurzfristigen Rückstellungen haben sich um 12 Mio. € auf 135 Mio. € leicht erhöht. Diese Erhöhung ist vor allem auf Rückstellungen für Kosten der Belegschaft und Pensionen der PTV Group zurückzuführen. Die passiven latenten Steuern erhöhten sich insbesondere infolge der Kaufpreisallokation für die PTV Group sowie aufgrund der Erhöhung des at Equity-Beteiligungsbuchwerts an Volkswagen im Saldo um 56 Mio. € auf 84 Mio. € zum 31. Dezember 2017.

Die Verminderung der Finanzschulden um 287 Mio. € ist auf die vollständige Tilgung von Darlehen gegenüber dem Volkswagen Konzern zurückzuführen.

Ertragslage des Volkswagen Konzerns

Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich auf originäre Ergebnisgrößen des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2017. Das heißt, dass Effekte aus der at Equity-Einbeziehung in den Konzernabschluss

der Porsche SE, insbesondere aus der Fortführung der im Rahmen der Kaufpreisallokationen aufgedeckten stillen Reserven und Lasten sowie aus der Zugrundelegung konzerneinheitlicher Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze, unberücksichtigt bleiben.

Die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns beliefen sich im Geschäftsjahr 2017 auf 230,7 Mrd. € und waren damit um 6,2 % höher als im Vorjahr. Positiv wirkten insbesondere Volumeneffekte sowie die gute Geschäftsentwicklung im Konzernbereich Finanzdienstleistungen, während Wechselkurse einen negativen Einfluss hatten. Mit 80,8 % (79,9 %) wurde der größte Teil der Umsatzerlöse im Ausland erzielt.

Das Bruttoergebnis verbesserte sich um 1,5 Mrd. € auf 42,5 Mrd. €. Bereinigt um in beiden Zeiträumen hier erfasste Sondereinflüsse erhöhte sich das Bruttoergebnis auf 44,8 Mrd. € (42,5 Mrd. €). Die Bruttomarge lag bei 18,4 % (18,9 %); ohne Belastungen aus Sondereinflüssen belief sie sich auf 19,4 % (19,6 %).

Im Berichtsjahr erwirtschaftete der Volkswagen Konzern ein operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen von 17,0 Mrd. € (14,6 Mrd. €), die operative Rendite vor Sondereinflüssen erhöhte sich auf 7,4 % (6,7 %). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus positiven Volumen-, Mix- und Margeneffekten sowie Verbesserungen in den Produktkosten, während wachstumsbedingt höhere Fixkosten und gestiegene Abschreibungen infolge des hohen Investitionsvolumens gegenläufig wirkten. Negative Sondereinflüsse belasteten das operative Ergebnis insgesamt in Höhe von minus 3,2 Mrd. € (minus 7,5 Mrd. €). Mit 13,8 Mrd. € übertraf das operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns den Wert des Vorjahres um 6,7 Mrd. €. Die operative Rendite stieg auf 6,0 % (3,3 %).

Das Finanzergebnis ging auf 0,1 Mrd. € (0,2 Mrd. €) zurück. Niedrigere Zinsaufwendungen sowie geringere Aufwendungen aus der stichtagsbezogenen Bewertung derivativer Finanzinstrumente wirkten positiv, während währungsbezogene Bewertungseffekte einen negativen Einfluss hatten. Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen lag auf dem Niveau des Vorjahres. Darin enthalten ist der Ertrag aus der Neubewertung der Anteile an HERE infolge der Beteiligung weiterer Investoren. Im Vorjahreszeitraum hatte der Ertrag aus dem Verkauf der Anteile an LeasePlan einen positiven Einfluss.

Das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns stieg im Berichtsjahr auf 13,9 Mrd. € und übertraf damit den Vorjahreswert um 6,6 Mrd. €. Die Umsatzrendite vor Steuern erhöhte sich von 3,4 % auf 6,0 %. Das Ergebnis nach Steuern belief sich auf 11,6 Mrd. € (5,4 Mrd. €). Die Steuern vom Einkommen und Ertrag nahmen zu, mit 16,3 % (26,2 %) war die Steuerquote im Berichtsjahr aber deutlich geringer. Grund für den Rückgang war die zu Jahresende beschlossene Steuerreform in den USA, die zu einem einmaligen positiven, nicht liquiditätswirksamen Bewertungseffekt auf latente Steuern in Höhe von 1,0 Mrd. € führte.

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 2017.

Ertragslage

Die Porsche SE erzielte im Geschäftsjahr 2017 einen Jahresüberschuss in Höhe von 235 Mio. € (Jahresfehlbetrag: 70 Mio. €).

Die Erhöhung bei den sonstigen betrieblichen Erträgen ist vor allem auf Kostenweiterbelastungen an verbundene Unternehmen von im Rahmen von Beteiligungserwerben angefallenen Kosten zurückzuführen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen des Geschäftsjahres 2017 enthalten insbesondere Aufwendungen für Rechts- und Beratungskosten in Höhe von 20 Mio. € (22 Mio. €) und Aufwendungen für sonstige Fremdleistungen in Höhe von 7 Mio. € (8 Mio. €).

Die Porsche SE vereinnahmte im Geschäftsjahr 2017 eine Dividende aus ihrer Beteiligung an der Volkswagen AG in Höhe von 308 Mio. € (17 Mio. €). Hingegen ergab sich eine Belastung des Beteiligungsergebnisses aus den Ergebnisabführungsverträgen zwischen der Porsche SE und der Porsche Zweite Beteiligung GmbH einerseits sowie der Porsche Beteiligung GmbH andererseits in Höhe von insgesamt 19 Mio. €. Diese betreffen insbesondere Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Erwerb der PTV AG sowie eine Wertberichtigung der Beteiligung an INRIX.

Das Zinsergebnis des Geschäftsjahres 2017 hat sich von minus 21 Mio. € im Vorjahr auf minus 11 Mio. € verbessert. Dies ist im Wesentlichen auf geringere Zinsaufwendungen in Höhe von 10 Mio. € (21 Mio. €) für ein Darlehen gegenüber dem Volkswagen Konzern in Höhe von insgesamt 300 Mio. € zurückzuführen, das Mitte Juni 2017 vollständig getilgt wurde.

Gewinn- und Verlustrechnung der Porsche Automobil Holding SE

Mio. €	**2017**	2016
Umsatzerlöse	0	1
Sonstige betriebliche Erträge	5	1
Personalaufwand	–12	–11
Sonstige betriebliche Aufwendungen	–33	–36
Beteiligungsergebnis	289	–3
Zinsergebnis	–11	–21
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0	0
Ergebnis nach Steuern	**237**	**–69**
Sonstige Steuern	–2	–1
Jahresüberschuss/ -fehlbetrag	**235**	**–70**
Entnahmen aus anderen Gewinnrücklagen	303	378
Bilanzgewinn	**538**	**308**

Vermögens- und Finanzlage
Die Finanzanlagen der Porsche SE enthalten im Wesentlichen die Beteiligung an der Volkswagen AG (22.034 Mio. €), die Anteile an der Porsche Zweite Beteiligung GmbH, die aufgrund einer Kapitalzuführung für den Erwerb der Beteiligung an der PTV AG auf 315 Mio. € angestiegen sind, die Anteile an einem Spezialfonds (200 Mio. €) sowie die Beteiligung an der Porsche Beteiligung GmbH (43 Mio. €).

Die flüssigen Mittel reduzierten sich insbesondere infolge von Kapitalzuführungen bei verbundenen Unternehmen (minus 315 Mio. €) sowie aufgrund der Tilgung des Darlehens gegenüber dem Volkswagen Konzern (minus 300 Mio. €).

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

Die Verbindlichkeiten betreffen insbesondere Verpflichtungen der Porsche SE aus Ergebnisabführungsverträgen (19 Mio. €). Im Vorjahr war in diesem Posten noch das Darlehen gegenüber dem Volkswagen Konzern in Höhe von insgesamt 300 Mio. € enthalten.

Bilanz der Porsche Automobil Holding SE

Mio. €	**31.12.2017**	31.12.2016
Aktiva		
Finanzanlagen	22.600	22.277
Sonstige Vermögensgegenstände	2	2
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	0	1
Wertpapiere des Umlaufvermögens	0	83
Flüssige Mittel	704	1.319
Rechnungsabgrenzungsposten	1	0
	23.308	**23.682**
Passiva		
Eigenkapital	23.156	23.230
Rückstellungen	117	115
Verbindlichkeiten	35	337
	23.308	**23.682**

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

Dividende
Die Dividendenpolitik der Porsche SE ist grundsätzlich auf Nachhaltigkeit ausgerichtet. Hierbei sollen die Aktionäre in angemessener Höhe 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 2017 bei einem Jahresüberschuss in Höhe von 235 Mio. € und einer Entnahme aus den Gewinnrücklagen in Höhe von 303 Mio. € einen Bilanzgewinn in Höhe von 538 Mio. € aus. Der Vorstand schlägt vor, die Auszahlung einer Dividende je Stammaktie von 1,754 € und je Vorzugsaktie von 1,76 €, das heißt in Höhe von insgesamt 538 Mio. €, zu beschließen. Die Dividende für das Geschäftsjahr 2016 hatte 1,004 € je Stammaktie und 1,010 € je Vorzugsaktie betragen.

Abhängigkeitsbericht erstellt
Wie bereits in den vorangegangenen Jahren hat die Porsche SE gemäß § 312 AktG einen Bericht über die Beziehungen zu den mit den Stammaktionären verbundenen Unternehmen erstellt („Abhängigkeitsbericht“). Als Ergebnis dieses Berichts ist Folgendes festzuhalten: „Die Porsche Automobil Holding 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
Im handelsrechtlichen Jahresabschluss 2018 wird die Porsche SE basierend auf der vom Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG vorgeschlagenen Dividende in Höhe von 3,90 € je Stammaktie und 3,96 € je Vorzugsaktie und den erwarteten, konstant bleibenden operativen Aufwendungen voraussichtlich ein positives Ergebnis nach Steuern im mittleren dreistelligen Millionen-Euro-Bereich erzielen.

Nachhaltige Wertsteigerung im Porsche SE Konzern

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

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

Nachhaltige Wertsteigerung im Volkswagen Konzern

Nachstehend berichten wir über die wesentlichen nicht-finanziellen Leistungsindikatoren des Volkswagen Konzerns. Diese Werttreiber tragen dazu bei, den Wert dieser wesentlichen Beteiligung der Porsche SE nachhaltig zu erhöhen. Hierzu zählen die Prozesse in den Bereichen Forschung und Entwicklung, Beschaffung, Produktion, Marketing und Vertrieb, Qualitätsmanagement und Informationstechnologie. Dabei nimmt Volkswagen seine Verantwortung gegenüber seinen Kunden, seinen Mitarbeitern, der Umwelt und der Gesellschaft wahr.

Nachhaltigkeit im Volkswagen Konzern

Der Volkswagen Konzern hat sich zu einer nachhaltigkeitsorientierten, transparenten und verantwortungsbewussten Unternehmensführung verpflichtet. Die größte Herausforderung bei der Umsetzung auf allen Ebenen und allen Stufen der Wertschöpfungskette ist die Komplexität des Volkswagen Konzerns mit seinen zwölf Marken, über 642 Tsd. Beschäftigten und 120 Produktionsstandorten. Um diese

bestmöglich zu bewältigen, orientiert sich Volkswagen an den Sustainable Development Goals (SDGs) der Vereinten Nationen und den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex. Zudem setzt der Volkswagen Konzern auf eine konzernweite Nachhaltigkeitskoordination, ein vorausschauendes Risikomanagement sowie klare Vorgaben für den zukunftsorientierten Umgang mit Umweltthemen, für die Mitarbeiterverantwortung und für das gesellschaftliche Engagement bei den Marken und in den Regionen.

Nachhaltigkeit bedeutet für den Volkswagen Konzern, ökonomische, soziale und ökologische Ziele gleichrangig und gleichzeitig anzustreben. Das Zukunftsprogramm „TOGETHER – Strategie 2025“ stellt nachhaltiges Wachstum in den Mittelpunkt seiner strategischen Zieldimensionen: Volkswagen will ein exzellenter Arbeitgeber und Vorbild bei Umwelt, Sicherheit und Integrität sein, Kunden begeistern und zugleich sicherstellen, dass seine Ertragskraft wettbewerbsfähig ist. Bis 2025 soll der Volkswagen Konzern zur weltweiten Nummer eins in der Elektromobilität gemacht werden, mit der „Roadmap E“ werden dafür die Prioritäten neu gesetzt. Es soll darüber hinaus sichergestellt werden, dass auf jeder Stufe des Wertschöpfungsprozesses Risiken und Chancen in den Bereichen Umwelt, Soziales und Governance frühzeitig erkannt werden. Die Corporate Social Responsibility (CSR)-Aktivitäten des Volkswagen Konzerns tragen dazu bei, die Reputation und den Wert des Unternehmens langfristig zu steigern.

Management und Koordination

Für die Koordination der Konzernaktivitäten rund um Nachhaltigkeit und CSR hat der Volkswagen Konzern eine klare Managementstruktur geschaffen. Ihr höchstes Gremium ist der Volkswagen Konzernvorstand, der zugleich als Nachhaltigkeitsboard fungiert. Er wird vom Volkswagen Konzern-Steuerkreis Nachhaltigkeit regelmäßig über die Themen der Nachhaltigkeit und der unternehmerischen Verantwortung informiert. Dem Konzern-Steuerkreis Nachhaltigkeit gehören Führungskräfte zentraler Vorstandsbereiche und Vertreter des Volkswagen Konzernbetriebsrats sowie der Marken an. In diesem Steuerkreis werden unter anderem die wesentlichen Handlungsfelder abgeleitet, Entscheidungen zu den strategischen Nachhaltigkeitszielen getroffen, deren Erreichung anhand von Indikatoren überwacht sowie der Nachhaltigkeitsbericht verabschiedet.

Dem Steuerkreis steht die Geschäftsstelle Nachhaltigkeit zur Seite. Zu ihren Aufgaben zählt die Koordination aller nachhaltigkeitsrelevanten Aktivitäten innerhalb des Volkswagen Konzerns und der Marken, aber auch der Stakeholder-Dialog auf Konzernebene, etwa mit nachhaltigkeitsorientierten Analysten und Investoren. Ferner arbeiten CSR-Projektteams bereichsübergreifend an Themen wie Berichterstattung, Stakeholder-Management oder Nachhaltigkeit in den Lieferantenbeziehungen. Diese Koordinations- und Arbeitsstruktur ist überwiegend auch bei den Marken etabliert und wird kontinuierlich ausgebaut. Seit 2009 kommen die Koordinatoren für Nachhaltigkeit und CSR aller Marken und Regionen einmal jährlich zusammen, um den konzernweiten Austausch zu fördern, einheitliche Strukturen zu schaffen und voneinander zu lernen. Dieses Group CSR Meeting hat sich als wichtiger Bestandteil der konzernweiten Koordinationsstruktur bewährt.


WOB UP 85

Nachhaltigkeitsbeirat
Im Bestreben, das Nachhaltigkeitsmanagement stetig weiter zu verbessern und auszubauen, hat der Volkswagen Konzern 2016 einen internationalen Nachhaltigkeitsbeirat berufen, der sich aus renommierten Persönlichkeiten aus Wissenschaft, Politik und Gesellschaft zusammensetzt. Das Gremium legt seine Arbeitsweise und -schwerpunkte unabhängig fest und tauscht sich zum Zweck der Information, Konsultation und Initiative regelmäßig mit dem Vorstand, dem Top-Management und der Arbeitnehmervertretung aus.

Schwerpunkte in 2017 waren die Herausforderungen der globalen CO_2-Belastungen und die ab dem Jahr 2025 geltenden Regulierungsvorschriften sowie der Transformationsprozess des Volkswagen Konzerns. Für den Vorschlag und die Förderung eigener Projekte stellt der Volkswagen Konzern 20 Mio. € für die Jahre 2017 und 2018 bereit. Erste Projekte betreffen die Themen Innovation und Kulturwandel im Bereich nachhaltiger Mobilität, eine internationale Initiative zur Krisenprävention als Folge des Klimawandels und eine wissenschaftliche Studie zur zukünftigen Gestaltung des verkehrs- und klimapolitischen Rahmens.

Forschung und Entwicklung im Volkswagen Konzern

Zukunftsweisende Mobilitätslösungen mit markenprägenden Produkten und Services sind ohne technologische Innovationen undenkbar. Die Forschung und Entwicklung spielt daher für die nachhaltige Wertsteigerung des Unternehmens eine zentrale Rolle.

Gemeinsam mit seinen Konzernmarken hat der Volkswagen Konzern – abgeleitet aus dem Zukunftsprogramm „TOGETHER – Strategie 2025“ – eine Strategie zur Vernetzung der konzernweiten Entwicklungsaktivitäten formuliert und zahlreiche Initiativen auf den Weg gebracht. Im Mittelpunkt steht dabei ein effizienter, markenübergreifender Entwicklungsverbund, gekennzeichnet durch enge

Vernetzung der Experten, Zusammenarbeit auf Augenhöhe, ein innovatives Arbeitsumfeld und die Bündelung von Entwicklungsaktivitäten. Volkswagen will mit diesem Verbund konzernweite Synergien erschließen und eine Vorbildfunktion in puncto Umwelt, Sicherheit und Integrität übernehmen. Er trägt maßgeblich dazu bei, den Wandel des Volkswagen Konzerns hin zu einem führenden Anbieter nachhaltiger Mobilität voranzutreiben und die Zukunftsfähigkeit des Konzerns zu stärken.

Im Berichtsjahr hat sich der Volkswagen Konzern auf der Grundlage dieser strategischen Ausrichtung darauf konzentriert, weiter an zukunftsträchtigen Mobilitätslösungen zu arbeiten, wettbewerbsstärkende Technologiekompetenzen aufzubauen, seine Produkt- und Servicepalette zu erweitern sowie die Funktionalität, Qualität, Sicherheit und Umweltverträglichkeit seiner Produkte und Services zu verbessern.

Forschungs- und Entwicklungskennzahlen
Die gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten des Konzernbereichs Automobile des Volkswagen Konzerns in Höhe von 13.135 Mio. € waren im Berichtsjahr um 3,9 % niedriger als im Vorjahr; ihr Anteil an den Umsatzerlösen des Konzernbereichs Automobile, die F&E-Quote, lag bei 6,7 % (7,3 %). Neben neuen Modellen standen die Elektrifizierung des Fahrzeugportfolios, eine effizientere Motorenpalette, sowie die Digitalisierung im Mittelpunkt. Aktiviert wurden Entwicklungskosten in Höhe von 5.260 Mio. € (5.750 Mio. €). Die Aktivierungsquote belief sich auf 40,0 % (Vorjahr: 42,1 %). Die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten im Berichtsjahr 2017 beliefen sich auf 3.734 Mio. € nach 3.587 Mio. € im Vorjahr. Die nach IFRS ergebniswirksamen Forschungs- und Entwicklungskosten erhöhten sich auf 11.609 Mio. € (11.509 Mio. €).

Im Bereich Forschung und Entwicklung waren am 31. Dezember 2017 – einschließlich der at Equity-konsolidierten chinesischen Joint Ventures – konzernweit 49.316 Mitarbeiter (plus 2,6 %) tätig; das entspricht einem Anteil von 7,7 % an der Belegschaft.

Beschaffung im Volkswagen Konzern

Auch im Geschäftsjahr 2017 bestand die zentrale Aufgabe der Beschaffung darin, die Bedarfe abzusichern und an der Erstellung wettbewerbsfähiger, innovativer Produkte sowie der Optimierung der Kostenstrukturen mitzuwirken. Gleichzeitig hat der Volkswagen Konzern die Digitalisierung der Beschaffungsprozesse weiter vorangetrieben und im Rahmen der Initiative Volkswagen FAST (Future Automotive Supply Tracks) die Kooperation mit Lieferanten ausgebaut.

Volkswagen FAST – Lieferantennetzwerk als Basis des Erfolgs
FAST ist die 2015 eingeführte zentrale Initiative der Konzern-Beschaffung, um den Volkswagen Konzern und sein Lieferantennetzwerk zukunftssicher

weiterzuentwickeln. Ziel von FAST ist es, durch eine frühere und intensivere Lieferanteneinbindung die zentralen Themen Innovation und Globalisierung erfolgreich umzusetzen. Mit seinen wichtigsten Partnern arbeitet Volkswagen bei der FAST-Initiative noch besser und schneller zusammen, um globale Strategien sowie technologische Ausrichtungen noch enger aufeinander abzustimmen. Gemeinsames Ziel ist, begeisternde Technologien für die Kunden schneller verfügbar zu machen und weltweite Fahrzeugprojekte effektiver und effizienter zu realisieren.

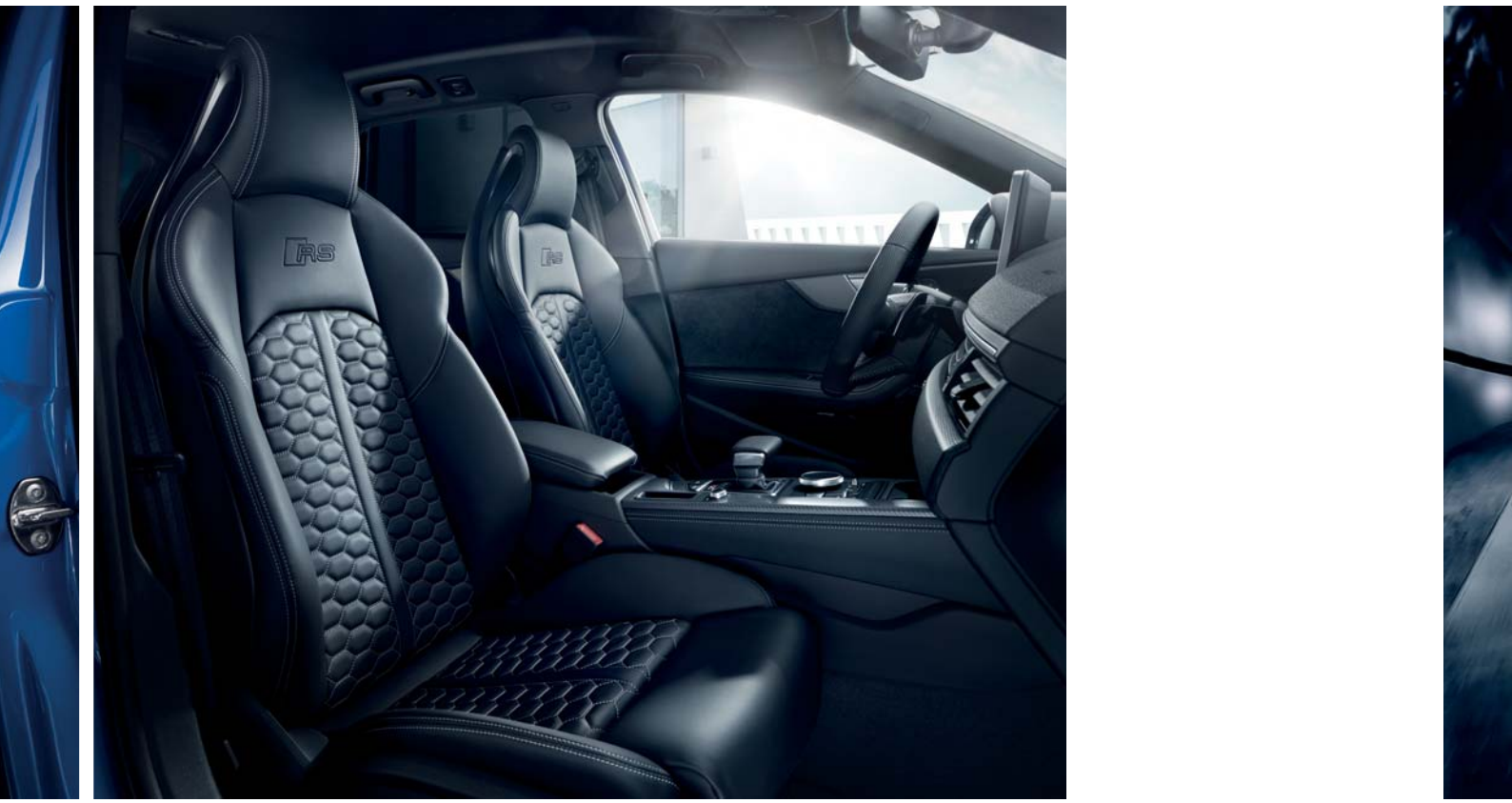
Von 55 FAST-Lieferanten im Jahr 2016 ist das Netzwerk im vergangenen Geschäftsjahr auf 64 Lieferanten gewachsen. Auf dem FAST Summit, der im Berichtsjahr zum dritten Mal stattfand, hat Volkswagen die wichtigsten Themen und Projekte des Konzerns vorgestellt. Zusätzlich haben relevante Entscheider im Rahmen des FAST Forum diskutiert, wie FAST für Volkswagen und die Lieferanten noch effektiver gestaltet werden kann.

Digitalisierung der Versorgung

Der Volkswagen Konzern arbeitet konsequent daran, eine komplett digitalisierte Lieferkette umzusetzen. Sie wird dabei unterstützen, die Versorgung abzusichern, konzernweit Synergien zu heben und die Kosten- und Innovationsführerschaft zu erreichen. Dafür wird eine gemeinsame Datenbasis geschaffen und innovative Technologien genutzt, die eine effiziente, vernetzte Zusammenarbeit in Echtzeit ermöglichen – im Volkswagen Konzern wie auch mit seinen Partnern. Seit dem erfolgreichen Start seiner neuen Konzern-Business-Plattform ONE KBP im April 2017 arbeitet Volkswagen gemeinsam mit seinen Lieferanten auf einer Plattform. Ebenfalls 2017 wurde eine cloud-basierte, konzernweite Datenstrategie verabschiedet, die es ermöglicht, Versorgungsrisiken in der Lieferkette künftig noch schneller zu erkennen.

Kaufteile- und Lieferantenmanagement

Das Kaufteilemanagement ist fester Bestandteil der weltweiten Beschaffungsorganisation. Mit den Werkzeug- und Industrialisierungsexperten des Volkswagen Konzerns sowie durch standardisierte Prozesse und Vorgehensweisen leistet das Kaufteilemanagement einen maßgeblichen Beitrag dazu, die weltweiten Fahrzeug- und Aggregateanläufe abzusichern. Vor dem Hintergrund der gestiegenen Komplexität in der Automobilindustrie wird auch die Absicherung der Serienversorgung unterstützt. Volkswagen führt dazu im Rahmen der Vorserien eine simulierte Serienproduktion bei den Lieferanten durch, um eventuelle Mängel in der Ausbringung und Qualität rechtzeitig zu erkennen und Gegenmaßnahmen zu ergreifen. Das Kaufteilemanagement arbeitet dabei eng mit der Qualitätssicherung der Fertigungsstandorte zusammen und führt mehrstufige Leistungstests durch.



Produktion im Volkswagen Konzern

Das globale, markenübergreifende Produktionsnetzwerk des Volkswagen Konzerns stellt die Prozesse vom Lieferanten zur Fabrik und Montagelinie sowie aus der Fabrik zum Handel und zum Kunden sicher. Eine dauerhafte Effizienz ist Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit des Volkswagen Konzerns. Mit ganzheitlichen Optimierungen, zukunftsweisenden Innovationen, flexiblen Lieferströmen und Strukturen sowie einer agilen Mannschaft begegnet Volkswagen den Herausforderungen der Zukunft. Im Geschäftsjahr 2017 übertraf die weltweite Fahrzeugfertigung mit 10,9 Mio. Einheiten den Vorjahreswert. Trotz anhaltend schwieriger Rahmenbedingungen in vielen Märkten nahm die Produktivität im Vergleich zum Vorjahr um rund 5,9 % zu.

Globales Produktionsnetzwerk

Mit zwölf Marken und 120 Produktionsstandorten sind einheitliche Standards für Produktkonzepte, Anlagen, Betriebsmittel und Fertigungsprozesse ein wichtiger Bestandteil der zukunftsorientierten Fertigung. Diese Standards ermöglichen es dem Volkswagen Konzern, Synergien zu erzielen, flexibel auf Marktanforderungen zu reagieren, ein flexibles Produktionsnetzwerk optimal auszulasten sowie Mehrmarkenstandorte zu realisieren. Aktuell sind bereits knapp die Hälfte der 40 Pkw-Standorte Mehrmarkenstandorte. Ein Beispiel ist der Standort Bratislava: Hier werden Fahrzeuge der Marken Volkswagen Pkw, Audi, Porsche, SEAT und ŠKODA produziert. In Zukunft werden weitere Mehrmarkenstandorte hinzukommen, etwa im chinesischen Tianjin.

Der Volkswagen Konzern hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2025 ein weltweit führender Anbieter batterieelektrischer Fahrzeuge (BEV) zu werden. Grundlage hierfür ist die Einführung des Modularen Elektrifizierungsbaukastens (MEB). Mit ihm wird das Angebotsportfolio um eine neue BEV-Familie erweitert.

Um Mehrmarkenprojekte und Elektromobilität in Verbindung mit bestehenden Konzepten wirtschaftlich zu gestalten, ist es wichtig, die Fertigung höchst flexibel und effizient auszurichten. Außerdem ist die maximale Nutzung von Synergiepotenzialen ein entscheidender Faktor für den Erfolg künftiger Fahrzeugprojekte. Der Einsatz von Gleichteilen, Konzeptgleichheiten sowie gleicher Fertigungsprozesse ermöglicht die Reduzierung von Investitionen

und die Chance, vorhandene Kapazitäten besser auslasten zu können. In Zukunft werden elektrifizierte Fahrzeugprojekte an Mehrmarkenstandorten, zum Beispiel im chinesischen Anting, hinzukommen.

Volkswagen entwickelt seine Produktionskonzepte stetig weiter und richtet sie auf neue Technologien aus. Dabei dient der in der Strategie verankerte Targetierungsprozess der Realisierung von ambitionierten Zielen in den einzelnen Projekten in einem geschäftsbereichsübergreifenden Vorgehen.

Auch die Komponente trägt mit eigenen Initiativen zur Zukunftssicherung bei. Mit rund 80.000 Mitarbeitern weltweit ist sie integraler Teil des Konzerns und spielt besonders im Bereich der Kernkompetenz Motor und Getriebe eine zentrale Rolle. Im Rahmen einer Konzerninitiative wird das Komponentengeschäft im Konzernverbund neu ausgerichtet. Damit strebt Volkswagen an, seine Wettbewerbsfähigkeit zu stärken, Investitionen zu optimieren, seine Effizienz zu steigern, maßgeblich zu den Zukunftsthemen beizutragen, einen koordinierten Einstieg in die Elektromobilität zu ermöglichen sowie neue Geschäftsfelder zu erschließen.

Neue Technologien und Produktionsinnovationen

Mit seinen Fertigungstechnologien realisiert Volkswagen Konzernprodukte mit höchstem Anspruch an Funktionalität, Qualität und Design. In den vergangenen Jahren haben sich zum Beispiel Fahrzeuge mit mehrfarbiger Lackierung, insbesondere einem farblich abgesetzten Dach, etabliert. Bislang erfordert eine solche Zweifarblackierung einen zweifachen Umlauf der Fahrzeuge in der Produktion. In einem Gemeinschaftsprojekt arbeitet Volkswagen mit Prozesspartnern an einer neuen Technologie, mit der sich der Aufwand für mehrfarbige Designs deutlich reduzieren lässt. In 2017 wurde diese Technologie erstmals am Standort Pamplona eingesetzt, zunächst beim neuen Polo; weitere Fahrzeuge und Standorte sollen folgen.

Darüber hinaus wird der Volkswagen Konzern mit der Verfügbarkeit des digitalen Drucks schon in absehbarer Zukunft Lackierungen noch individueller an Kundenwünschen ausrichten können als dies bislang möglich war.

Bei der Konzeption und Einführung von neuen Technologien in der Produktion werden die

betroffenen Mitarbeiter von Beginn an in die Umgestaltung der Arbeitsplätze und der Abläufe einbezogen. Das ist eine wichtige Voraussetzung für die erforderliche Akzeptanz der neuen Technologien und Lösungen.

Marketing und Vertrieb im Volkswagen Konzern

Elektromobilität und Digitalisierung im Konzern-Vertrieb
Im Rahmen seiner „Roadmap E“ will der Volkswagen Konzern bis 2025 seinen Kunden weltweit mehr als 80 neue elektrifizierte Modelle anbieten können, davon rund 50 rein batterieelektrische Fahrzeuge und 30 Plug-in-Hybride. Diese Offensive wird ergänzt um kundenorientierte Angebote rund um das Fahrzeug wie kundenspezifische Ladeinfrastrukturlösungen sowie mobile Online-Dienste. Damit entwickelt sich der Volkswagen Konzern vom Automobilhersteller zum Mobilitätsdienstleister – was an den Vertrieb ganz neue Herausforderungen stellt.

Die Chancen der Digitalisierung werden im Vertrieb sehr gezielt genutzt. Grundlage für das Handeln des Volkswagen Konzerns ist eine klar definierte Strategie, die umfangreiche Kooperationen zwischen den Marken erfordert, um größtmögliche Synergien zu erzielen. Sein Ziel ist hier, für seine Kunden ein ganz neues Produkterlebnis zu schaffen, das durch eine nahtlose Kundenkommunikation besticht – vom ersten Kaufinteresse über die Inspektionen bis zum Verkauf des Fahrzeugs als Gebrauchtwagen. Damit erschließt sich Volkswagen gleichzeitig neue Geschäftsmodelle und -möglichkeiten rund um das vernetzte Fahrzeug, insbesondere für Mobilitäts- und Servicedienstleistungen. Das Fahrzeug wird zum Bestandteil der digitalen Erlebniswelt des Kunden. Dabei wird insbesondere darauf geachtet, alle Abläufe transparent zu gestalten, damit der Kunde stets die Kontrolle über seine Daten behält.

Auch seine internen Prozesse und Strukturen richtet Volkswagen am Tempo der digitalen Innovationen aus. Das Ergebnis sind bereichsübergreifende Projektteams, neue Formen der Zusammenarbeit, eine intensivere Beziehung zur internationalen Start-up-Szene, eine konsolidierte Venture-Capital-Kompetenz – als eine Form der Förderung innovativer Ideen und Geschäftsmodelle – sowie neue schlanke Systeme und cloud-basierte IT-Lösungen.

Kundenzufriedenheit und Kundentreue im Volkswagen Konzern
Der Volkswagen Konzern richtet seine Vertriebsaktivitäten darauf aus, seine Kunden zu begeistern. Das hat höchste Priorität, denn begeisterte Kunden sind den Marken treu und empfehlen die Produkte und Dienstleistungen weiter. Neben der Zufriedenheit mit seinen Produkten und Services legt Volkswagen Wert auf eine emotionale Bindung seiner Kunden an seine Marken. Dabei ist es Volkswagen wichtig, Kunden zu halten und neue Kunden zu gewinnen. Um den Erfolg auf diesem Gebiet zu messen,

werden für die großen Pkw-produzierenden Marken drei strategische Kennzahlen erhoben und analysiert:

- Net Promoter Score. Anteil der Kunden, die Volkswagen weiterempfehlen würden abzüglich des Anteils der Kunden, die Volkswagen nicht weiterempfehlen würden. Im Hinblick auf die Weiterempfehlungsabsicht ihrer Kunden nehmen die Marken Porsche und ŠKODA auf den europäischen Kernmärkten im Vergleich zu anderen Konzernmarken und zu Wettbewerbern Spitzenränge ein.
- Loyalitätsrate. Anteil der Kunden der Pkw-Marken, die erneut ein Konzernmodell gekauft haben. Die Marken Volkswagen Pkw, Audi, Porsche und ŠKODA belegen in der Loyalität dank ihrer treuen Kunden im Wettbewerbsvergleich seit mehreren Jahren vordere Plätze. Entsprechend belegt der Volkswagen Konzern im Vergleich zu anderen Herstellergruppen bezüglich der Loyalität den Spitzenrang mit einem deutlichen Abstand zum Wettbewerb.
- Eroberungsrate. Anteil der gewonnenen Pkw-Kunden an der Gesamtzahl aller möglichen Neukunden. Auch hier belegt der Volkswagen Konzern im Vergleich einen Spitzenrang, hauptsächlich aufgrund der guten Werte der Marke Volkswagen Pkw.

Auf den europäischen Kernmärkten hat sich 2017 für die Marke Volkswagen Pkw der infolge der Dieselthematik entstandene Abwärtstrend für Markenimage und Markenvertrauen nicht weiter fortgesetzt, vielmehr sind erste Erholungsanzeichen zu erkennen. Porsche belegt im Imageranking weiterhin den Spitzenplatz.

Auch im Lkw- und Busgeschäft wird die Zufriedenheit der Kunden mit den Produkten und Dienstleistungen des Volkswagen Konzerns anhand einer strategischen Kennzahl gemessen:

- Kundenzufriedenheit. In den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten will Volkswagen mit dem Zufriedenheitswert seiner Nutzfahrzeugmarken zu den führenden Unternehmen der Branche gehören. Zur Einschätzung dieser Kriterien wird auf Kundenzufriedenheitsstudien zurückgegriffen, die im Berichtsjahr positive Zufriedenheitswerte im Rahmen der Zielsetzung des Volkswagen Konzerns lieferten.

Im Finanzdienstleistungsgeschäft werden zwei strategische Kennzahlen erhoben:

- Kundenzufriedenheit. Neben der Zufriedenheit der Kunden mit seinen Produkten berücksichtigt der Volkswagen Konzern die Bewertung seiner serviceorientierten Mitarbeiter bei der Messung; beide Aspekte sind ein Indikator für die Kunden- und Serviceorientierung. Die Ergebnisse entwickelten sich 2017 weiter positiv. Um das Ziel einer sehr hohen Kundenzufriedenheit bis 2025 im gesamten Finanzdienstleistungsbereich zu erreichen, bewertet Volkswagen regelmäßig, welche Maßnahmen ergriffen werden und wie Ideen auch landesübergreifend ausgetauscht und umgesetzt werden können.


IN A 7019

- Kundenloyalität. Nur wenn die Kunden mit dem Produktangebot und dem Service des Volkswagen Konzerns zufrieden sind, entstehen Vertrauen und Loyalität in seine Dienstleistungen. Die Loyalitätswerte, die regelmäßig auf Basis der Produktabschlüsse der Kunden erhoben werden, zeigen aktuell eindrucksvoll das Vertrauen der Kunden in die Finanzdienstleistungen des Volkswagen Konzerns. Mit ambitionierten Zielwerten untermauert Volkswagen Finanzdienstleistungen die Ausrichtung auf den Kunden und die Erfüllung seiner Bedürfnisse.

Qualitätsmanagement im Volkswagen Konzern

Die Zufriedenheit der Kunden hängt maßgeblich von der Qualität der Produkte und Dienstleistungen ab. Zufrieden und loyal sind Kunden vor allem dann, wenn ihre Erwartungen an ein Produkt oder eine Dienstleistung erfüllt oder sogar übertroffen werden. Im gesamten Verlauf des Produkterlebnisses bestimmen Anmutung, Zuverlässigkeit und Service die vom Kunden wahrgenommene Qualität. Der Volkswagen Konzern hat den Anspruch, seine Kunden in sämtlichen Bereichen positiv zu überraschen und zu begeistern, um sie auf diese Weise von seiner hervorragenden Qualität zu überzeugen.

Strategie des Konzern-Qualitätsmanagements
Der Volkswagen Konzern lebt herausragende Qualität und sichert verlässliche Mobilität für seine Kunden weltweit – an diesem strategischen Ziel richtet das Konzern-Qualitätsmanagement sein Handeln aus. In allen Phasen der Produktentstehung und -bewährung übernehmen das Konzern-Qualitätsmanagement und die Qualitätsorganisationen der Marken eine aktive Rolle; dadurch leistet Volkswagen einen wichtigen Beitrag zu erfolgreichen Produktanläufen, hoher Kundenzufriedenheit sowie geringen Garantie- und Kulanzkosten.

Im Rahmen des Zukunftsprogramms „TOGETHER – Strategie 2025“ hat Volkswagen die

Strategie des Konzern-Qualitätsmanagements weiterentwickelt. Schwerpunkte bilden unter anderem die Themen Digitalisierung, neue Technologien und Geschäftsfelder sowie einheitliche Prozesse, Methoden und Standards bei allen Marken.

Der zunehmende Fortschritt in der Digitalisierung ist auch für den Volkswagen Konzern eine große Herausforderung: Immer mehr digitale Produkte und Dienstleistungen werden entwickelt und in den Markt eingeführt. Um bei dieser Vielfalt auch weiterhin das gewohnte Qualitäts- und Sicherheitsniveau gewährleisten zu können, müssen die Qualitätsmaßnahmen entsprechend angepasst werden. Mit wachsender Funktionsvielfalt und Komplexität der Fahrerassistenzsysteme bis hin zu autonomen Fahrzeugen wächst auch der Umfang der Software. Hier gilt es, die Methoden weiterzuentwickeln, mit denen Volkwagen die Software-Entwicklung bei ausgewählten, kritischen Merkmalen begleitet und die Qualitätsanforderungen erfüllen kann. Zugleich nutzt der Volkswagen Konzern den digitalen Fortschritt, um seine eigenen Prozesse und Strukturen weiter zu optimieren: Beispielsweise werden virtuelle Messtechniken oder Big-Data-Analysen eingesetzt, wenn bei Fahrzeugen, die sich im Markt befinden, Qualitätsprobleme auftreten.

Angesichts dieser Rahmenbedingungen hat das Konzern-Qualitätsmanagement in Abstimmung mit den Konzernmarken seine Strategie weiterentwickelt. Sie umfasst die folgenden vier Zielfelder:

- Volkswagen begeistert seine Kunden mit herausragender Qualität, indem die Merkmale der von ihnen wahrgenommenen Qualität verstanden und in seinen Produkten realisiert werden.
- Volkswagen trägt zu wettbewerbsfähigen Produkten mit optimalen Qualitätskosten bei, indem robuste Prozesse sichergestellt werden und so der Prüfaufwand je Fahrzeug reduziert wird.
- In kritischen Unternehmensprozessen stärkt Volkswagen das Mehr-Augen-Prinzip und überwacht die Einhaltung der Meilensteine noch intensiver.
- Der Volkswagen Konzern wird ein exzellenter Arbeitgeber, indem sich noch intensiver für die persönliche Weiterentwicklung jedes einzelnen Mitarbeiters eingesetzt wird.

Um seine Ziele zu erreichen, treibt der Volkswagen Konzern seit Mitte 2016 insgesamt 15 Qualitätsinitiativen voran. Alle legen den Fokus auf Themen, die für den künftigen Erfolg der Qualitätsorganisationen im Volkswagen Konzern entscheidend sind.

Mitarbeiter im Volkswagen Konzern

Am 31. Dezember 2017 beschäftigte der Volkswagen Konzern, einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen, 642.292 Mitarbeiter; dies sind 2,5 % mehr als am Ende des Geschäftsjahres 2016. Die Verteilung zwischen den im Inland und den im Ausland beschäftigten Mitarbeitern blieb im vergangenen Jahr weitgehend stabil: Ende 2017 arbeiteten 44,8 % (Vorjahr: 44,9 %) der Mitarbeiter in Deutschland.

Neben der Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter standen im Geschäftsjahr 2017 bei Volkswagen unverändert die Entwicklung von Hochschulabsolventen, die Steigerung der Arbeitgeberattraktivität und zielgruppenspezifische Entwicklungsprogramme sowie die Gesundheitsvorsorge und der Arbeitsschutz im Vordergrund der Personalarbeit.

Informationstechnologie (IT) im Volkswagen Konzern

Im Zuge der insgesamt stetig zunehmenden Digitalisierung und Vernetzung müssen auch alle Geschäftsprozesse des Volkswagen Konzerns durchgängig digital unterstützt werden; zugleich stellt der Aufbau neuer Standorte hohe Anforderungen an die Vernetzung und Koordination. Um diese Aufgaben zu erfüllen, werden eine moderne und bedarfsge-

recht ausgestattete Infrastruktur sowie eine effiziente Anwendungslandschaft benötigt.

Sein konzernweites Fertigungs-, Informations- und Steuerungssystem (FIS) ermöglicht es Volkswagen, Fahrzeuge weltweit effizient zu produzieren – zur richtigen Zeit und mit der richtigen Ausstattung. FIS ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor für eine flexible und markenübergreifende Fertigung im weltweiten Produktionsnetz.

Neue Chancen eröffnen sich durch das weitere Zusammenwachsen unterschiedlicher Geschäftsbereiche und der IT. Big-Data-Verfahren helfen zum Beispiel in der Produktion dabei, Maschinenstörungen zu analysieren und frühzeitig einzugreifen. Virtuelle Konzeptfahrzeuge machen den Produktentwicklungsprozess noch schneller und effizienter. Angewandte Forschung in der intelligenten Mensch-Roboter-Kooperation sowie IT-Systeme zur Steuerung mobiler Assistenzrobotik und vernetzter Infrastruktur (Internet der Dinge) sind außerdem wichtige Elemente bei der Digitalisierung in der Produktion des Volkswagen Konzerns.

Das unternehmensinterne Netzwerk Group Connect fördert die Vernetzung aller Mitarbeiter. Die Plattform regt den Know-how-Transfer an und bringt Experten miteinander in Kontakt.

Die neu errichtete IT-City ist zentraler Standort der konzerneigenen IT- und Digitalisierungskompetenz in Wolfsburg. Der campusartige Bürokomplex ist konsequent auf agiles Arbeiten ausgerichtet. In Software Development Centers werden Applikationen und Anwendungen für ganz unterschiedliche Zwecke entwickelt und damit alle Kompetenzen zur schnellen und bedarfsgerechten Entwicklung von IT-Lösungen im eigenen Unternehmen behalten.

Die Sicherung der Daten und Systeme im Volkswagen Konzern ist ein weiterer Schwerpunkt seiner IT. Im abgelaufenen Geschäftsjahr hat Volkswagen die Etablierung der Information-Security-Management-Systeme (ISMS) weiter umgesetzt. Mittels der sogenannten ISMS Toolbox bietet der Konzern Unterlagen, Templates und Hilfsmittel für die Implementierung eines eigenen ISMS allen Konzerngesellschaften und Marken im

Konzern an. Ein Baustein ist die ISO-Norm 27001, in deren Rahmen die zentralen Prozesse der Informationssicherheit auditiert und erfolgreich zertifiziert wurden. Sie ist die wichtigste Norm für Informationssicherheit und erstreckt sich neben der IT auch auf Themen wie Personalsicherheit, Compliance, physische Sicherheit und rechtliche Anforderungen.

Im Jahr 2015 war die Volkswagen AG Mitgründer der Deutsche Cyber-Sicherheitsorganisation GmbH (DCSO), die Schwerpunktwissen rund um das Thema Cybersicherheit aufbauen und sich zum bevorzugten Dienstleister der deutschen Wirtschaft auf diesem Gebiet entwickeln soll. Sie führt Sicherheitsaudits durch und zertifiziert Schlüssellieferanten sowie -technologien, um deutschen – insbesondere kleinen und mittelständischen – Unternehmen zu helfen, Cyberangriffe zu erkennen, abzuwehren und künftig vorherzusehen. So macht Volkswagen auch seine Lieferkette sicherer.

Die Digitalisierung greift Volkswagen auch in seinen konzerneigenen IT-Labs in Wolfsburg, München, Berlin, San Francisco und Barcelona auf. In diesen Innovationszentren arbeiten Fachbereiche der Konzern-IT, Forschungseinrichtungen und Technologiepartner eng zusammen an Zukunftsthemen der Informationstechnologie, zum Beispiel Künstliche Intelligenz und maschinelles Lernen, Quantencomputing, digitale Ökosysteme, intelligente Mensch-Roboter-Kooperation und Smart Mobility. Diese Labs fungieren als Testlabore für den Volkswagen Konzern, als Kompetenzzentren für diese Zukunftsthemen sowie als Verbindungsbüros zu Start-ups. Sie bieten Volkswagen die Möglichkeit, abseits der Linienorganisation mit neuen Technologien zu experimentieren. Dort lassen sich die Erfahrung und strategische Kompetenz eines großen Unternehmens wie Volkswagen mit dem Pragmatismus und der Schnelligkeit von jungen Gründerfirmen verbinden.

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 2017 im Wesentlichen von den Beteiligungserträgen bzw. Ergebnisbeiträgen aus at Equity bewerteten Anteilen an der Volkswagen AG geprägt. Das im Vorjahr für das Geschäftsjahr 2017 ursprünglich prognostizierte Konzernergebnis nach Steuern zwischen 2,1 Mrd. € und 3,1 Mrd. € wurde übertroffen. Dies ist auf das positive Ergebnis nach Steuern des Volkswagen Konzerns zurückzuführen. Die zum Jahresende beschlossene Steuerreform in den USA führte zu einem einmaligen positiven, jedoch nicht liquiditätswirksamen Bewertungseffekt auf latente Steuern in Höhe von 1,0 Mrd. € auf Ebene des Volkswagen Konzerns. Das im Vorjahr für das Geschäftsjahr 2017 prognostizierte positive Ergebnis nach Steuern im niedrigen dreistelligen Millionen-Euro-Bereich für die Porsche SE wurde erreicht.

Die Finanzlage wurde maßgeblich durch den Erwerb der PTV Group sowie die Tilgung von Finanzschulden gegenüber dem Volkswagen Konzern beeinflusst. Zum 31. Dezember 2016 wurde die Entwicklung der Nettoliquidität im Geschäftsjahr 2017 mit einer Bandbreite zwischen 1,0 Mrd. € und 1,5 Mrd. €, ohne Berücksichtigung künftiger Investitionen, prognostiziert. In Folge des Erwerbs der PTV Group wurde die Bandbreite der Nettoliquidität auf 0,7 Mrd. € bis 1,2 Mrd. € angepasst. Dieser angepasste Korridor wurde zum 31. Dezember 2017 somit eingehalten.

Der Vorstand der Porsche SE beurteilt die wirtschaftliche Lage der Gesellschaft sowie ihrer wesentlichen Beteiligung an der Volkswagen AG weiterhin positiv. Die Porsche SE profitierte im abgelaufenen Geschäftsjahr von der positiven wirtschaftlichen Lage und des über den ursprünglichen Erwartungen liegenden positiven Ergebnisses des Volkswagen Konzerns. Auch die anteilige Börsenkapitalisierung ist wieder gestiegen. Die Porsche SE geht davon aus, dass der Volkswagen Konzern trotz der Auswirkungen der Dieselthematik 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.

Vergütungsbericht

Der Vergütungsbericht beschreibt die Grundzüge des Vergütungssystems für die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Porsche SE und erläutert die grundsätzliche Struktur, Zusammensetzung und Höhe der individuellen Vergütungen. Der Bericht enthält weiterhin Angaben zu Leistungen, die den aktiven Mitgliedern des Vorstands für den Fall der regulären oder vorzeitigen Beendigung ihrer Tätigkeit gewährt oder zugesagt worden sind.

Vergütung des Vorstands

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

Hans Dieter Pötsch (Vorstandsvorsitzender und zudem Vorstand für Finanzen der Porsche SE und zugleich Vorsitzender des Aufsichtsrats der Volkswagen AG) erhält für seine Tätigkeit bei der Gesellschaft von der Porsche SE eine fixe Grundvergütung, die monatlich als Gehalt ausbezahlt wird. Da Herr Pötsch weder von der Porsche SE noch von der Volkswagen AG eine variable Vergütung mit mehrjähriger Bemessungsgrundlage erhält, wird der Empfehlung in Ziffer 4.2.3 Abs. 2 S. 2 DCGK, wonach die monetären Teile der Vergütung von Vorstandsmitgliedern fixe und variable Bestandteile umfassen sollen, in Bezug auf Herrn Pötsch nicht entsprochen. Die Porsche SE hat insoweit eine Abweichung von dieser Empfehlung erklärt.

Dr. Manfred Döss erhält von der Porsche SE ebenfalls eine fixe Grundvergütung, die monatlich als Gehalt ausbezahlt wird. Variable Vergütungsbestandteile mit mehrjähriger Bemessungsgrundlage erhält er ausschließlich von der Volkswagen AG.

Das Vorstandsmitglied Matthias Müller erhält von der Porsche SE eine fixe, in monatlichen Beträgen ausbezahlte Grundvergütung. Auch er bezieht variable Vergütungsbestandteile ausschließlich von der Volkswagen AG.

Philipp von Hagen, der bei der Volkswagen AG keine Funktion wahrnimmt, erhält von der Porsche SE neben einer fixen, in monatlichen Beträgen geleisteten Grundvergütung auch eine variable Vergütung. Die Höhe seiner variablen Vergütung wird vom Aufsichtsrat nach pflichtgemäßem Ermessen unter Berücksichtigung der jeweiligen Geschäfts- und Ertragslage sowie seiner Leistungen festgelegt. Die Festlegung wird dabei insbesondere am Grad der Erreichung der für das jeweilige Geschäftsjahr vereinbarten (gegebenenfalls unterschiedlich gewichteten) individuellen Ziele gemessen, die sich bei ihm für die Vertragslaufzeit auf folgende Parameter beziehen:

- Schaffung der organisatorischen Voraussetzungen für ein professionelles Beteiligungsmanagement,

- Weiterentwicklung und Operationalisierung der Investment-Strategie,
- Positionierung der Porsche SE am Kapitalmarkt als leistungsfähige Beteiligungsplattform sowie
- Rendite- und risikoorientierte Steuerung des Beteiligungsportfolios.

Für jedes abgelaufene Geschäftsjahr erarbeitet der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats der Porsche SE unter Berücksichtigung der jeweiligen Geschäfts- und Ertragslage und basierend auf der individuellen Leistung von Herrn von Hagen einen Vorschlag für die individuelle Höhe der variablen Vergütung. Dieser Vorschlag wird dem Aufsichtsrat der Porsche SE zur Entscheidung vorgelegt. Der Auszahlungsbetrag der variablen Vergütung ist auf einen Betrag in Höhe von 300.000 € per annum begrenzt.

Die Fälligkeit der variablen Vergütung für Herrn von Hagen ist von der Erreichung kurz- und langfristiger Ziele abhängig. Die Auszahlung des kurzfristigen Teils in Höhe von 40 % der variablen Vergütung erfolgt drei Monate nach Ablauf des entsprechenden Geschäftsjahres unter der Voraussetzung, dass der Porsche SE Konzern im betreffenden Geschäftsjahr ein positives Konzernergebnis vor Steuern erzielt hat. Die Auszahlung von 60 % der variablen Vergütung ist abhängig von der mehrjährigen Entwicklung. Eine Auszahlung erfolgt dabei zwei Jahre nach Fälligkeit des kurzfristigen Teils der variablen Vergütung jedoch nur dann, wenn der Porsche SE Konzern im Geschäftsjahr vor der Fälligkeit ein positives Konzernergebnis vor Steuern erzielt hat und die Porsche SE zum 31. Dezember des letzten Kalenderjahres vor Fälligkeit eine positive Nettoliquidität aufweist.

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

Darüber hinaus steht es im Ermessen des Aufsichtsrats der Gesellschaft, sämtlichen Vorstandsmitgliedern der Porsche SE jeweils aufgrund einer mit den jeweiligen Vorstandsmitgliedern zuvor abgeschlossenen Zielvereinbarung einen Sonderbonus oder im Nachhinein für besondere Leistungen einen Anerkennungsbonus zu gewähren. Da für einen solchen Bonus keine betragsmäßige Höchstgrenze besteht, hat die Porsche SE insoweit eine Abweichung von der Empfehlung in Ziffer 4.2.3 Abs. 2 S. 6 DCGK erklärt. Der Aufsichtsrat hält die Aufnahme einer Höchstgrenze nicht für geboten, weil er mit der konkreten Ausübung seines Ermessens sicherstellen kann, dass dem Angemessenheitsgebot des § 87 Abs. 1 AktG entsprochen wird. Herrn Dr. Döss wurde im Geschäftsjahr 2017 für seine besonderen Leistungen im Geschäftsjahr 2016 nachträglich ein Anerkennungsbonus in Höhe von 550.000 € gezahlt. Zudem beschloss der Aufsichtsrat, ihm im Geschäftsjahr 2018 für seine besonderen Leistungen für die Gesellschaft im Geschäftsjahr 2017 einen Anerkennungsbonus in Höhe von ebenfalls 550.000 € auszuzahlen.

Sämtliche Mitglieder des Vorstands der Porsche SE erhalten während ihrer aktiven Dienstzeit Sachzuwendungen, insbesondere in Form einer Überlassung von Dienstfahrzeugen. Die Porsche SE übernimmt die im Zusammenhang mit diesen Sachbezügen anfallenden Steuern. Zudem werden Mitgliedern des Vorstands, die in Personalunion Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG sind, anfallende Flugkosten für Flüge zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte erstattet; die Versteuerung des Sachbezugs übernimmt die Porsche SE derzeit im Wege der Pauschalversteuerung. Sachzuwendungen werden, sofern diese geleistet wurden, mit ihren steuerlichen bzw. tatsächlichen Werten in die Darstellung der erfolgsunabhängigen Vergütung der Mitglieder des Vorstands einbezogen.

Die mit den Herren Pötsch, Müller und Dr. Döss geschlossenen Verträge sehen im Krankheitsfall eine Fortzahlung der fixen Grundvergütung über einen Zeitraum von 12 Monaten vor; im Vertrag von Herrn von Hagen ist darüber hinaus die Fortzahlung seiner variablen Vergütung für denselben Zeitraum vereinbart. Im Todesfall wird den Herren Pötsch, Müller und Dr. Döss die fixe Grundvergütung sechs Monate nach dem Sterbemonat fortgezahlt. Die mit Herrn von Hagen geschlossenen Verträge sehen eine Fortzahlung der fixen und gegebenenfalls variablen Bezüge über einen Zeitraum von sechs Monaten nach dem Sterbemonat im Todesfall vor.

Vergütung des Vorstands

Während der Geschäftsjahre 2016 und 2017 ergab sich keine Änderung in der Zusammensetzung der Vorstandsmitglieder. Die nachfolgend dargestellten Vergütungen der einzelnen Mitglieder des Vorstands der Porsche SE enthalten ausschließlich die Bezüge im Sinne des Handelsgesetzbuchs. In den Angaben zu Herrn von Hagen ist zudem die von der PTV AG gezahlte Vergütung für seine Tätigkeit als deren Vorsitzender des Aufsichtsrats enthalten.

Vorstandsvergütungen gemäß § 285 Nr. 9a HGB, §§ 314 Abs. 1 Nr. 6a HGB i.V.m. 315e HGB

2017 in €	Erfolgsunabhängige Bestandteile	Erfolgsabhängige Bestandteile	davon mit langfristiger Anreizwirkung[4]	Gesamtvergütung
Hans Dieter Pötsch	841.835	0	0	841.835
Dr. Manfred Döss	574.080	1.100.000[1]	0	1.674.080
Philipp von Hagen	632.960[2]	320.000[3]	120.000	952.960
Matthias Müller	541.334	0	0	541.334
Porsche SE Konzern	**2.590.209**	**1.420.000**	**120.000**	**4.010.209**

[1] Davon wurden 550.000 € nachträglich für Leistungen im Geschäftsjahr 2016 gewährt. Zudem wurden 550.000 € für besondere Leistungen im Geschäftsjahr 2017 gewährt, die im Geschäftsjahr 2018 zur Auszahlung kommen.

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

[3] Hierin sind kurzfristige variable Vergütungsbestandteile in Höhe von 100.000 € enthalten, die nachträglich für Leistungen im Geschäftsjahr 2016 gewährt wurden.

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

2016 in €	Erfolgsunabhängige Bestandteile	Erfolgsabhängige Bestandteile	davon mit langfristiger Anreizwirkung[2]	Gesamtvergütung
Hans Dieter Pötsch	831.036	0	0	831.036
Dr. Manfred Döss	558.629	0	0	558.629
Philipp von Hagen	611.295	230.000[1]	150.000	841.295
Matthias Müller	539.706	2.100.000	2.100.000	2.639.706
Porsche SE Konzern	**2.540.666**	**2.330.000**	**2.250.000**	**4.870.666**

[1] Hierin sind kurzfristige variable Vergütungsbestandteile in Höhe von 80.000 € enthalten, die nachträglich für Leistungen im Geschäftsjahr 2015 gewährt wurden.

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

Für das Geschäftsjahr 2017 ist für Herrn von Hagen eine variable Vergütung in Höhe von insgesamt 250.000 € vorgesehen. Für das Geschäftsjahr 2016 wurde ihm ebenfalls eine variable Vergütung in Höhe von 250.000 € gewährt. 40 % dieser variablen Vergütung wurden im Geschäftsjahr 2017 ausbezahlt, 60 % dieser variablen Vergütung stehen unter den im Abschnitt zu den Vergütungsgrundsätzen dargestellten aufschiebenden Bedingungen und sind daher nicht in den obigen Angaben enthalten. Die erfolgsabhängigen Bestandteile mit langfristiger Anreizwirkung für das Geschäftsjahr 2017 enthalten die Beträge des langfristigen Teils der gewährten variablen Vergütung für das Geschäftsjahr 2015, da deren aufschiebende Bedingungen mit Ablauf des Geschäftsjahres 2017 sämtlich erfüllt waren. Die erfolgsabhängigen Bestandteile mit langfristiger Anreizwirkung für Herrn Müller (letztmalig und basierend auf seinem bis einschließlich für das Geschäftsjahr 2014 geltenden Anstellungsvertrag bei der Porsche SE) und für Herrn von Hagen für das Geschäftsjahr 2016 enthalten entsprechend die Beträge des langfristigen Teils der gewährten variablen Vergütung für das Geschäftsjahr 2014.

Leistungen bei regulärer und vorzeitiger Beendigung der Tätigkeit

Die Herren Pötsch und Müller erhalten von der Gesellschaft keine Ruhegehaltszusage. Die den Herren von Hagen und Dr. Döss erteilte Zusage auf Versorgungsleistungen umfasst neben einer Alters- und Hinterbliebenenversorgung auch eine Versorgung im Fall der dauernden Dienstunfähigkeit. Die künftigen Versorgungsleistungen ermitteln sich auf der Grundlage eines Prozentsatzes einer vereinbarten festen jährlichen Vergütung. Dieser Prozentsatz erhöht sich, ausgehend von einem Prozentsatz in Höhe von 25 %, für jedes volle Jahr der aktiven Tätigkeit im Vorstand der Porsche SE um einen Prozentpunkt. Die festgelegte Höchstgrenze beträgt dabei 40 %. Herr von Hagen hat zum 31. Dezember 2017 einen Ruhegehaltsanspruch in Höhe von 30 % und Herr Dr. Döss in Höhe von 27 % einer festen jährlichen Vergütung erreicht. Für beide Herren wurde ein sofortiger Unverfallbarkeitsanspruch vereinbart.

Die Zahlung des Ruhegehalts erfolgt in monatlichen Beträgen ab Beendigung des Anstellungsvertrags bei Vollendung des 65. Lebensjahres und

bereits zu einem früheren Zeitpunkt, sofern eine dauernde Dienstunfähigkeit besteht. Wenn ein Anspruch auf Ruhegehalt vor Vollendung des 65. Lebensjahres besteht, berechnet sich das Ruhegehalt nach versicherungsmathematischen Grundsätzen durch Verrentung der vor dem Eintritt des Ruhegehaltsfalls steuerlich zulässigen Pensionsrückstellung.

Die Hinterbliebenenversorgung umfasst bei beiden Herren eine Witwenrente in Höhe von 60 % des Ruhegehalts sowie eine Waisenrente in Höhe von 20 % des Ruhegehalts für jedes Kind, die sich auf 10 % für jedes Kind verringert, sofern eine Witwenrente gezahlt wird. Witwen- und Waisenrenten dürften insgesamt den Betrag des Ruhegehalts nicht überschreiten. Waisenrenten sind insgesamt auf 80 % des Ruhegehalts begrenzt.

Der im Geschäftsjahr 2017 erfasste Dienstzeitaufwand für Herrn von Hagen beläuft sich nach IFRS auf 369.067 € (Vorjahr: 304.039 €), nach HGB auf 252.828 € (Vorjahr: 112.463 €). Der Barwert aus der bestehenden Versorgungsverpflichtung für Herrn von Hagen beläuft sich zum 31. Dezember 2017 nach IFRS auf 2.105.444 € (31. Dezember 2016: 1.811.565 €), nach HGB auf 1.222.927 € (31. Dezember 2016: 932.698 €).

Herr Dr. Döss behält zudem auch bei Erreichen der Altersgrenze seinen Anspruch auf die Überlassung eines Dienstfahrzeugs. Der im Geschäftsjahr 2017 erfasste Dienstzeitaufwand für Herrn Dr. Döss beläuft sich nach IFRS insgesamt auf 532.781 € (Vorjahr: 426.087 €), nach HGB auf 364.990 € (Vorjahr: 359.508 €). Der Barwert aus der bestehenden Versorgungsverpflichtung für Herrn Dr. Döss beläuft sich zum 31. Dezember 2017 nach IFRS auf insgesamt 2.384.889 € (Vorjahr: 1.956.528 €), nach HGB auf 1.715.813 € (Vorjahr: 1.298.743 €).

Auch Herr Müller behält nach Eintritt in den Ruhestand seinen Anspruch auf die Überlassung eines Dienstfahrzeugs. Der in den Geschäftsjahren 2016 und 2017 erfasste Dienstzeitaufwand beläuft sich sowohl nach IFRS als auch nach HGB auf 0 €, da Herr Müller das bei der Bewertung zugrunde gelegte Pensionierungsalter bereits überschritten hat. Der Barwert aus der bestehenden Sachleistungsverpflichtung beläuft sich zum 31. Dezember 2017 nach IFRS auf 1.035.739 € (31. Dezember 2016: 1.082.225 €), nach HGB auf 839.741 € (31. Dezember 2016: 837.145 €).

Für den Fall, dass die Vorstandstätigkeit eines Vorstandsmitglieds ohne wichtigen Grund vorzeitig endet, ist für jedes Mitglied ein Abfindungs-Cap vorgesehen, nach dem etwaige Abfindungszahlungen einschließlich Nebenleistungen auf maximal zwei Jahresvergütungen beschränkt sind. Die Zahlungen dürfen in keinem Fall mehr als die in der Restlaufzeit des Anstellungsvertrags anfallende Vergütung betragen. Für die Berechnung des Abfindungs-Caps ist auf die Gesamtvergütung des abgelaufenen Geschäftsjahres und gegebenenfalls auch auf die voraussichtliche Gesamtvergütung für das laufende Geschäftsjahr abzustellen.

Im Falle des Ausscheidens aus dem Vorstand vor Eintritt der Fälligkeit aufgrund einer Kündigung der Porsche SE aus wichtigem Grund verfallen die Ansprüche auf bisher (ganz oder teilweise) noch nicht ausgezahlte variable Vergütungsbestandteile. Bei Ausscheiden vor Eintritt der Fälligkeit aus anderen Gründen bleibt gegebenenfalls der Anspruch auf Auszahlung der erfolgsabhängigen Vergütung unberührt. Der Zeitpunkt der Fälligkeit wird durch das vorzeitige Ausscheiden aus dem Vorstand der Gesellschaft nicht berührt.

Vergütung des Aufsichtsrats

Grundsätze

Die Vergütung des Aufsichtsrats der Porsche SE ist in § 13 der aktuellen Fassung der Satzung der Gesellschaft festgelegt. Sie setzt sich zusammen aus einer festen Vergütung und einem Sitzungsgeld für

die Teilnahme an Sitzungen des Aufsichtsrats und der jeweiligen Ausschüsse. Darüber hinaus erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats eine erfolgsorientierte Vergütung. Diese bemisst sich am im Konzernabschluss der Porsche SE ausgewiesenen Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit aus fortgeführten Tätigkeiten vor Steuern. Für jede volle 1 Mio. €, um welche dieses Konzernergebnis im jeweils abgelaufenen Geschäftsjahr den Betrag von 300 Mio. € übersteigt, erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats einen Betrag in Höhe von 10 €. Für jede volle 1 Mio. €, um die dieses Ergebnis der dem jeweils abgelaufenen Geschäftsjahr vorausgegangenen drei Geschäftsjahre im Mittelwert den Betrag von 300 Mio. € übersteigt, erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats der Porsche SE einen weiteren Betrag in Höhe von 10 €. Aufsichtsratsmitglieder, die nur während eines Teils des Geschäftsjahres dem Aufsichtsrat oder einem Ausschuss angehört haben, erhalten eine im Verhältnis der Zeit geringere Vergütung.

Der Aufsichtsratsvorsitzende und der Vorsitzende des Prüfungsausschusses erhalten das Doppelte der festen und der variablen Vergütung, der Stellvertreter des Aufsichtsratsvorsitzenden und die Mitglieder des Prüfungsausschusses das Eineinhalbfache der festen und der variablen Vergütung eines Aufsichtsratsmitglieds. Übt ein Mitglied des Aufsichtsrats mehrere Ämter gleichzeitig aus, erhält es nur die Vergütung für das am höchsten vergütete Amt.

Der ordentlichen Hauptversammlung 2018 soll für die Zukunft eine ausschließlich feste Vergütung für die Mitglieder des Aufsichtsrats vorgeschlagen werden.

Vergütung des Aufsichtsrats

Die Porsche SE und der SE-Betriebsrat haben sich mit Vereinbarung vom 1. Februar 2017 darauf geeinigt, dass die Mitbestimmung der Porsche SE mit Ablauf der Hauptversammlung 2017 ausgesetzt werden soll und sich der Aufsichtsrat der Porsche SE aus sechs Mitgliedern der Anteilseigner zusammensetzt. Am 6. Februar 2017 wurde ein Statusverfahren eingeleitet. Als Folge des Statusverfahrens endeten die Amtszeiten sämtlicher Aufsichtsratsmitglieder mit Ablauf der Hauptversammlung am 30. Mai 2017. Die ordentliche Hauptversammlung am 30. Mai 2017 hat dieselben sechs Anteilseignervertreter neu gewählt. Herr Prof. Dr. Ferdinand K. Piëch hat mit Wirkung zum Ablauf des 8. Dezember 2017 sein Aufsichtsratsmandat niedergelegt. Gemäß § 13 der Satzung der Porsche SE erhält der Aufsichtsrat für seine Tätigkeit bei der Porsche SE im Geschäftsjahr 2017 insgesamt 1.060.638 € (Vorjahr: 1.079.795 €). In diesem Betrag sind erfolgsunabhängige Bezüge in Höhe von 578.205 € (Vorjahr: 678.500 €) und erfolgsabhängige Bezüge in Höhe von 482.433 € (Vorjahr: 401.295 €) enthalten.

Die Aufsichtsratsmitglieder haben weder im Geschäftsjahr 2017 noch im Geschäftsjahr 2016 darüber hinaus Vergütungen bzw. Vorteile für persönlich erbrachte Leistungen, wie etwa Vermittlungs- oder Beraterleistungen, von der Porsche SE erhalten.

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

Aufsichtsratsvergütungen gemäß § 285 Nr. 9a HGB, §§ 314 Abs. 1 Nr. 6a i.V.m. § 315e HGB

2017 in €	Erfolgs-unabhängige Bestandteile	Erfolgs-abhängige Bestandteile	Gesamt-vergütung
Dr. Wolfgang Porsche	92.000	83.120	175.120
Uwe Hück (1.1.-30.5.)[1]	42.411	25.618	68.029
Berthold Huber (1.1.-30.5.)[1]	22.274	17.079	39.353
Prof. Dr. Ulrich Lehner	86.000	83.120	169.120
Peter Mosch (1.1.-30.5.)[1]	19.274	17.079	36.353
Bernd Osterloh (1.1.-30.5.)[1]	21.411	25.618	47.029
Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Ferdinand K. Piëch (1.1.-8.12.)	47.425	38.940	86.365
Dr. Hans Michel Piëch	80.363	53.800	134.163
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	76.500	62.340	138.840
Hansjörg Schmierer (1.1.-30.5.)[1]	22.274	17.079	39.353
Hans-Peter Porsche	46.000	41.560	87.560
Werner Weresch (1.1.-30.5.)[1]	22.274	17.079	39.353
Gesamt	**578.205**	**482.433**	**1.060.638**

Aufsichtsratsvergütungen gemäß § 285 Nr. 9a HGB, §§ 314 Abs. 1 Nr. 6a i.V.m. § 315e HGB

2016 in €	Erfolgs-unabhängige Bestandteile	Erfolgs-abhängige Bestandteile	Gesamt-vergütung
Dr. Wolfgang Porsche	80.000	51.780	131.780
Uwe Hück[1]	79.500	38.835	118.335
Berthold Huber[1]	43.000	25.890	68.890
Prof. Dr. Ulrich Lehner	77.000	51.780	128.780
Peter Mosch[1]	43.000	25.890	68.890
Bernd Osterloh[1]	67.500	38.835	106.335
Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Ferdinand K. Piëch	43.000	25.890	68.890
Dr. Hans Michel Piëch	55.000	25.890	80.890
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	64.500	38.835	103.335
Hansjörg Schmierer[1]	40.000	25.890	65.890
Hans-Peter Porsche	43.000	25.890	68.890
Werner Weresch[1]	43.000	25.890	68.890
Gesamt	**678.500**	**401.295**	**1.079.795**

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

Bezüge nach dem Deutschen Corporate Governance Kodex

Vergütung des Vorstands

Allgemeine Grundsätze
Die Gesamtvergütung eines jeden Vorstandsmitglieds wird, aufgeteilt nach fixen und variablen Vergütungsteilen, entsprechend dem Deutschen Corporate Governance Kodex unter Namensnennung offengelegt. Gleiches gilt für Zusagen auf Leistungen, die einem Vorstandsmitglied für den Fall der vorzeitigen oder regulären Beendigung der Tätigkeit als Vorstandsmitglied gewährt oder die während des Geschäftsjahres geändert worden sind.

Der Aufsichtsrat der Porsche SE berücksichtigt bei Festlegung der Vergütung der Mitglieder des Vorstands der Porsche SE auch etwaige Vergütungen, die die Vorstandsmitglieder aufgrund der Übernahme von Organ- und sonstigen Funktionen auf Ebene von Mehrheitsbeteiligungen erhalten. Die nachfolgende Darstellung der Bezüge erstreckt sich daher auch auf die Volkswagen AG als wichtigste Beteiligung der Porsche SE sowie auf Konzernunternehmen der Volkswagen AG.

Die in diesem Abschnitt dargestellten Bezüge enthalten deshalb zusätzlich zu den im vorhergehenden Abschnitt dargestellten Bezügen etwaige Vergütungen, die Vorstandsmitglieder der Porsche SE während der Zeit ihrer Mitgliedschaft im Vorstand der Porsche SE aufgrund der parallelen Ausübung von Organ- und sonstigen Funktionen bei Unternehmen des Volkswagen Konzerns erhalten. Unabhängig hiervon sind die Volkswagen AG sowie deren Konzernunternehmen jedoch keine Tochterunternehmen der Porsche SE im Sinne der IFRS.

Herr Pötsch ist Aufsichtsratsvorsitzender der Volkswagen AG. Darüber hinaus nimmt er noch verschiedene Funktionen in Gremien innerhalb des Volkswagen Konzerns wahr.

Herr Müller ist Vorstandsvorsitzender der Volkswagen AG. Darüber hinaus ist er Mitglied in verschiedenen weiteren Gremien von Unternehmen des Volkswagen Konzerns.

Herr Dr. Döss ist seit dem 1. Januar 2016 Leiter der Rechtsabteilung der Volkswagen AG. In dieser Funktion erhält er von der Volkswagen AG auf Basis eines mit ihr geschlossenen Anstellungsvertrags eine fixe und eine variable Vergütung, die die im Volkswagen Konzern für Führungskräfte üblichen Bestandteile enthält.

Herr von Hagen erhält für seine Tätigkeit als Vorsitzender des Aufsichtsrats der PTV AG eine feste Vergütung. Er nimmt keine Organ- oder sonstigen Funktionen bei Unternehmen des Volkswagen Konzerns wahr und erhält dementsprechend auch keine Vergütung. Nachfolgend werden daher die relevanten Vergütungsgrundsätze des Volkswagen Konzerns für die Herren Pötsch, Müller und Dr. Döss dargestellt.

Vergütungsgrundsätze für Aufsichtsräte der Volkswagen AG
Die Hauptversammlung 2017 der Volkswagen AG beschloss eine Neugestaltung des Systems der Aufsichtsratsvergütung. Die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder der Volkswagen AG enthält nunmehr keine erfolgsabhängigen Vergütungskomponenten, sondern besteht ausschließlich aus erfolgsunabhängigen Vergütungsbestandteilen. Für Herrn Pötsch als Vorsitzender des Aufsichtsrats der Volkswagen AG gilt gemäß § 17 der Satzung der Volkswagen AG rückwirkend zum 1. Januar 2017:

- Er erhält als Vorsitzender des Aufsichtsrats eine feste Vergütung von 300.000 € pro Jahr.
- In seiner Funktion als Vorsitzender des Präsidiums erhält er eine zusätzliche feste Vergütung von 100.000 € pro Jahr, sofern das Präsidium mindestens einmal im Jahr zur Erfüllung seiner Aufgaben getagt hat.

Für die Teilnahme an einer Sitzung des Aufsichtsrats und eines Ausschusses erhält das jeweilige Mitglied ein Sitzungsgeld von 1.000 €. Bei mehreren Sitzungen am Tag wird das Sitzungsgeld nur einmal gezahlt.

Anfang 2017 hatte Herr Pötsch zusammen mit den anderen Mitgliedern des Volkswagen-Aufsichtsrats gegenüber dem Vorstand der Volkswagen AG erklärt, auf den Teil seiner Vergütung für das Geschäftsjahr 2016 zu verzichten, der über den Betrag hinausgeht, der sich bei der Anwendung der neuen Vergütungsregelungen für den Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2016 ergeben hätte. Dieser Verzicht belief sich auf 65.500 €. Herr Pötsch verzichtete zudem zusätzlich auf einen Betrag in Höhe von 115.700 € seiner variablen Vergütung für das Geschäftsjahr 2016 und vollständig auf seine Bezüge für das Geschäftsjahr 2017. Hintergrund dieses Verzichts ist die im Zusammenhang mit dem Wechsel von Herrn Pötsch vom Vorstand in den Aufsichtsrat der Volkswagen AG zum 8. Oktober 2015 getroffene Vereinbarung, die bis zum 31. Dezember 2017 erhaltenen Aufsichtsratsvergütungen auf seine Ausgleichszahlung für die für den Zeitraum vom 8. Oktober 2015 bis zum 31. Dezember 2017 an sich zustehende Vorstandsvergütung anzurechnen.

Vergütungsgrundsätze für Vorstände und Führungskräfte der Volkswagen AG

Die Höhe der Vorstandsvergütung der Volkswagen AG soll im nationalen und internationalen Vergleich angemessen und attraktiv sein. Kriterien sind sowohl die Aufgaben des einzelnen Vorstandsmitglieds, seine persönliche Leistung, die wirtschaftliche Lage, der Erfolg und die Zukunftsaussichten des Unternehmens als auch die Üblichkeit der Vergütung unter Berücksichtigung des Vergleichsumfelds und der Vergütungsstruktur, die ansonsten im Volkswagen Konzern gilt. In diesem Zusammenhang werden regelmäßig Vergütungsvergleiche durchgeführt.

Die nachfolgend dargestellten Vergütungsgrundsätze für Vorstände der Volkswagen AG beziehen sich auf die mit Herrn Müller getroffenen Vereinbarungen im Zusammenhang mit seiner Funktion als Vorstandsvorsitzender der Volkswagen AG sowie auf die für Herrn Dr. Döss relevanten Vergütungsgrundsätze für Führungskräfte der Volkswagen AG.

Das Vergütungssystem der Volkswagen AG für Vorstandsmitglieder setzt sich aus fixen und variablen Bestandteilen zusammen. Die variable Vergütung besteht aus einem Jahresbonus mit einjährigem Bemessungszeitraum sowie einem Long Term Incentive (LTI) in Form eines sogenannten Performance-Share-Plans mit zukunftsbezogener dreijähriger Laufzeit. Durch die Anknüpfung des Performance-Share-Plans an die Unternehmensentwicklung der kommenden drei Jahre hat dieser eine mehrjährige und zukunftsbezogene Bemessungsgrundlage, die sowohl positiven als auch negativen Entwicklungen Rechnung trägt. Der fixe Bestandteil schafft einen Verhaltensanreiz dahin, dass die Vorstandsmitglieder ihre Amtsführung an den wohlverstandenen Interessen des Unternehmens und den Pflichten eines ordentlichen Kaufmanns ausrichten, ohne dabei in Abhängigkeit von lediglich kurzfristigen Erfolgszielen zu geraten. Die variablen Bestandteile, die unter anderem vom wirtschaftlichen Ergebnis des Volkswagen Konzerns abhängen, stellen eine langfristige Wirkung der Verhaltensanreize sicher.

Die jährliche Zielvergütung für Herrn Müller als Vorsitzenden des Vorstands beläuft sich bei einer Zielerreichung von 100 % der jeweils vereinbarten Ziele insgesamt auf 9.000.000 €:

- 2.125.000 € Grundvergütung,
- 3.045.000 € Zielbetrag für den Jahresbonus und
- 3.830.000 € Zielbetrag für den Performance-Share-Plan.

Die fixe Vergütung setzt sich aus Festvergütung und Nebenleistungen zusammen. Die Festvergütung enthält die Grundvergütung. Die Nebenleistungen resultieren aus der Gewährung von Sachbezügen. Dazu gehören insbesondere die Überlassung von Betriebsmitteln, zum Beispiel Dienstwagen, sowie die Übernahme von Versicherungsprämien.

Steuern, die auf diese Sachbezüge entfallen, werden im Wesentlichen von der Volkswagen AG getragen. Die Grundvergütung wird turnusmäßig überprüft und bei Bedarf angepasst.

Die variable Vergütung setzt sich zusammen aus einem erfolgsabhängigen Jahresbonus mit einjährigem Bemessungszeitraum sowie einem Long Term Incentive (LTI) in Form eines sogenannten Performance-Share-Plans mit zukunftsbezogener dreijähriger Laufzeit (Komponente mit langfristiger Anreizwirkung) und virtuellen Vorzugsaktien. Die Komponenten der variablen Vergütung tragen sowohl positiven als auch negativen Entwicklungen Rechnung.

Bei außerordentlichen Entwicklungen kann der Aufsichtsrat eine Begrenzung der variablen Vergütungsbestandteile vornehmen (Cap).

Der Jahresbonus orientiert sich am Ergebnis des jeweiligen Geschäftsjahres. Er ist dabei jeweils zur Hälfte abhängig vom erreichten operativen Ergebnis des Volkswagen Konzerns zuzüglich des anteiligen operativen Ergebnisses der chinesischen Joint Ventures einerseits und von der erreichten operativen Umsatzrendite des Volkswagen Konzerns andererseits. Die beiden Komponenten des Jahresbonus sind jeweils nur bei Überschreiten beziehungsweise Erreichen bestimmter Schwellenwerte zu zahlen.

Die Höhe des rechnerisch ermittelten Auszahlungsbetrags kann vom Aufsichtsrat der Volkswagen AG sodann individuell unter Berücksichtigung des Erreichungsgrads der von diesem Aufsichtsrat mit jedem Vorstandsmitglied einzeln vereinbarten individuellen Ziele sowie der Erfolge des Gesamtvorstands bei der Transformation der Belegschaft des Volkswagen Konzerns in neue Aufgabenfelder um bis zu 20 % reduziert (Multiplikator 0,8) oder erhöht (Multiplikator 1,2) werden.

Der Auszahlungsbetrag für den Jahresbonus ist auf 180 % des Zielbetrags für den Jahresbonus begrenzt (Cap). Der Cap ergibt sich aus 150 % maximaler finanzieller Zielerreichung und einem Leistungsfaktor von maximal 1,2.

Komponente 1: Operatives Ergebnis inklusive Chinesische Joint Ventures (anteilig)

Mrd. €	**2017**
Oberer Schwellenwert	25,0
Zielwert 100%-Niveau	17,0
Unterer Schwellenwert	9,0
Ist-Wert	18,6
Zielerreichung (in %)	110

Komponente 2: operative Umsatzrendite

Mrd. €	**2017**
Oberer Schwellenwert	8,0
Zielwert 100%-Niveau	6,0
Unterer Schwellenwert	4,0
Ist-Wert	6,0
Zielerreichung (in %)	100

Der LTI wird in Form eines sogenannten Performance-Share-Plans gewährt. Jede Performance-Periode des Performance-Share-Plans hat eine dreijährige Laufzeit. Zum Zeitpunkt der Gewährung des LTI wird der jährliche Zielbetrag aus dem LTI auf Grundlage des Anfangs-Referenzkurses der Volkswagen Vorzugsaktie in Performance Shares der Volkswagen AG umgerechnet und dem jeweiligen Vorstandsmitglied als reine Rechengröße zugeteilt. Die Umwandlung erfolgt auf Basis des ungewichteten Durchschnitts der Schlusskurse der Volkswagen Vorzugsaktie an den letzten 30 Handelstagen vor dem 1. Januar eines Geschäftsjahres. Die endgültige Festschreibung der Anzahl der Performance Shares erfolgt jeweils zu einem Drittel am Ende eines jeden Jahres der dreijährigen Performance-

Periode entsprechend dem Grad der Zielerreichung für das jährliche Ergebnis je Volkswagen Vorzugsaktie (Earnings per Share (EPS) je Vorzugsaktie in €). Voraussetzung dafür ist das Erreichen eines Schwellenwertes.

Performance-Periode 2017-2019

Mrd. €	**2017**
Oberer Schwellenwert	30,0
Zielwert 100%-Niveau	20,0
Unterer Schwellenwert	10,0
Ist-Wert	22,69
Zielerreichung (in %)	113

Nach Ablauf der dreijährigen Laufzeit des Performance-Share-Plans findet dann ein Barausgleich statt. Der Auszahlungsbetrag entspricht der finalen Anzahl an festgeschriebenen Performance Shares multipliziert mit dem Schluss-Referenzkurs, der sich am Ende des Dreijahreszeitraums zuzüglich eines Dividendenäquivalents für die betreffende Laufzeit ergibt. Der Schluss-Referenzkurs ist der ungewichtete Durchschnitt der Schlusskurse der Volkswagen Vorzugsaktie an den letzten 30 Handelstagen vor Ablauf der dreijährigen Performance-Periode.

in €	**2017**
Anfangs-Referenzkurs	127,84
Schluss-Referenzkurs	–[1]
Dividendenäquivalent	2,06

[1] Wird am Ende der Performance-Periode ermittelt.

Der Auszahlungsbetrag aus dem Performance-Share-Plan ist auf 200 % des Zielbetrags begrenzt. Es erfolgt ein Abschlag auf den Auszahlungsbetrag von 20 %, sofern im Volkswagen Konzernbereich Automobile die durchschnittliche Sachinvestitionsquote oder die F&E-Quote der letzten drei Jahre kleiner als 5 % ist.

Scheidet Herr Müller beispielsweise vor der Auszahlung des Barausgleichs für die Performance Shares auf eigenen Wunsch ohne wichtigen Grund aus dem Unternehmen aus oder beginnt das Vorstandsmitglied bei einem Konkurrenzunternehmen ein Arbeits- oder Dienstverhältnis, verfallen die nicht ausgezahlten Performance Shares. Für Herrn Müller gilt diese Regelung erst von einer künftigen Wiederbestellung an.

In der Einführungsphase des Performance-Share-Plans (2017 bis 2018) erhält er 100 % seines Zielbetrags als Abschlagszahlung. Die beiden Abschlagszahlungen werden jeweils nach dem ersten Jahr der Performance-Periode geleistet. Nach Ablauf der jeweils dreijährigen Performance-Periode erfolgt eine Verrechnung auf Basis der tatsächlichen Zielerreichung. Er hat eine Option auf sofortige Abgeltung der Performance Shares zum Ende seines Dienstvertrages eingeräumt bekommen.

Herrn Müller wurden für die Performance-Periode 2017-2019 29.959 Performance Shares im Gewährungszeitpunkt zugeteilt; deren beizulegender Zeitwert betrug im Gewährungszeitpunkt 4.309.602 €. Die Anzahl der Herrn Müller gewährten Performance Shares umfasst die im Gewährungszeitpunkt des Performance-Share-Plans zugeteilten vorläufigen Performance Shares. Der Fair Value im Gewährungszeitpunkt wurde mittels eines anerkannten Bewertungsverfahrens ermittelt. Eine Rückstellung in Höhe von 10.201.381 € zum 31. Dezember 2017 bildet die Verpflichtung auf Ebene der Volkswagen AG gegenüber Herrn Müller ab. Für ihre Ermittlung wurden neben den für die Performance-Periode 2017 bis 2019 festgeschriebenen beziehungsweise zugeteilten vorläufigen Performance Shares auch die für künftige Performance-Perioden erwarteten Performance Shares berücksichtigt. Der innere Wert in Höhe von 4.728.427 € wurde gemäß IFRS 2 ermittelt und entspricht dem Betrag, den Herr Müller erhalten hätte, wenn er am 31. Dezember 2017 ausgeschieden wäre. In seine Ermittlung sind lediglich die am Bilanzstichtag unverfallbar erdienten Performance Shares eingeflossen. Der innere Wert wurde auf Basis des

ungewichteten durchschnittlichen Aktienkurses der letzten 30 Handelstage (Xetra-Schlusskurse der Volkswagen Vorzugsaktie) vor dem 31. Dezember 2017 unter Berücksichtigung der während der Performance-Periode je Vorzugsaktie gezahlten Dividenden ermittelt. Das Gesamtergebnis 2017 aus Performance Shares beträgt für Herrn Müller auf Ebene der Volkswagen AG nach IFRS 10.201.381 €; es enthält den Saldo aller erfolgswirksamen Beträge für die Performance Shares im Geschäftsjahr 2017.

Die auf dem Zurückbehalt der Vergütung des Jahres 2015 beruhenden virtuellen Vorzugsaktien sind bis zu ihrer Auszahlung im Jahr 2019 Bestandteil der Vorstandsvergütung.

Über die Begrenzung der einzelnen variablen Bestandteile der Vorstandsvergütung hinaus darf der jährliche Zufluss gemäß DCGK aus Grundvergütung und variablen Vergütungsbestandteilen (Jahresbonus und Performance-Share-Plan) für ein Geschäftsjahr für Herrn Müller 10.000.000 € nicht übersteigen. Im Falle eines Überschreitens des Gesamtbetrags werden die variablen Bestandteile proportional gekürzt.

Die Höhe des Gesamtvergütungs-Cap sowie der einzelnen Zielsetzungen wird vom Aufsichtsrat regelmäßig überprüft und gegebenenfalls angepasst.

Für Herrn Müller besteht im Krankheitsfall Anspruch auf eine sechsmonatige Fortzahlung der normalen Bezüge durch die Volkswagen AG.

Die Vergütung für Herrn Dr. Döss als Leiter der Rechtsabteilung der Volkswagen AG enthält fixe und variable Vergütungsbestandteile. Die Fixvergütung setzt sich aus einer Festvergütung und Nebenleistungen zusammen. Nebenleistungen resultieren aus Sachbezügen aus der Bereitstellung einer Unterkunft; Herr Dr. Döss hat zudem einen Anspruch auf die Überlassung von Dienstfahrzeugen. Steuern, die auf diese Sachbezüge entfallen, werden teilweise von der Volkswagen AG getragen.

Seine variable Vergütung setzt sich aus einem persönlichen Leistungsbonus, einem Unternehmensbonus und einem LTI zusammen. Die Festlegung der Höhe der einzelnen Bestandteile erfolgt ausgehend von einem festgelegten 100 %-Niveau nach billigem Ermessen unter Berücksichtigung der persönlichen Leistung und Zielerreichung, des wirtschaftlichen Ergebnisses und der wirtschaftlichen Lage sowie der strategischen Zielerreichung des Volkswagen Konzerns. Der Unternehmensbonus bezieht sich auf die Geschäftsentwicklung des Berichtsjahres und des vorangegangenen Jahres, während dem LTI eine Betrachtung des Berichtsjahres und der drei vorangegangenen Geschäftsjahre zugrunde liegt. Der LTI ist auf 200 % begrenzt; für den persönlichen Leistungsbonus und den Unternehmensbonus wurde keine Begrenzung festgelegt; die Porsche SE hat insoweit eine Abweichung von der Empfehlung in Ziffer 4.2.3 Abs. 2 S. 6 DCGK erklärt. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen mit der Höhe der Führungskräften im Volkswagen Konzern gewährten variablen Vergütung geht der Aufsichtsrat davon aus, dass die Herrn Dr. Döss gewährte Vergütung gleichwohl angemessen ist und Herr Dr. Döss durch die ihm von der Volkswagen AG gewährte variable Vergütung nachhaltig auf das Unternehmensinteresse incentiviert wird. Das 100 %-Niveau von Herrn Dr. Döss wurde für das Geschäftsjahr 2017 auf 145.000 € (Vorjahr: 133.000 €) je Bestandteil festgesetzt. Für die ersten drei Jahre (beginnend ab dem Geschäftsjahr 2016) wurde jeweils eine Untergrenze der variablen Vergütung von 460.000 € vereinbart.

Leistungen auf Basis virtueller Vorzugsaktien aus dem Zurückbehalt für das Geschäftsjahr 2015

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG hat in seiner Sitzung am 22. April 2016 das Angebot von Herrn Müller angenommen, einen Anteil von 30 % seiner variablen Vergütung für das Geschäftsjahr 2015 zurückzubehalten und unter den Vorbehalt der zukünftigen Aktienkursentwicklung zu stellen.

Dies wird erreicht, indem zunächst der zurückbehaltene Betrag auf Basis des durchschnittlichen Aktienkurses der 30 Handelstage vor dem 22. April 2016 (Anfangs-Referenzkurs) in virtuelle Vorzugsaktien der Volkswagen AG mit einer dreijährigen Haltedauer umgewandelt und gleichzeitig ein Ziel-Referenzkurs definiert wird, der 125 % des Anfangs-Referenzkurses entspricht. Während der Haltedauer entfällt auf die virtuellen Volkswagen Vorzugsaktien ein Dividendenäquivalent in Höhe der auf echte Volkswagen Vorzugsaktien ausgeschütteten Dividenden.

Die Rückwandlung und Auszahlung erfolgt entweder nach Ablauf einer Haltedauer von drei Jahren oder im Falle des vorzeitigen Ausscheidens zum entsprechenden Zeitpunkt.

Zur Bestimmung des Auszahlungsbetrags wird der durchschnittliche Aktienkurs der 30 Handelstage vor dem letzten Tag der Haltedauer, also dem 22. April 2019, ermittelt (Schluss-Referenzkurs). Die Differenz zwischen dem Ziel-Referenzkurs und dem Anfangs-Referenzkurs wird vom Schluss-Referenzkurs in Abzug gebracht und die während der Haltedauer auf eine echte Volkswagen Vorzugsaktie ausgeschütteten Dividenden (Dividendenäquivalent) werden dem Schluss-Referenzkurs hinzugerechnet. Der sich so ergebende Wert wird mit der Anzahl virtueller Vorzugsaktien multipliziert, um den Auszahlungsbetrag für jedes Vorstandsmitglied zu errechnen. Hierdurch wird erreicht, dass – ohne Berücksichtigung der gegebenenfalls angefallenen Dividendenäquivalente – nur dann der zurückbehaltene Betrag zu 100 % zur Auszahlung kommt, sofern der Anfangs-Referenzkurs der Vorzugsaktie um mindestens 25 % gestiegen ist. Anderenfalls reduziert sich der Betrag entsprechend auf bis zu 0 €. Der Auszahlungsbetrag darf das Zweifache des ursprünglich zurückbehaltenen Betrags nicht überschreiten. Scheidet Herr Müller vor Ablauf der Haltedauer aus seinem Dienstverhältnis aus, wird der Auszahlungsbetrag bezogen auf den Zeitpunkt der Beendigung des Dienstverhältnisses berechnet und ausgezahlt.

Die Anzahl der Herrn Müller am 22. April 2016 im Rahmen der Leistungen auf Basis virtueller Volkswagen Vorzugsaktien für 2015 gewährten Volkswagen Vorzugsaktien hat sich im Geschäftsjahr 2017 nicht geändert.

Die Tabelle zur Vorstandsvergütung gemäß DCGK, die den Zufluss bei Herrn Müller ausweist, enthält keine Eintragungen für die virtuellen Vorzugsaktien aus dem Zurückbehalt für das Geschäftsjahr 2015, da im Geschäftsjahr 2017 keine Auszahlungen erfolgten. Zudem war weder die Haltedauer von drei Jahren abgelaufen, noch ist Herr Müller im Geschäftsjahr 2017 ausgeschieden. Da die Leistungen auf Basis virtueller Volkswagen Vorzugsaktien erst nach Ende des Geschäftsjahres 2015 vereinbart wurden, erfolgt die Berücksichtigung der Auswirkungen dieser Vereinbarung in der Tabelle zur Vorstandsvergütung gemäß DCGK, die die gewährten Zuwendungen von Herrn Müller ausweist, in der Spalte für das Geschäftsjahr 2016. Der dort auszuweisende Korrekturbetrag ist die Differenz aus dem Fair Value der virtuellen Volkswagen Vorzugsaktien und dem Zurückbehalt im Zeitpunkt der Gewährung jeweils am 22. April 2016.

Vergütung des Vorstands in den Geschäftsjahren 2016 und 2017

Die in den nachfolgenden Tabellen dargestellte Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder der Porsche SE berücksichtigt, neben der Vergütung für die Tätigkeit als Vorstand der Gesellschaft, für die Herren Pötsch, Müller und Dr. Döss zudem die Vergütung für die Tätigkeit in Organ- und sonstigen Funktionen bei Unternehmen des Volkswagen Konzerns für die Geschäftsjahre 2016 und 2017 und im Fall von Herrn von Hagen die Vergütung für seine Tätigkeit als Vorsitzender des Aufsichtsrats der PTV AG.

Vorstandsvergütungen nach dem Deutschen Corporate Governance Kodex für die Geschäftsjahre 2016 und 2017 – gewährte Zuwendungen

Die nachfolgenden Tabellen weisen die im jeweiligen Berichtsjahr gewährten Zuwendungen gemäß Ziffer 4.2.5, 1. Spiegelstrich des DCGK aus:

	Pötsch[1] Vorstandsvorsitzender (seit 1.11.2015) Vorstand für Finanzen (seit 25.11.2009)			
in €	2016	**2017**	**2017 (Min)**	**2017 (Max)**
Gewährte Zuwendungen				
Festvergütung	574.500	500.000	500.000	500.000
Nebenleistungen	331.036	341.835	341.835	341.835
Summe	**905.536**	**841.835**	**841.835**	**841.835**
Verzicht für 2016	181.200	0	0	0

[1] Herr Pötsch hatte gegenüber dem Vorstand der Volkswagen AG erklärt, auf den Teil seiner Vergütung aus seiner Aufsichtsratstätigkeit bei der Volkswagen AG für das Geschäftsjahr 2016 zu verzichten, der über den Betrag hinausgeht, der sich bei Anwendung der neuen Vergütungsregelungen für den Aufsichtsrat der Volkswagen AG für das Geschäftsjahr 2016 ergeben hätte. Dieser Verzicht belief sich auf 65.500 €. Zudem verzichtete Herr Pötsch zusätzlich auf einen Betrag in Höhe von 115.700 € seiner variablen Vergütung für das Geschäftsjahr 2016 und vollständig auf seine Bezüge für das Geschäftsjahr 2017. Hintergrund des Verzichts ist die im Zusammenhang mit dem Wechsel von Herrn Pötsch vom Vorstand in den Aufsichtsrat der Volkswagen AG zum 8. Oktober 2015 getroffene Vereinbarung, die bis zum 31. Dezember 2017 erhaltenen Aufsichtsratsvergütungen auf seine Ausgleichzahlung für die für den Zeitraum vom 8. Oktober 2015 bis zum 31. Dezember 2017 an sich zustehende Vorstandsvergütung anzurechnen.

				Dr. Döss Vorstand für Recht und Compliance seit 1.1.2016
in €	2016	**2017**	**2017 (Min)**	**2017 (Max)**
Gewährte Zuwendungen				
Festvergütung	827.040	835.920	835.920	835.920
Nebenleistungen	85.629	101.080	101.080	101.080
Summe	**912.669**	**937.000**	**937.000**	**937.000**
Einjährige variable Vergütung Volkswagen AG	207.300	219.200	0[2]	n/a[3]
Anerkennungsboni Porsche SE	0	1.100.000[1]	0	n/a[3]
Mehrjährige variable Vergütung Volkswagen AG	252.700	240.800	0	n/a[3]
Unternehmensbonus VW (zweijähriger Betrachtungszeitraum)	53.200	83.800	0[2]	n/a[3]
LTI VW (vierjähriger Betrachtungszeitraum)	199.500	157.000	0[2]	290.000
Summe	**1.372.669**	**2.497.000**	**1.397.000[1]**	**n/a[3]**
Versorgungsaufwand	434.487	541.181	541.181	541.181
Summe	**1.807.156**	**3.038.181**	**1.938.181**	**n/a[3]**

[1] Davon wurden 550.000 € nachträglich für Leistungen im Geschäftsjahr 2016 gewährt. Zudem wurden 550.000 € für besondere Leistungen im Geschäftsjahr 2017 gewährt, die im Geschäftsjahr 2018 zur Auszahlung kommen.

[2] Es besteht eine Untergrenze für sämtliche variablen Vergütungsbestandteile aus der Tätigkeit auf Ebene der Volkswagen AG in Höhe von 460.000 €.

[3] Es besteht teilweise keine Obergrenze für variable Vergütungsbestandteile aus der Tätigkeit auf Ebene der Porsche SE und der Volkswagen AG, auf die Erläuterungen im Abschnitt „Vergütungsgrundsätze für Vorstände und Führungskräfte der Volkswagen AG“ wird verwiesen.

				Müller Vorstand für Strategie und Unternehmensentwicklung seit 13.10.2010
in €	2016	**2017**	**2017 (Min)**	**2017 (Max)**
Gewährte Zuwendungen				
Festvergütung	2.084.000	2.625.000	2.625.000	2.625.000
Nebenleistungen	218.357	234.069	234.069	234.069
Summe	**2.302.357**	**2.859.069**	**2.859.069**	**2.859.069**
Einjährige variable Vergütung[1]	1.313.200	3.045.000	0	5.481.000
Mehrjährige variable Vergütung	6.352.610	4.309.602	0	7.660.000
LTI (Performance-Share-Plan 2017-2019) Volkswagen AG[1]	0	4.309.602	0	7.660.000
Sondervergütung VW (zweijähriger Betrachtungszeitraum)	3.283.000	0	0	0
LTI VW (vierjähriger Betrachtungszeitraum)	3.375.000	0	0	0
Virtuelle Aktien Volkswagen AG	–305.390	0	0	0
Summe	**9.968.167**	**10.213.671**	**2.859.069**	**16.000.069**
Versorgungsaufwand	526.589	612.807	612.807	612.807
Summe	**10.494.756**	**10.826.478**	**3.471.876**	**16.612.876**

[1] Die ausgewiesenen Werte basieren für den Jahresbonus der Volkswagen AG auf dem 100 %-Niveau der Zielwerte und für den Performance-Share-Plan auf dem beizulegenden Zeitwert (Fair Value) im Gewährungszeitpunkt.

				von Hagen Vorstand für Beteiligungsmanagement seit 1.3.2012
in €	2016	**2017**	**2017 (Min)**	**2017 (Max)**
Gewährte Zuwendungen				
Festvergütung	540.000	541.971	541.971	541.971
Nebenleistungen	71.295	90.989	90.989	90.989
Summe	**611.295**	**632.960**	**632.960**	**632.960**
Einjährige variable Vergütung	120.000	100.000	0	120.000
Mehrjährige variable Vergütung	180.000	150.000	0	180.000
LTI Porsche SE (dreijähriger Betrachtungszeitraum)	180.000	150.000	0	180.000
Summe	**911.295**	**882.960**	**632.960**	**932.960**
Versorgungsaufwand	304.039	369.067	369.067	369.067
Summe	**1.215.334**	**1.252.027**	**1.002.027**	**1.302.027**

Vorstandsvergütungen nach dem Deutschen Corporate Governance Kodex für die Geschäftsjahre 2016 und 2017 – Zufluss

Die nachfolgenden Tabellen weisen den Zufluss in den bzw. für die Geschäftsjahre 2016 und 2017 gemäß Ziffer 4.2.5, 2. Spiegelstrich des DCGK aus.

Abweichend von den in den gewährten Zuwendungen dargestellten Werten für die variable Vergütung enthalten nachfolgende Tabellen den tatsächlichen Wert der im jeweiligen Geschäftsjahr zugeflossenen variablen Vergütungen.

	Pötsch[1] Vorstandsvorsitzender (seit 1.11.2015) Vorstand für Finanzen (seit 25.11.2009)	
in €	2016	**2017**
Zufluss		
Festvergütung	574.500	500.000
Nebenleistungen	331.036	341.835
Summe	**905.536**	**841.835**
Einjährige variable Vergütung	511.300	0
Summe	**1.416.836**	**841.835**
Versorgungsaufwand	0	0
Summe	**1.416.836**	**841.835**
Verzicht für 2016	181.200	0

[1] Herr Pötsch hatte gegenüber dem Vorstand der Volkswagen AG erklärt, auf den Teil seiner Vergütung aus seiner Aufsichtsratstätigkeit bei der Volkswagen AG für das Geschäftsjahr 2016 zu verzichten, der über den Betrag hinausgeht, der sich bei Anwendung der neuen Vergütungsregelungen für den Aufsichtsrat der Volkswagen AG für das Geschäftsjahr 2016 ergeben hätte. Dieser Verzicht belief sich auf 65.500 €. Zudem verzichtete Herr Pötsch zusätzlich auf einen Betrag in Höhe von 115.700 € seiner variablen Vergütung für das Geschäftsjahr 2016 und vollständig auf seine Bezüge für das Geschäftsjahr 2017. Hintergrund des Verzichts ist die im Zusammenhang mit dem Wechsel von Herrn Pötsch vom Vorstand in den Aufsichtsrat der Volkswagen AG zum 8. Oktober 2015 getroffene Vereinbarung, die bis zum 31. Dezember 2017 erhaltenen Aufsichtsratsvergütungen auf seine Ausgleichzahlung für die für den Zeitraum vom 8. Oktober 2015 bis zum 31. Dezember 2017 an sich zustehende Vorstandsvergütung anzurechnen.

		Dr. Döss Vorstand für Recht und Compliance seit 1.1.2016
in €	2016	**2017**
Zufluss		
Festvergütung	827.040	835.920
Nebenleistungen	85.629	101.080
Summe	**912.669**	**937.000**
Einjährige variable Vergütung Volkswagen AG	219.200	226.200
Anerkennungsboni Porsche SE	0	1.100.000[1]
Anerkennungsbonus Volkswagen AG	0	50.000[2]
Mehrjährige variable Vergütung Volkswagen AG	240.800	377.000
Unternehmensbonus VW (zweijähriger Betrachtungszeitraum)	83.800	205.900
LTI VW (vierjähriger Betrachtungszeitraum)	157.000	171.100
Summe	**1.372.669**	**2.690.200**
Versorgungsaufwand	434.487	541.181
Summe	**1.807.156**	**3.231.381**

[1] Davon wurden 550.000 € nachträglich für Leistungen im Geschäftsjahr 2016 gewährt. Zudem wurden 550.000 € für besondere Leistungen im Geschäftsjahr 2017 gewährt, die im Geschäftsjahr 2018 zur Auszahlung kommen.

[2] Für besondere Leistungen wurden 50.000 € nachträglich für Leistungen im Geschäftsjahr 2016 gewährt.

in €	2016	2017
		Müller Vorstand für Strategie und Unternehmensentwicklung seit 13.10.2010
Zufluss		
Festvergütung	2.084.000	2.625.000
Nebenleistungen	218.357	234.069
Summe	**2.302.357**	**2.859.069**
Einjährige variable Vergütung	1.617.500	3.513.207
Mehrjährige variable Vergütung	6.090.000	3.830.000
LTI PSE (dreijähriger Betrachtungszeitraum)	2.100.000	0
LTI (Performance-Share-Plan 2017-2019) Volkswagen AG	0	3.830.000
Sondervergütung VW (zweijähriger Betrachtungszeitraum)	1.335.000	0
LTI VW (vierjähriger Betrachtungszeitraum)	2.655.000	0
Summe	**10.009.857**	**10.202.276**
Versorgungsaufwand	526.589	612.807
Summe	**10.536.446**	**10.815.083**

in €	2016	2017
		von Hagen Vorstand für Beteiligungsmanagement seit 1.3.2012
Zufluss		
Festvergütung	540.000	541.971
Nebenleistungen	71.295	90.989
Summe	**611.295**	**632.960**
Einjährige variable Vergütung	0	200.000
Mehrjährige variable Vergütung	150.000	120.000
LTI PSE (dreijähriger Betrachtungszeitraum)	150.000	120.000
Summe	**761.295**	**952.960**
Versorgungsaufwand	304.039	369.067
Summe	**1.065.334**	**1.322.027**

Leistungen bei regulärer und vorzeitiger Beendigung der Tätigkeit

Herrn Müller ist im Falle der regulären Beendigung seiner Tätigkeit im Vorstand der Volkswagen AG ein Ruhegehalt einschließlich einer Hinterbliebenenversorgung und für die Dauer des Bezugs des Ruhegehalts die Nutzung von Dienstwagen zugesagt. Die zugesagten Leistungen werden mit Vollendung des 63. Lebensjahres gezahlt bzw. zur Verfügung gestellt. Das Ruhegehalt ergibt sich aus einem Prozentsatz der Grundvergütung. Bei Herrn Müller ist eine Erhöhung um 4,5 % zum 1. März 2017, 4,5 % zum 1. März 2018 sowie 5,0 % zum 1. März 2019 vorgesehen. Die vom Aufsichtsrat der Volkswagen AG festgelegte Höchstgrenze liegt bei 70 %. Eine weitere Differenzierung dieser Leistungen nach erfolgsabhängigen Bestandteilen und Leistungen mit langfristiger Anreizwirkung erfolgt nicht. Für ihn wurde zum Jahresende 2017 ein Ruhegehaltsanspruch von 57,5 % der Grundvergütung erreicht. Die Anhebung der Grundvergütung infolge des ab dem Geschäftsjahr 2017 geltenden neuen Vergütungssystems bleibt insofern für die derzeit amtierenden Vorstandsmitglieder der Volkswagen AG mit einer endgehaltsabhängigen Altzusage der betrieblichen Altersversorgung ohne Berücksichtigung.

Bei Dienstunfähigkeit besteht Anspruch auf das Ruhegehalt. Hinterbliebene von Herrn Müller erhalten 66 2/3 % Witwenrente bzw. 20 % Waisengeld bezogen auf das Ruhegehalt der betreffenden Person. Für Herrn Müller gilt grundsätzlich, dass ab seinem Ausscheiden aus der Volkswagen AG die zu gewährende Altersversorgung zu zahlen ist.

Auch im Falle der vorzeitigen Beendigung der Tätigkeit ist Herrn Müller ein Ruhegehalt bzw. eine Hinterbliebenenversorgung und für die Dauer des Bezugs des Ruhegehalts die Nutzung von Dienstwagen zugesagt. Sofern seine Tätigkeit als Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen AG aus einem nicht von ihm zu vertretenden wichtigen Grund beendet wird, sind seine Ansprüche entsprechend der Empfehlung aus Ziffer 4.2.3 Abs. 4 des DCGK auf maximal zwei Jahresvergütungen begrenzt (Abfindungs-Cap). Für den Fall, dass die Tätigkeit von Herrn Müller aus einem von ihm zu vertretenden wichtigen Grund vorzeitig beendet wird, erfolgt keine Abfindungszahlung an ihn.

Herrn Dr. Döss wurde für den Fall der regulären Beendigung seiner Tätigkeit im Volkswagen Konzern die Nutzung von Dienstwagen zugesagt.

Vergütung des Aufsichtsrats

Die nachfolgend genannte Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder der Porsche SE enthält – neben der Vergütung für die Tätigkeit als Aufsichtsrat der Gesellschaft – zudem die Vergütung für Mitgliedschaften in Aufsichtsräten im Volkswagen Konzern. Die dort bezogene Vergütung richtet sich nach den Bestimmungen der jeweils gültigen Satzungen der Gesellschaften und setzt sich teilweise aus erfolgsunabhängigen und erfolgsabhängigen Komponenten zusammen (auf die Veränderungen des Vergütungssystems für Mitglieder des Aufsichtsrats der Volkswagen AG im Abschnitt „Vergütungsgrundsätze für Aufsichtsräte der Volkswagen AG“ wird verwiesen).

Die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2016, die in diesem Zeitraum zugleich Mitglieder des Aufsichtsrats der Volkswagen AG waren, enthält die Beträge, die sich nach dem alten System der Aufsichtsratsvergütung der Volkswagen AG ergaben.

Die Aufsichtsratsmitglieder der Porsche SE haben in den Geschäftsjahren 2016 und 2017 darüber hinaus keine weiteren Vergütungen bzw. Vorteile für persönlich erbrachte Leistungen, wie Vermittlungs- oder Beraterleistungen, vom Porsche SE Konzern oder vom Volkswagen Konzern erhalten.

Aufsichtsratsvergütungen nach dem Deutschen Corporate Governance Kodex für das Geschäftsjahr 2017[1]

2017 in €	Erfolgsunabhängige Bestandteile	Erfolgsabhängige Bestandteile	Gesamtvergütung
Dr. Wolfgang Porsche	459.000	127.520	586.520
Uwe Hück (1.1.-30.5.)[2]	119.453	25.618	145.071
Berthold Huber (1.1.-30.5.)[2]	31.441	54.079	85.520
Prof. Dr. Ulrich Lehner	86.000	83.120	169.120
Peter Mosch (1.1.-30.5.)[2]	110.906	44.829	155.735
Bernd Osterloh (1.1.-30.5.)[2]	104.182	25.618	129.800
Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Ferdinand K. Piëch (1.1.-8.12.)	47.425	38.940	86.365
Dr. Hans Michel Piëch	264.363	120.400	384.763
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	407.000	128.940	535.940
Hansjörg Schmierer (1.1.-30.5.)[2]	45.048	30.071	75.119
Hans-Peter Porsche	83.000	41.560	124.560
Werner Weresch (1.1.-30.5.)[2]	46.298	30.071	76.369
Gesamt	**1.804.115**	**750.768**	**2.554.882**

[1] Die in der Übersicht genannten Beträge berücksichtigen die bezogenen Vergütungen von Gesellschaften des Volkswagen Konzerns, die keine Konzernunternehmen der Porsche SE im Sinne der IFRS sind.

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

Aufsichtsratsvergütungen nach dem Deutschen Corporate Governance Kodex für das Geschäftsjahr 2016[1]

2016 in €	Erfolgs-unabhängige Bestandteile	Erfolgs-abhängige Bestandteile	Gesamt-vergütung	Verzicht für 2016[3]
Dr. Wolfgang Porsche	188.500	384.513	573.013	49.333
Uwe Hück[2]	160.000	193.002	353.002	60.167
Berthold Huber[2]	63.500	74.690	138.190	0
Prof. Dr. Ulrich Lehner	77.000	51.780	128.780	0
Peter Mosch[2]	77.000	293.740	370.740	61.250
Bernd Osterloh[2]	87.500	270.085	357.585	19.250
Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Ferdinand K. Piëch	43.000	25.890	68.890	0
Dr. Hans Michel Piëch	135.375	212.251	347.626	60.167
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	137.500	383.768	521.268	54.333
Hansjörg Schmierer[2]	67.000	25.890	92.890	0
Hans-Peter Porsche	55.000	25.890	80.890	0
Werner Weresch[2]	70.000	25.890	95.890	0
Gesamt	**1.161.375**	**1.967.389**	**3.128.764**	**304.500**

[1] Die in der Übersicht genannten Beträge berücksichtigen die bezogenen Vergütungen von Gesellschaften des Volkswagen Konzerns, die keine Konzernunternehmen der Porsche SE im Sinne der IFRS sind.

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

[3] Die Mitglieder des Aufsichtsrats der Porsche SE, die zugleich Mitglieder des Aufsichtsrats der Volkswagen AG waren, haben gegenüber dem Vorstand der Volkswagen AG erklärt, auf denjenigen Teil ihrer Vergütung aus ihrer Aufsichtsratstätigkeit bei der Volkswagen AG für das Geschäftsjahr 2016 zu verzichten, der über den Betrag hinausgeht, der sich bei der Anwendung der im Geschäftsjahr 2017 auf Ebene der Volkswagen AG beschlossenen neuen Vergütungsregelungen für den Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2016 ergeben hätte.

Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung

Chancen- und Risikobericht der Porsche SE

Risikomanagement-System des Porsche SE Konzerns

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

Prinzipiell unterscheidet die Porsche SE dabei zwischen zwei Risikotypen. Der erste Risikotyp umfasst die Risiken aus der Geschäftstätigkeit, die im Rahmen einer (bewussten) unternehmerischen Entscheidung eingegangen werden (sog. „unternehmerische Risiken“). Der zweite Risikotyp umfasst Risiken, die aus einer fehlenden Definition oder unzureichender Einhaltung von Prozessen resultieren (sog. „organisatorische Risiken“).

Die Porsche SE fokussiert sich in ihrem Risikomanagement-System auf potenzielle negative Auswirkungen von Risiken. Situativ werden jedoch auch Chancenpotenziale analysiert und dargestellt. Es bestehen keine wesentlichen Risiken, die der Porsche SE Konzern grundsätzlich nicht in seinem Risikomanagement-System erfasst.

Insgesamt gewährleistet die Ausgestaltung des Risikomanagement-Systems, dass das Management der Porsche SE stets über substanzielle Risikotreiber informiert ist und potenzielle Auswirkungen der identifizierten Risiken einschätzen kann, um frühzeitig geeignete Gegenmaßnahmen zu ergreifen.

Das Risikomanagement-System des Porsche SE Konzerns wird kontinuierlich weiterentwickelt und an die Erfordernisse der Gesellschaft angepasst.

Die Konzernabschlussprüfung der Porsche SE umfasst die Prüfung der Implementierung und der grundsätzlichen Wirksamkeit des gesamten Risikofrüherkennungssystems.

Aufbau Risikomanagement-System
Das Risikomanagement-System des Porsche SE Konzerns gliedert sich in die drei Verteidigungslinien „operatives Risikomanagement“, „strategisches Risikomanagement“ und „überprüfendes Risikomanagement“.

Das „operative Risikomanagement“ als erste Verteidigungslinie umfasst die Analyse, die Steuerung, das Monitoring und die Dokumentation der Risiken auf operationaler Ebene. Jeder einzelne Fachbereich innerhalb der Porsche SE ist dabei

dafür verantwortlich, die in seinem Bereich vorhandenen Risiken selbstständig zu identifizieren, zu bewerten, zu steuern, zu überwachen, zu dokumentieren und wesentliche Risiken an den Finanzbereich zu melden. Dies bedeutet insbesondere, dass auf dieser Ebene in allen operativ tätigen Bereichen des Unternehmens unmittelbar Maßnahmen zur Steuerung der Risiken abgeleitet und umgesetzt werden und eine Ausbreitung der Risiken auf andere Bereiche oder gar auf das Gesamtunternehmen verhindert werden soll. Hinsichtlich der organisatorischen Risiken erfolgt das operative Risikomanagement durch das Interne Kontrollsystem, welches im Abschnitt „Internes Kontrollsystem einschließlich rechnungslegungsbezogenes Internes Kontrollsystem“ beschrieben wird. Zusätzlich zum operativen Management der konkreten einzelnen Risikofelder auf Ebene der Fachbereiche erfolgt durch den Finanzbereich auch eine gesamthafte Betrachtung der wesentlichen Risiken, um der Gesamtrisikosituation des Konzerns Rechnung zu tragen und Wechselwirkungen zwischen Risikofeldern zu erkennen.

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

Das „überprüfende Risikomanagement“ als dritte Verteidigungslinie stellt die Angemessenheit des Risikomanagement-Systems sicher und damit insbesondere, dass das operative und das strategische Risikomanagement im Einklang mit extern und intern definierten Normen stehen. Verantwortlich für das überprüfende Risikomanagement ist die Revision, die als objektive Instanz in Form von Stichproben überprüft, ob das operative Risikomanagement in allen Bereichen verankert ist und regelmäßig durchgeführt wird. Darüber hinaus wird die strategische Ebene dahingehend überprüft, ob ein strukturierter Systemansatz besteht bzw. die jeweiligen Kontrollen und Überprüfungen im strategischen Risikomanagement durchgeführt werden.

Die Ergebnis- und Werthaltigkeitsrisiken aus den Beteiligungen an der Volkswagen AG, an der PTV AG und an der INRIX Inc. werden auf der Ebene des operativen Risikomanagements der Porsche SE adressiert und kontinuierlich überwacht. Die Risiken treffen die Porsche SE aufgrund der Beteiligungsstruktur im Falle der Volkswagen AG und der INRIX Inc. in Form von Bewertungs-, Konsolidierungs- und Dividendeneffekten. Die Risiken der vollkonsolidierten PTV Group treffen die Porsche SE im Wesentlichen in Form von Ergebnis- und Bilanzeffekten. Daneben bestehen weiterhin Risiken aus der Grundlagenvereinbarung zur Schaffung des Integrierten Automobilkonzerns von Porsche und Volkswagen

(„Grundlagenvereinbarung“) und den damit verbundenen gesellschaftsrechtlichen Umstrukturierungen. Das Risikomanagement auf Ebene der Volkswagen AG, der PTV AG und der INRIX Inc. erfolgt in den jeweiligen Gesellschaften.

Risikomanagement auf Ebene der Volkswagen AG

Das Management der Risiken bei Volkswagen ist auf Ebene der Volkswagen AG angesiedelt (wir verweisen hierzu auf den Abschnitt „Chancen- und Risikobericht des Volkswagen Konzerns“). 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 Risikomanagement-System implementiert und ist damit selbst für ihre Risikohandhabung verantwortlich. Gleichzeitig ist die Volkswagen AG jedoch gehalten sicherzustellen, dass die Porsche SE als Holdinggesellschaft – im Rahmen des gesetzlich zulässigen Informationsaustauschs – frühzeitig über bestandsgefährdende Risiken informiert wird. Dies geschieht unter anderem in Form von Managementgesprächen und durch die Weitergabe von Risikoberichten.

Risikomanagement auf Ebene der PTV AG

Die Ergebnis- und Werthaltigkeitsrisiken aus der Beteiligung an der PTV AG werden gegenwärtig in das Risikomanagementsystem der Porsche SE integriert. Die Integration ist zum Berichtszeitpunkt noch nicht vollständig abgeschlossen, jedoch ist durch regelmäßige Managementgespräche und den regelmäßigen Austausch von Bilanz- und Ergebniskennzahlen sichergestellt, dass die Porsche SE über wesentliche auf Ebene der PTV AG identifizierte Risiken zeitnah informiert wird.

Die PTV AG soll auch zukünftig selbst für ihre Risikohandhabung verantwortlich sein und ihre Risiken über ein eigenständiges Risikomanagement-System identifizieren, steuern und überwachen.

Internes Kontrollsystem einschließlich rechnungslegungsbezogenes Internes Kontrollsystem

Ziel des Internen Kontrollsystems der Porsche SE ist die Steuerung der organisatorischen Risiken im Rahmen des operativen Risikomanagements. Die organisatorischen Risiken lassen sich in die Risikofelder „operativer Geschäftsbetrieb“, „Compliance“ und „Rechnungslegung/Finanzberichterstattung“ einteilen.

Das Interne Kontrollsystem gibt für die drei genannten Risikofelder grundsätzlich die jeweils gleichen Maßnahmen vor. Aufbauend auf einer umfassenden Prozesslandkarte werden vom jeweiligen Prozesseigner für die wesentlichen Prozesse die einzelnen Prozessschritte, Zuständigkeiten, Schnittstellen sowie für das Gesamtunternehmen eine geeignete Aufbauorganisation abgeleitet. Für

Prozesse und Schnittstellen mit besonderer Relevanz werden für alle drei Risikofelder Kontrollen definiert, deren Einhaltung grundsätzlich unter Anwendung des Vier-Augen-Prinzips überwacht wird. Die Dokumentation dieser Maßnahmen erfolgt in Prozessübersichten, Richtlinien und Checklisten.

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

Hinsichtlich des Risikofelds „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 2017 in seinen Sitzungen neben der Anpassung von internen Richtlinien insbesondere allgemeine Compliance-relevante Themen behandelt.

Hinsichtlich des Risikofelds „Rechnungslegung/Finanzberichterstattung“ ist das Ziel des Internen Kontrollsystems, eine bilanziell richtige und gesetzeskonforme Erfassung, Aufbereitung und Würdigung von unternehmerischen Sachverhalten in der Rechnungslegung bzw. Finanzberichterstattung sicherzustellen. Es gewährleistet eine vollständige, richtige und zeitnahe Übermittlung solcher Informationen, die für die Aufstellung der Abschlüsse der Porsche SE und des Porsche SE Konzerns sowie des mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefassten Konzernlageberichts der Porsche SE notwendig sind.

Die einheitliche Bilanzierung und Bewertung auf Grundlage der für den Porsche SE Konzern geltenden Vorschriften wird durch das IFRS Bilanzierungshandbuch der Porsche SE und durch die Vorgabe formaler Anforderungen sichergestellt. Die Bestandteile der für die Porsche SE zu erstellenden formalen Berichtspakete sind im Detail festgelegt und werden regelmäßig aktualisiert. Die für die berichtenden Einheiten relevanten Abschlusstermine werden über einen Abschlusskalender vorgegeben.

Während der Konzernabschlusserstellung werden die Berichtspakete der assoziierten und vollkonsolidierten Einheiten vor Einspielung in das Konsolidierungssystem einer ausführlichen Analyse und Plausibilisierung unterzogen.

Die Verarbeitung der Berichtspakete erfolgt in einem Konsolidierungssystem, welches auf Standardsoftware basiert und aufgrund der bestehenden Autorisierungs- und Zugriffsregeln hinsichtlich Zugang und Berechtigungen restriktiv gehandhabt wird.

Der Volkswagen Konzern hat ebenfalls ein Risikomanagement- und Internes Kontrollsystem im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess implementiert, über dessen Umfang im Abschnitt „Chancen- und Risikobericht des Volkswagen Konzerns“ Auskunft gegeben wird.

Das Interne Kontrollsystem findet auch bei der Erstellung des handelsrechtlichen Jahresabschlusses der Porsche SE Anwendung. Die Bildung von Rückstellungen und Abgrenzungen wird, ebenso wie die Prüfung der Werthaltigkeit von in der Bilanz erfassten Beteiligungen der Gesellschaft, bei der Porsche SE in Abstimmung mit den zuständigen Fachbereichen vorgenommen. Die bei der Porsche SE implementierten Rechnungslegungsprozesse stellen dabei sicher, dass bilanzierungsrelevante und angabepflichtige Sachverhalte aus getroffenen Vereinbarungen vollständig erkannt und im Jahresabschluss abgebildet werden.

Chancen und Risiken der Porsche SE

Die Porsche SE weist im Wesentlichen finanzwirtschaftliche, rechtliche und steuerliche Chancen und Risiken auf.

Liquiditätsrisiken
Grundsätzlich besteht im Rahmen der Geschäftstätigkeit, zum Beispiel in Verbindung mit bestehenden Verbindlichkeiten, das Risiko, dass die Porsche SE nicht in der Lage ist, ihren Zahlungsverpflichtungen nachzukommen. Die Nettoliquidität stellt daher eine wesentliche Risikokennzahl dar, die Gegenstand regelmäßiger Berichterstattungen ist.

Die Porsche SE verfügt am Bilanzstichtag über eine deutlich positive Nettoliquidität. Zudem steht der Porsche SE eine Kreditlinie mit einem Volumen von 1,0 Mrd. € und einer Laufzeit bis zum 9. Oktober 2019 zur Verfügung. Die Stellung von Sicherheiten in Form von Stammaktien der Volkswagen AG ist nur bei Ziehung erforderlich.

Vor dem Hintergrund der finanziellen Situation der Gesellschaft und der Höhe der laufenden operativen Aufwendungen ist das Liquiditätsrisiko aus Sicht des Vorstands derzeit vernachlässigbar.

Chancen und Risiken aus der Verwendung von Finanzinstrumenten
Die Porsche SE sieht sich im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit Risiken ausgesetzt, die aus dem Einsatz von Finanzinstrumenten resultieren.

Die derzeit von der Porsche SE eingesetzten Finanzinstrumente setzen sich insbesondere aus flüssigen Mitteln, Termingeldanlagen und Wertpapieren zusammen. Zudem wurde im Rahmen des Liquiditätsmanagements in einen Spezialfonds investiert.

Durch die Anlage von flüssigen Mitteln ergeben sich Kontrahentenrisiken. Die Kontrahentenrisiken aus Garantien, die die Porsche SE dem Volkswagen Konzern im Zusammenhang mit der Schaffung des Integrierten Automobilkonzerns gewährt hatte, bestehen seit Mitte Juni 2017 mit Ausnahme der Freistellungserklärung für den Einlagensicherungsfonds des Bundesverband Deutscher Banken nicht mehr. Zur Verminderung der Kontrahentenrisiken führt die Porsche SE Bonitätsüberwachungen durch und streut die Anlage der flüssigen Mittel über unterschiedliche Kontrahenten.

Die vom Spezialfonds gehaltenen Finanzinstrumente sind Marktpreisrisiken ausgesetzt. Der Zeitwert kann sich bei einer Veränderung des Marktzinsniveaus bzw. der Marktpreise sowohl verringern als auch erhöhen, so dass die beschriebenen Risiken auch entsprechende Chancen beinhalten. Dies gilt in analoger Weise auch für die von der Porsche SE festverzinslich angelegten flüssigen Mittel, wobei die Kurzfristigkeit der Anlage das Risiko deutlich reduziert.

Die Marktpreisrisiken im Rahmen des Spezialfonds werden durch Streuung der Mittel über verschiedene Asset Manager bzw. Strategien reduziert

sowie mithilfe von Anlagerichtlinien begrenzt, in denen neben Produkten und Währungen insbesondere auch ein Risikobudget festgelegt wird. Das Risikobudget wird auf Jahressicht vergeben und liegt im niedrigen einstelligen Prozentbereich. Zudem erfolgt die Überwachung und Steuerung des Spezialfonds durch einen Anlageausschuss.

Der Vorstand der Porsche SE schätzt die sich aus der Verwendung von Finanzinstrumenten ergebenden Risiken insgesamt als gering ein.

Chancen und Risiken aus Beteiligungen

Grundsätzlich besteht für die Porsche SE im Rahmen der Beteiligungen an der Volkswagen AG, der PTV AG und der INRIX Inc. sowie etwaiger künftiger Beteiligungen eine Unsicherheit bezüglich der Entwicklung des Beteiligungswerts sowie der Höhe der Zahlungszuflüsse aus diesen Beteiligungen. Dies birgt das Risiko eines Wertberichtigungsbedarfs mit einer entsprechenden Belastung des Ergebnisses der Porsche SE und des Porsche SE Konzerns, das Risiko eines verminderten Dividendenzuflusses und/oder das Risiko von Ergebnisbelastungen, die der Porsche SE im Konzernabschluss zugerechnet werden. Es ergeben sich aber auch entsprechende Chancen aus einer positiven Entwicklung in diesen Bereichen.

Zur frühzeitigen Erkennung eines möglichen Wertberichtigungsbedarfs durch die Porsche SE werden regelmäßig Kennzahlen über den jeweiligen Geschäftsverlauf der Beteiligungen an der Volkswagen AG, der PTV AG und der INRIX Inc. analysiert und gegebenenfalls Analysteneinschätzungen beobachtet. Beim Vorliegen konkreter Anhaltspunkte für einen möglichen Wertberichtigungsbedarf führt die Porsche SE Werthaltigkeitstests durch. Die Bewertungen der Porsche SE basieren auf einem Discounted-Cashflow-Verfahren und erfolgen jeweils auf Grundlage der letzten vom Management der jeweiligen Beteiligung aufgestellten Planung, die gegebenenfalls an aktuelle Erkenntnisse angepasst werden. Für die Diskontierung der Cashflows werden gewichtete Kapitalkosten herangezogen. Situativ werden ergänzend zum Discounted-Cashflow-Verfahren auch Bewertungen anhand von Multiplikatoren durchgeführt.

Bezüglich der Beteiligung an der Volkswagen AG besteht ein erhöhtes Risiko, dass das der

Porsche SE im Rahmen der at Equity-Bewertung zugerechnete Ergebnis sowie der zukünftige Dividendenzufluss in Folge der Dieselthematik (wir verweisen auf die Ausführungen im Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern“) weiteren Belastungen unterliegt. Diese können insbesondere aus neuen Erkenntnissen hinsichtlich der Höhe der gebildeten Risikovorsorgen oder Auswirkungen aus der Dieselthematik auf das operative Geschäft und/oder die Finanzierungskosten des Volkswagen Konzerns, die über das in der Planung unterstellte Ausmaß hinausgehen, resultieren (wir verweisen auf die Ausführungen im Kapitel „Chancen- und Risikobericht des Volkswagen Konzerns“).

Hinsichtlich der Werthaltigkeit der Beteiligung an der Volkswagen AG wurde im Geschäftsjahr 2017 aufgrund der unter dem at Equity-Buchwert liegenden anteiligen Börsenkapitalisierung ein Werthaltigkeitstest durchgeführt. Da der Werthaltigkeitstest auf der aktuellen Planung des Volkswagen Konzerns basiert und insbesondere auch die auf Ebene des Volkswagen Konzerns gebildeten Risikovorsorgen im Zusammenhang mit der Dieselthematik berücksichtigt, bestehen auch hierbei die oben beschriebenen Risiken unerwarteter weiterer Belastungen. 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 das Risiko eines zukünftigen Wertberichtigungsbedarfs als gering eingeschätzt.

Durch die Vollkonsolidierung der PTV Group in den Konzernabschluss der Porsche SE seit Anfang September 2017 besteht grundsätzlich das Risiko eines negativen Beitrags der PTV Group zum Ergebnis des Porsche SE Konzerns. Aufgrund der Internationalisierung sowie des geplanten Ausbaus des Produktportfolios wird dieses Risiko als erhöht eingeschätzt. Die Werthaltigkeit des im Rahmen der Kaufpreisallokation aufgedeckten Geschäfts- oder Firmenwerts wird jährlich und beim Vorliegen konkreter Anhaltspunkte für einen möglichen Wertberichtigungsbedarf überprüft. Per 31. Dezember 2017 wurde turnusgemäß ein Werthaltigkeitstest durchgeführt. Die Werthaltigkeit konnte bestätigt werden. Im Rahmen der durchgeführten Sensitivitätsanalyse lag lediglich in einem Szenario der Nutzungswert nicht über dem Buchwert. Das Risiko eines zukünftigen Wertberichtigungsbedarfs des Geschäfts- oder Firmenwerts wird als erhöht eingeschätzt.

Im Hinblick auf die Beteiligung an INRIX wurde ebenfalls überprüft, ob ein Wertberichtigungs- oder Wertaufholungsbedarf zum Bilanzstichtag vorlag, was nicht der Fall war. Sowohl hinsichtlich des der Porsche SE im Rahmen der at Equity-Bewertung zuzurechnenden Ergebnisses als auch im Hinblick auf die zukünftige Werthaltigkeit der Beteiligung wird aufgrund der ambitionierten Wachstumspläne von INRIX das zugrunde liegende Risiko jeweils als erhöht angesehen, wobei aufgrund des vergleichsweise geringen Beteiligungsbuchwerts in Höhe von

15 Mio. € mögliche Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns entsprechend überschaubar wären.

Die vom Porsche SE Konzern in 2017 eingegangenen Minderheitsbeteiligungen an den beiden US-amerikanischen 3D-Druck Unternehmen Markforged Inc. und Seurat Technologies Inc. werden als Finanzinstrumente bilanziert. Sie unterliegen ihrem Charakter als Venture Capital-Investments entsprechend einer erhöhten Unsicherheit in Bezug auf die Entwicklung des Beteiligungswertes und die Höhe der zukünftig erwarteten Zahlungsmittelrückflüsse. Diese ist jedoch unter Wesentlichkeitsaspekten für die Porsche SE vernachlässigbar.

Rechtliche Risiken

Die Porsche SE ist national und international an Rechtsstreitigkeiten und behördlichen Verfahren beteiligt. Im Wesentlichen handelt es sich zum 31. Dezember 2017 hierbei um Schadensersatzklagen im Zusammenhang mit dem Aufbau der Beteiligung an der Volkswagen AG und dem Vorwurf der vermeintlichen Marktmanipulation sowie Klageverfahren 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 der erhaltenen verbindlichen Auskünfte umgesetzt und überwacht deren Einhaltung. Der Vorstand der Porsche SE schätzt daher die steuerlichen Risiken aus der Einbringung als äußerst gering ein.

Derzeit findet eine steuerliche Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2009 bis 2013 sowie eine Lohnsteuer-Außenprüfung für die Erhebungszeiträume 2011 bis 2016 statt. Neue Erkenntnisse aus den steuerlichen Außenprüfungen für die Zeiträume 2009 bis 2013 bzw. 2011 bis 2016 können dazu führen, dass sich zu leistende Steuer- und Zinszahlungen erhöhen oder vermindern bzw. bereits geleistete Zahlungen teilweise zurückerstattet werden.

In den Veranlagungszeiträumen 2006 bis 2009 war die Porsche SE zunächst Rechtsnachfolgerin der Porsche AG und später Organträgerin und damit Steuerschuldnerin. Die Volkswagen AG hat sich im Rahmen der Betriebseinbringung grundsätzlich verpflichtet, steuerliche Vorteile – zum Beispiel in Form einer Erstattung, Minderung oder Ersparnis von Steuern, einer Auflösung von Steuerverbindlichkeiten oder Rückstellungen oder einer Erhöhung steuerlicher Verluste – der Porsche Holding Stuttgart GmbH, der Porsche AG sowie deren Rechtsvorgängern und Tochterunternehmen, die Veranlagungszeiträume bis zum 31. Juli 2009 betreffen, an die Porsche SE zu erstatten. Umgekehrt stellt die Porsche SE die Porsche Holding Stuttgart GmbH, die Porsche AG sowie deren Rechtsvorgänger unter bestimmten Voraussetzungen von steuerlichen Nachteilen frei, die über die auf Ebene dieser Gesellschaften passivierten Verpflichtungen aus Zeiträumen bis einschließlich 31. Juli 2009 hinausgehen. Falls die Summe der steuerlichen Vorteile die Summe der steuerlichen Nachteile übersteigt, hat die Porsche SE einen Anspruch gegen die Volkswagen AG auf eine Zahlung in Höhe des die steuerlichen Nachteile übersteigenden Betrags. Die Höhe der hierbei zu berücksichtigenden steuerlichen Vor- und Nachteile ergibt sich aus den Regelungen des Einbringungsvertrags. Die sich auf Ebene der Porsche SE ergebenden Risiken, für die in Vorjahren Rückstellungen passiviert waren und Zahlungen geleistet wurden, werden im Volkswagen Konzern zum Teil zu steuerlichen Vorteilen führen, die voraussichtlich durch die bestehenden Regelungen die steuerlichen Risiken der Porsche SE teilweise kompensieren. Die Regelungen des Einbringungsvertrags decken jedoch nicht alle Sachverhalte und damit nicht sämtliche steuerlichen Risiken der Porsche SE aus den steuerlichen Außenprüfungen für die Veranlagungszeiträume 2006 bis 2009 ab. Ein möglicher Erstattungsanspruch gegen die Volkswagen AG ist erst nach Abschluss der steuerlichen Außenprüfung für den Veranlagungszeitraum 2009 hinsichtlich seines Bestehens und seiner Höhe verlässlich ermittelbar. Basierend auf dem Ergebnis der abgeschlossenen steuerlichen Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2006 bis 2008 und dem zum Zeitpunkt der Aufstellung dieses Abschlusses gegebenen Kenntnisstand für den Veranlagungszeitraum 2009 würde sich für die Porsche SE ein Ausgleichsanspruch im niedrigen dreistelligen Millionen-Euro-Bereich ergeben. Künftige neuere Erkenntnisse aus der steuerlichen Außenprüfung für den Veranlagungszeitraum 2009 können dazu führen, dass sich der mögliche Ausgleichsanspruch erhöhen oder vermindern kann.

Chancen- und Risikobericht des Volkswagen Konzerns

Zielsetzung des Risikomanagementsystems und des Internen Kontrollsystems bei Volkswagen

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

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

Aufbau des Risikomanagementsystems und des Internen Kontrollsystems bei Volkswagen

Die organisatorische Ausgestaltung des RMS/IKS des Volkswagen Konzerns basiert auf dem international anerkannten COSO-Enterprise-Risk-Management-Rahmenwerk (COSO: Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission). Der Aufbau des RMS/IKS gemäß dem COSO-Enterprise-Risk-Management-Rahmenwerk gewährleistet eine umfassende Abdeckung möglicher Risikobereiche. Volkswagen hat auch im Berichtsjahr einen Risikomanagement-Ansatz verfolgt, der sowohl Aspekte des IKS als auch des Compliance-Managementsystems (CMS) vereint. Konzernweit einheitliche Grundsätze bilden die Basis für den standardisierten Umgang mit Risiken. Chancen werden nicht erfasst.

Neben der Erfüllung der rechtlichen Anforderungen, insbesondere im Hinblick auf den

Rechnungslegungsprozess, ermöglicht dieser Ansatz Volkswagen die Steuerung der wesentlichen Risiken für den Volkswagen Konzern aus ganzheitlicher Sicht, das heißt unter Einbeziehung materieller und immaterieller Kriterien.

Der offene Umgang mit Risiken im Volkswagen Konzern sowie die quartalsweise Berichterstattung über die aktuelle Risikosituation standen im Berichtsjahr neben der anlassbezogenen und der jährlichen Risikobetrachtung im Fokus. Die Intensivierung des IKS im Bereich Produkt-Compliance hat der Volkswagen Konzern 2017 fortgeführt. Dazu zählt auch die Umsetzung der sogenannten Goldenen Regeln in den Bereichen Steuergeräte-Softwareentwicklung, Emissionstypisierung und Eskalationsmanagement. Bei diesen Regeln handelt es sich um Mindestanforderungen in den Kategorien Organisation, Prozesse sowie Tools & Systeme. Sie dienen der weiteren Stärkung der Governance und Compliance.

Ein weiteres zentrales Element des RMS/IKS bei Volkswagen ist das Konzept der drei Verteidigungslinien, das unter anderem vom Dachverband der europäischen Revisionsinstitute (ECIIA) als Grundelement gefordert wird. Diesem Konzept folgend, verfügt das RMS/IKS des Volkswagen Konzerns über drei Verteidigungslinien, die das Unternehmen vor dem Eintritt wesentlicher Risiken schützen sollen.

Erste Verteidigungslinie:
Operatives Risikomanagement
Die vorderste Verteidigungslinie bilden die operativen Risikomanagement- und Internen Kontrollsysteme der einzelnen Volkswagen Konzerngesellschaften und -bereiche. Das RMS/IKS ist integraler Bestandteil der Aufbau- und Ablauforganisation des Volkswagen Konzerns. Ereignisse, die ein Risiko begründen können, werden dezentral in den Geschäftsbereichen und in den Beteiligungsgesellschaften identifiziert und beurteilt. Gegenmaßnahmen werden unverzüglich eingeleitet, ihre Auswirkungen werden bewertet und zeitnah in die Planungen eingearbeitet. Die Ergebnisse des operativen Risikomanagements fließen kontinuierlich in die Planungs- und Kontrollrechnungen von Volkswagen ein. Zielvorgaben, die in den Planungsrunden bei Volkswagen vereinbart wurden, unterliegen dort einer permanenten Überprüfung innerhalb revolvierender Planungsüberarbeitungen.

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

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

Zweite Verteidigungslinie: Erfassung und Berichterstattung systemischer und aktueller Risiken durch konzerneinheitliche Prozesse
Ergänzend zum laufenden operativen Risikomanagement richtet die Abteilung Konzern-Risikomanagement jährlich standardisierte Anfragen zur Risikosituation und zur Wirksamkeit des RMS/IKS an die wesentlichen Volkswagen Konzerngesellschaften und -einheiten weltweit (Governance, Risk & Compliance (GRC)-Regelprozess). Anhand der Rückmeldungen wird das Gesamtbild der potenziellen Risikolage aktualisiert und die Wirksamkeit des Systems beurteilt.

Jedes gemeldete systemische Risiko wird von Volkswagen anhand der erwarteten Eintrittswahrscheinlichkeit und verschiedener Risikokriterien (finanziell und nichtfinanziell) einer Bewertung unterzogen. Zudem werden dort die Maßnahmen, die zur Risikosteuerung und -kontrolle getroffen wurden, auf Management-Ebene dokumentiert. Bewertet werden die Risiken somit unter Berücksichtigung der eingeleiteten Risikosteuerungsmaßnahmen, das heißt im Rahmen einer Nettobetrachtung. Risiken aus potenziellen Regelverletzungen (Compliance) sind in diesen Prozess ebenso integriert wie strategische, betriebliche und Berichterstattungsrisiken. Wesentliche Maßnahmen zur Risikosteuerung und -kontrolle werden zudem auf ihre Wirksamkeit hin getestet; hierbei identifizierte Schwachstellen werden berichtet und behoben.

Im Geschäftsjahr 2017 durchliefen alle Volkswagen Konzerngesellschaften und -einheiten, die anhand von Wesentlichkeits- und Risikokriterien aus dem Konsolidierungskreis ausgewählt worden waren, den GRC-Regelprozess.

Zusätzlich zur anlassbezogenen und zur jährlichen Betrachtung erhält der Vorstand von Volkswagen auch quartalsweise Risikoberichte. Die Bewertung erfolgt analog dem jährlichen GRC-Regelprozess unter der Berücksichtigung risikominimierender Steuerungsmaßnahmen (Nettobewertung). Alle Konzernmarken sowie die Volkswagen Financial Services AG und die Volkswagen Bank GmbH sind in diesen Prozess einbezogen.

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

Im Berichtsjahr wurde bei Volkswagen der Vorstandsausschuss Risikomanagement eingerichtet. Das neue Gremium hat unter anderem folgende Aufgaben:

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

Die Marke Scania war in der Vergangenheit aufgrund verschiedener Bestimmungen des schwedischen Gesellschaftsrechts noch nicht in das Risikomanagementsystem des Volkswagen Konzerns einbezogen. Seit 2016 ist Scania in die quartalsweise Risikoberichterstattung integriert, die Aufnahme in den GRC-Regelprozess soll ab 2018 sukzessive erfolgen. Bei Scania sind Risikomanagement und Risikobewertung integrale Bestandteile der Unternehmensführung. Risikofelder werden dort vom Controlling bewertet und innerhalb der finanziellen Berichterstattung berücksichtigt.

Dritte Verteidigungslinie:
Prüfung durch die Konzern-Revision
Die Konzern-Revision unterstützt den Vorstand bei der Überwachung der verschiedenen Geschäftsbereiche und Unternehmenseinheiten im Volkswagen Konzern. Sie überprüft das Risikofrüherkennungssystem sowie den Aufbau und die Umsetzung des RMS/IKS und des CMS regelmäßig im Rahmen ihrer unabhängigen Prüfungshandlungen.

Risikofrüherkennungssystem gemäß KonTraG bei Volkswagen

Die Risikolage des Volkswagen Konzerns wird gemäß den Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) erfasst, bewertet und dokumentiert. Durch die zuvor beschriebenen Elemente des RMS/IKS (erste und zweite Verteidigungslinie) werden die Anforderungen an ein Risikofrüherkennungssystem erfüllt. Unabhängig davon überprüft der Abschlussprüfer von Volkswagen jährlich die hierfür implementierten Verfahren und Prozesse sowie die Angemessenheit der Dokumentation. Die Risikomeldungen werden dabei stichprobenartig in vertiefenden Interviews mit den betreffenden Bereichen und Gesellschaften unter Einbeziehung des Abschlussprüfers auf ihre Plausibilität und Angemessenheit hin geprüft. Der Abschlussprüfer hat das Risikofrüherkennungssystem des Volkswagen Konzerns auf Basis dieses Datenumfangs beurteilt und festgestellt, dass identifizierte Risiken zutreffend dargestellt und kommuniziert wurden. Das Risikofrüherkennungssystem erfüllt die Anforderungen des KonTraG.

Zudem werden in den Unternehmen des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen turnusmäßige Kontrollen im Rahmen der Jahresabschlussprüfung durchgeführt. Als Kreditinstitut unterliegt die Volkswagen Bank GmbH mit ihren Tochterunternehmen der Aufsicht der Europäischen Zentralbank und die Volkswagen Leasing GmbH als Finanzdienstleistungsinstitut sowie die Volkswagen Versicherung AG als Versicherungsunternehmen der jeweiligen Fachaufsicht der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin). Im Rahmen des turnusmäßigen aufsichtlichen Überprüfungsprozesses sowie im Rahmen unregelmäßiger Prüfungen beurteilt die zuständige Aufsichtsbehörde, ob die Regelungen, Strategien, Verfahren und Mechanismen ein solides Risikomanagement und eine solide Risikoabdeckung gewährleisten. Daneben prüft der Prüfungsverband deutscher Banken die Volkswagen Bank GmbH in unregelmäßigen Abständen.

Überwachung der Wirksamkeit des Risikomanagementsystems und des Internen Kontrollsystems

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

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

Der für die Abschlüsse der Volkswagen AG und des Volkswagen Konzerns sowie seiner Tochtergesellschaften maßgebliche rechnungslegungsbezogene Teil des RMS/IKS umfasst Maßnahmen, die eine vollständige, richtige und zeitgerechte Übermittlung solcher Informationen gewährleisten sollen, die für die Aufstellung des Abschlusses der Volkswagen AG und des Konzernabschlusses sowie des zusammengefassten Konzernlageberichts notwendig sind. Diese Maßnahmen sollen das Risiko einer materiellen Falschaussage in der Buchführung und der externen Berichterstattung minimieren.

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

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

Das Volkswagen IFRS Bilanzierungshandbuch, bei dessen Erstellung auch Meinungen externer Experten herangezogen wurden, gewährleistet eine einheitliche Bilanzierung und Bewertung auf Grundlage der für das Mutterunternehmen anzuwendenden Vorschriften. Es umfasst insbesondere Konkretisierungen der Anwendung gesetzlicher Vorschriften und branchenspezifischer Sachverhalte. Auch die Bestandteile der Berichtspakete, die die Volkswagen 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 Ebene des Volkswagen Konzerns umfassen die Analyse und gegebenenfalls die Anpassung der Meldedaten der von Volkswagen

Tochtergesellschaften vorgelegten Finanzabschlüsse. Dabei werden auch die vom Abschlussprüfer von Volkswagen vorgelegten Berichte 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 Volkswagen 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 Anwendung finden.

Die Erstellung des Konzernlageberichts erfolgt – unter Beachtung der geltenden Vorschriften und Regelungen – zentral unter Einbeziehung der und in Abstimmung mit den Volkswagen Konzerneinheiten und -gesellschaften.

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) können im Volkswagen Konzern sowohl die vergangenheitsorientierten Daten des Rechnungswesens als auch Plandaten des Controllings konsolidiert und analysiert werden. VoKUs bietet eine zentrale Stammdatenpflege, ein einheitliches Berichtswesen, ein Berechtigungskonzept und größtmögliche Flexibilität im Hinblick auf Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen; es ist somit eine zukunftssichere technische Plattform, von der das Konzern-Rechnungswesen und das Konzern-Controlling gleichermaßen profitieren. Für die Überprüfung der Datenkonsistenz verfügt VoKUs über ein mehrstufiges Validierungssystem, das im Wesentlichen die inhaltliche Plausibilität zwischen Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung und Anhang prüft.

Chancen und Risiken des Volkswagen Konzerns

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

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

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

Risiken aus der Dieselthematik

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

Aufgrund bestehender Einschätzungsrisiken können sich für den Volkswagen Konzern insbesondere aus Rechtsrisiken, wie Straf-, Verwaltungs- und Zivilverfahren, technischen Lösungen sowie geringeren Vermarktungspreisen, Rückkaufverpflichtungen und kundenbezogenen Maßnahmen erhebliche weitere finanzielle Belastungen ergeben.

Es kann zu einem Rückgang der Nachfrage – möglicherweise verstärkt durch Reputationsverluste oder unzureichende Kommunikation – kommen. Weitere mögliche Folgen sind geringere Margen im Neu- und Gebrauchtwagengeschäft sowie eine temporär höhere Mittelbindung im Working Capital.

Der benötigte Finanzbedarf zur Deckung der Risiken kann dazu führen, dass Vermögenswerte lagebedingt veräußert werden müssen, die in der Folge einen nicht äquivalenten Erlös erzielen.

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

Volkswagen arbeitet mit allen zuständigen Behörden zusammen, um die Sachverhalte vollumfänglich und transparent aufzuklären.

Auswirkungen der Dieselthematik auf Rechtsrisiken

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. Volkswagen wurde vorgeworfen, bei 2,0 l Dieselmotoren der Baujahre 2009 bis 2015 eine nicht angegebene Motorsteuerungssoftware installiert zu haben, um die US-amerikanischen Prüfvorgaben zu NO_x-Emissionen zu umgehen und so die Zulassungsbedingungen zu erfüllen. Das California Air Resources Board (CARB) – eine Einheit der Umweltbehörde des US-Bundesstaates Kalifornien – kündigte in dieser Angelegenheit eigene Untersuchungen an.

In diesem Zusammenhang informierte die Volkswagen AG darüber, dass in weltweit rund elf Millionen Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Typs EA 189 auffällige Abweichungen zwischen Prüfstandswerten und realem Fahrbetrieb festgestellt wurden. Weit überwiegend handelte es sich um Euro 5-Motoren des Typs EA 189.

Am 2. November 2015 gab die EPA mit einer „Notice of Violation“ bekannt, dass auch bei der Software von US-Fahrzeugen mit Dieselmotoren vom Typ V6 mit 3,0 l Hubraum Unregelmäßigkeiten festgestellt wurden. Auch in dieser Angelegenheit kündigte die CARB eigene Untersuchungen an.

Die AUDI AG bestätigte, dass mindestens drei Auxiliary Emission Control Devices im Rahmen der US-Zulassungsdokumentation nicht offengelegt worden waren. Betroffen waren in den USA und Kanada, wo für Fahrzeuge strengere Vorschriften in Bezug auf NO_x-Grenzwerte als in anderen Teilen der Welt gelten, rund 113 Tsd. Fahrzeuge der Modelljahre 2009 bis 2016 mit bestimmten Sechszylinder-Dieselmotoren.

In den USA und dem Rest der Welt wurden daraufhin zahlreiche gerichtliche und behördliche Verfahren gegen Unternehmen des Volkswagen Konzerns eingeleitet. Im Geschäftsjahr 2017 ist es Volkswagen gelungen, einen Großteil der wesentlichen gerichtlichen und behördlichen Verfahren in den USA durch Abschlüsse von Vergleichsvereinbarungen zu beenden. Hierzu zählen insbesondere Vergleiche mit dem US-Justizministerium (DOJ – Department of Justice). Außerhalb der USA hat Volkswagen zudem mit zahlreichen Behörden Vereinbarungen in Bezug auf die Umsetzung der technischen Maßnahmen erzielt.

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

Die internationale Anwaltskanzlei Jones Day wurde angesichts der Untersuchungen des DOJ und der Braunschweiger Staatsanwaltschaft sowie weiterer, seinerzeit zu erwartender Ermittlungen und Verfahren von der Volkswagen AG mit der Durchführung einer umfassenden Untersuchung der Dieselthematik beauftragt. Jones Day wurde von der Volkswagen AG angewiesen, dem DOJ Tatsachenbeweise vorzulegen. Um US-amerikanische strafrechtliche Ansprüche beizulegen, haben die Volkswagen AG und das DOJ ein Plea Agreement abgeschlossen, das ein „Statement of Facts“ beinhaltet, welches eine Zusammenfassung der Tatsachenbehauptungen enthält, die aus Sicht des DOJ für den Vergleich mit der Volkswagen AG relevant waren. Das „Statement of Facts“ stützt sich sowohl auf die

faktischen Erkenntnisse von Jones Day als auch auf die vom DOJ selbst ermittelten Beweise.

Jones Day hat die Arbeiten abgeschlossen, die dazu dienten, die Volkswagen AG bei der Einschätzung der strafrechtlichen Vorwürfe gegen das Unternehmen in den USA in Zusammenhang mit der Dieselthematik zu unterstützen. Arbeiten im Zusammenhang mit in den USA und im Rest der Welt anhängigen Rechtsstreitigkeiten dauern jedoch an, bedürfen erheblicher Anstrengungen und werden noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Hierbei wird die Volkswagen AG von mehreren externen Anwaltskanzleien beraten.

Des Weiteren hat die Volkswagen AG – ebenso wie die AUDI AG – im September 2015 in Deutschland Strafanzeige gegen unbekannt erstattet. Die Volkswagen AG und die AUDI AG kooperieren im Rahmen der Aufarbeitung der Vorkommnisse mit allen zuständigen Behörden.

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

1. Abstimmung mit Behörden zu technischen Maßnahmen

Durch Bescheide vom 15. Oktober 2015 ordnete das deutsche Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) den Marken Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge und SEAT für diejenigen Fahrzeuge aus der Gesamtzahl der rund elf Millionen betroffenen Dieselfahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189, für die das KBA die entsprechende Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung erteilt hat, einen Rückruf für die Mitgliedsstaaten der EU (EU28) an. Am 10. Dezember 2015 erging eine ähnliche Entscheidung in Bezug auf Audi Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189. Der dieser Anordnung zugrundeliegende Zeit- und Maßnahmenplan entsprach den zuvor von Volkswagen präsentierten Vorschlägen. Demnach werden die betroffenen Fahrzeuge, deren Gesamtzahl sich in den EU28-Staaten auf rund 8,5 Mio. beläuft, je nach technischer Komplexität der betreffenden Abstellmaßnahme seit Januar 2016 vom Volkswagen Konzern in die Service-Werkstätten zurückgerufen. Die Umfänge der Abstellmaßnahmen variieren je nach Motorvariante. Die technischen Maßnahmen umfassen je nach Baureihe und Modelljahr Software- und teilweise Hardware-Maßnahmen. Es wurden mittlerweile alle technischen Maßnahmen für alle Fahrzeuge in der Europäischen Union ohne Ausnahme genehmigt. Das KBA hat für sämtliche Cluster (Fahrzeuggruppen) festgestellt, dass mit der Umsetzung der technischen Maßnahmen keine nachteiligen Veränderungen hinsichtlich des Kraftstoffverbrauchs, der CO_2-Emissionen, der Motorleistung, des maximalen Drehmoments und der Geräuschemissionen verbunden sind. Die Fahrzeuge erfüllen nach der Umrüstung auch weiterhin die gesetzlichen Anforderungen sowie die jeweils gültigen Abgasnormen. Die technischen Maßnahmen für die betroffenen Fahrzeuge des Motortyps EA 189 in der Europäischen Union wurden ausnahmslos genehmigt und überwiegend durchgeführt.

In einigen Ländern außerhalb der EU – unter anderem in Südkorea, Taiwan und der Türkei – basiert die nationale Typgenehmigung auf der vorherigen Anerkennung der EG-/EWR-Typgenehmigung; die technische Maßnahme ist dementsprechend von den nationalen Behörden zu genehmigen. Dieser Freigabeprozess konnte – mit Ausnahme von Südkorea – in allen Ländern abgeschlossen werden. Dort wurde die Mehrzahl der Freigaben ebenfalls erteilt; Volkswagen steht mit den Behörden zu den noch ausstehenden Freigaben in engem Kontakt.

Ein intensiver Austausch erfolgt ferner mit den Behörden in den USA und Kanada. Auch dort bedürfen die von Volkswagen vorgeschlagenen Maßnahmen für die Vier- und Sechszylinder-Dieselmotoren einer Genehmigung. Aufgrund deutlich strengerer NO_x-Grenzwerte – im Vergleich zur Europäischen Union und dem Rest der Welt – ist es hier eine größere technische Herausforderung, die Fahrzeuge so umzurüsten, dass die für die Fahrzeuge in den Vergleichsvereinbarungen festgelegten Emissionsvorgaben erreicht werden.

Seit vielen Monaten untersucht die AUDI AG mit Hochdruck alle Dieselkonzepte auf etwaige Unregelmäßigkeiten und Nachrüstungspotenzial. Seit 2016 werden systematisch alle Motor- und Getriebevarianten überprüft.

Am 14. Juni 2017 hat das KBA auf der Grundlage eines von der AUDI AG selbst entdeckten und dem KBA mitgeteilten technischen Fehlers in der Bedatung der Getriebesoftware hinsichtlich einer begrenzten Anzahl bestimmter Audi A7/A8 Modelle eine Verfügung erlassen, mit der eine von der AUDI AG vorgeschlagene Korrektur aufgegeben wird. Der technische Fehler besteht darin, dass in den betroffenen Fällen im realen Fahrbetrieb eine bestimmte Funktion ausnahmsweise nicht implementiert ist, die in allen anderen Fahrzeugkonzepten standardmäßig vorhanden ist. In Europa sind hiervon circa 24.800 Fahrzeuge bestimmter Audi A7/A8 Modelle betroffen. Das KBA hat diesen Fehler nicht als unzulässige Abschalteinrichtung angesehen.

Am 21. Juli 2017 hat die AUDI AG für bis zu 850.000 Fahrzeuge mit V6 und V8 TDI-Motoren der Emissionsklassen Euro 5 und Euro 6 in Europa und weiteren Märkten außerhalb der USA und Kanada ein softwarebasiertes Nachrüstprogramm angeboten. Hierdurch soll im Wesentlichen das Emissionsverhalten im realen Fahrbetrieb in innerstädtischen Bereichen über die gesetzlichen Anforderungen hinaus weiter verbessert werden. Dabei wurde mit den Behörden eng zusammengearbeitet und diesen detailliert berichtet, speziell dem Bundesverkehrsministerium und dem KBA. Das Nachrüstpaket besteht aus freiwilligen sowie zu einem geringeren Teil aus behördlich angeordneten Maßnahmen. Hierbei handelt es sich um Maßnahmen im Rahmen eines Rückrufes, die von der AUDI AG selbst vorgeschlagen, dem KBA mitgeteilt und von diesem aufgegriffen und angeordnet wurden. Die freiwilligen Überprüfungen sind bereits weit fortgeschritten, jedoch noch nicht vollständig abgeschlossen. Die durch das KBA aufgegriffenen und angeordneten Maßnahmen betrafen den Rückruf verschiedener

Dieselfahrzeuge mit einem V6 oder V8 Motor der Emissionsnorm EU6, bei denen das KBA bestimmte Emissionsstrategien als unzulässige Abschalteinrichtung qualifizierte. Von Juli 2017 bis Januar 2018 sind die von der AUDI AG vorgeschlagenen Maßnahmen in verschiedenen Bescheiden des KBA zu Fahrzeugmodellen mit V6 und V8 TDI-Motoren aufgegriffen und angeordnet worden.

Die AUDI AG geht gegenwärtig von insgesamt überschaubaren Kosten für das softwarebasierte Nachrüstprogramm inklusive des auf Rückrufen basierenden Umfangs aus und hat eine entsprechende bilanzielle Risikovorsorge gebildet. Sollten zudem aus den Untersuchungen der AUDI AG und der Abstimmung mit dem KBA weitere Maßnahmen erforderlich werden, wird die AUDI AG diese im Rahmen des Nachrüstprogramms im Interesse der Kunden zügig umsetzen.

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

Neben den ausgeführten Abstimmungsprozessen mit den jeweils zuständigen Zulassungsbehörden sind in einigen Ländern strafrechtliche Ermittlungsverfahren/Ordnungswidrigkeitenverfahren (so zum Beispiel durch die Staatsanwaltschaften in Braunschweig und München, Deutschland) und/oder Verwaltungsverfahren (so zum Beispiel durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht in Deutschland) eröffnet worden. Der Kernsachverhalt der strafrechtlichen Ermittlungsverfahren wird von den Staatsanwaltschaften in Braunschweig und München ermittelt. Ob und gegebenenfalls in welcher Höhe daraus am Ende Geldbußen für das betroffene Unternehmen resultieren, unterliegt zum aktuellen Zeitpunkt Einschätzungsrisiken. In der Mehrheit der Verfahren schätzt Volkswagen die Wahrscheinlichkeit einer Sanktion bisher mit unter 50 % ein. Für diese Fälle wurden im Konzernabschluss der Volkswagen AG Eventualverbindlichkeiten angegeben, soweit sie bewertbar sind und die Wahrscheinlichkeit einer Sanktion nicht niedriger als 10 % eingeschätzt wurde.

3. Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

In betroffenen Märkten besteht grundsätzlich die Möglichkeit von zivilrechtlichen Klagen von Kunden gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns. Zudem besteht die Möglichkeit, dass Importeure und Händler zum Beispiel im Wege des Regresses Ansprüche gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns geltend machen könnten. Dabei gibt es neben der Form von individuellen Klagen in verschiedenen Jurisdiktionen (nicht jedoch in Deutschland) auch die Form der Sammelklage, das heißt der kollektiven Geltendmachung von Individualansprüchen. Des Weiteren besteht in einigen Märkten die Möglichkeit, dass Verbraucher- und/oder Umweltverbände Unterlassungs-, Feststellungs- oder Schadensersatzansprüche gegen Unternehmen des Volkswagen Konzerns geltend machen.

Im Zusammenhang mit der Dieselthematik sind derzeit verschiedene Klagen gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns anhängig.

Es sind Sammelverfahren sowie Klagen von Verbraucher- und/oder Umweltverbänden gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in verschiedenen Ländern wie beispielsweise Argentinien, Australien, Belgien, Brasilien, China, Großbritannien, Israel, Italien, Mexiko, Niederlande, Polen, Portugal, Taiwan und der Tschechischen Republik anhängig. Bei den Sammelverfahren handelt es sich um Klagen, mit denen unter anderem Schadensersatz geltend gemacht wird, oder – wie im Fall der Niederlande – eine rechtskräftige Feststellung, dass Kunden Schadensersatz zusteht. Die Höhe dieser Ansprüche lässt sich von Volkswagen – mit Ausnahme von Brasilien (dort gibt es bereits ein erstinstanzliches nicht rechtskräftiges Urteil) – aufgrund des frühen Stadiums der Verfahren noch nicht genauer beziffern. In keinem der vorgenannten Sammelverfahren wird von Volkswagen die Erfolgswahrscheinlichkeit der Kläger mit mehr als 50 % eingeschätzt.

In Südkorea sind verschiedene Massenverfahren (bei einigen Individualklagen haben sich mehrere hundert Einzelkläger zusammengeschlossen) anhängig. Mit diesen Klagen werden Schadensersatzansprüche und die Rückabwicklung des Kaufvertrags inklusive der Rückzahlung des Kaufpreises geltend gemacht. Aufgrund der besonderen Marktumstände und der Besonderheiten des südkoreanischen Rechtssystems schätzt Volkswagen die Erfolgsaussichten der Kläger in den oben genannten südkoreanischen Massenverfahren im Vergleich zu anderen Rechtssystemen, abgesehen von den USA und Kanada, als grundsätzlich höher ein. Im Geschäftsjahr erging in diesen Verfahren in Südkorea am 12. Mai 2017 ein erstinstanzliches Urteil, in dem das Gericht eine Klage gerichtet auf deliktischen Schadensersatz wegen Umweltverschmutzung vollständig abwies. Das Urteil ist inzwischen rechtskräftig.

Für die anhängigen Sammel- und Massenverfahren wurden im Volkswagen Konzernabschluss Eventualverbindlichkeiten angegeben, soweit sie bewertbar sind und die Erfolgsaussichten nicht als unwahrscheinlich eingeschätzt wurden. In geringem Umfang waren Rückstellungen zu bilden.

Darüber hinaus sind Einzelklagen und ähnliche Verfahren gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in zahlreichen Ländern anhängig. In Deutschland sind dies circa 9.000 Verfahren. In Italien, Österreich und Spanien liegen sie im niedrigen dreistelligen Bereich und in Frankreich und Irland sind jeweils im zweistelligen Bereich Einzelklagen gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns anhängig, die meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung des Kaufvertrags gerichtet sind.

Zudem wurde der Volkswagen AG am 29. November 2017 eine von der financialright GmbH erhobene Klage aus an sie abgetretenen Rechten von insgesamt circa 15.000 Kunden in

Deutschland zugestellt. Mit dieser Klage wird die Zahlung von rund 350 Mio. € gegen Rückgabe der jeweiligen Fahrzeuge gefordert.

In der Schweiz ist im Dezember 2017 eine Klage auf Schadensersatz aus den abgetretenen Ansprüchen von circa 6.000 Kunden gegen die Volkswagen AG eingereicht worden, für die ein Streitwert von rund 30 Mio. Schweizer Franken angegeben wird.

In der weit überwiegenden Zahl der Einzelklageverfahren wird die Erfolgswahrscheinlichkeit der Kläger von Volkswagen bisher mit unter 50 % eingeschätzt, für diese Klagen wurden im Volkswagen Konzernabschluss Eventualverbindlichkeiten angegeben, soweit sie bewertbar sind und die Erfolgsaussichten nicht als unwahrscheinlich eingeschätzt wurden.

In welcher Größenordnung und mit welchen Erfolgsaussichten Kunden zukünftig über die bestehenden Klagen hinaus von der Möglichkeit einer Klageerhebung Gebrauch machen, kann derzeit von Volkswagen nicht eingeschätzt werden.

4. Anlegerklagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

Anleger aus Deutschland und dem Ausland haben gegen die Volkswagen AG, teilweise zusammen mit der Porsche 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 gegen Volkswagen ist derzeit beim Landgericht Braunschweig anhängig. Am 5. August 2016 entschied das Landgericht Braunschweig über die Vorlage von gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen mit Relevanz für die am Landgericht Braunschweig anhängigen Anlegerklagen an das Oberlandesgericht Braunschweig zum Erlass von Musterentscheiden nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG). Auf diese Weise soll in einem Verfahren eine für diese Klagen bindende Entscheidung hinsichtlich aller gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen durch das Oberlandesgericht Braunschweig getroffen werden (Musterverfahren). Alle beim Landgericht Braunschweig gegen Volkswagen erhobenen Klagen

werden bis zur Entscheidung über die vorgelegten Fragen ausgesetzt, sofern sie nicht aus Gründen abgewiesen werden können, die unabhängig von den in dem Musterverfahren zu entscheidenden Fragen sind. Die Entscheidung über die gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen in dem Musterverfahren sind für alle anhängigen Klagen gegen Volkswagen verbindlich, die entsprechend ausgesetzt wurden.

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

Weitere Anlegerklagen gegen Volkswagen sind bei verschiedenen Gerichten in Deutschland sowie in Österreich und den Niederlanden eingereicht worden. In Österreich hat der Oberste Gerichtshof am 7. Juli 2017 entschieden, dass die Anlegerklagen gegen die Volkswagen AG nicht unter die Zuständigkeit der österreichischen Gerichte fallen. In der Folge sind bis auf eine sämtliche in Österreich vormals gegen Volkswagen anhängigen Anlegerklagen zurückgewiesen oder zurückgezogen worden. Die letzte noch anhängige Klage wurde erstinstanzlich zurückgewiesen.

Insgesamt sind gegen Volkswagen im Zusammenhang mit der Dieselthematik weltweit (exklusive USA/Kanada) derzeit Anlegerklagen, gerichtliche Mahn- und Güteanträge sowie Anspruchsanmeldungen nach dem KapMuG mit geltend gemachten Ansprüchen in Höhe von ungefähr 9 Mrd. € rechtshängig. Volkswagen ist unverändert der Auffassung, seine kapitalmarktrechtlichen Pflichten ordnungsgemäß erfüllt zu haben, so dass für diese Anlegerklagen keine Rückstellungen gebildet wurden. Soweit die Erfolgsaussichten nicht niedriger als 10 % eingeschätzt wurden, wurden im Volkswagen Konzernabschluss Eventualverbindlichkeiten angegeben.

5. Verfahren in den USA/Kanada

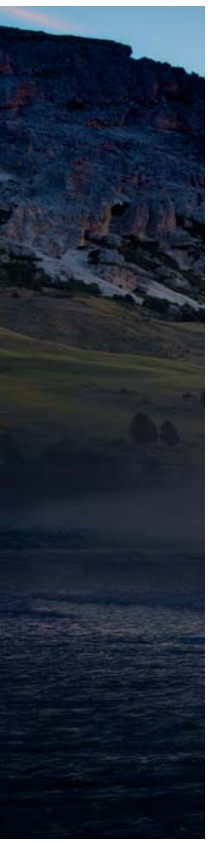
Nach den Veröffentlichungen der „Notices of Violation“ durch die EPA sind die Volkswagen AG und weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns Gegenstand von eingehenden Untersuchungen, laufenden Ermittlungen (zivil- und strafrechtlich) und Zivilprozessen. Die Volkswagen AG und weitere Gesellschaften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

Überdies kommen in Bezug auf die in den „Notices of Violation“ der EPA beschriebenen Vorgänge an verschiedenen Stellen Rechtsstreitigkeiten auf die Volkswagen AG und weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in den USA/Kanada zu.

Eine Vielzahl vermeintlicher Sammelklagen seitens Kunden und Händler sind bei US-Bundesgerichten eingereicht und zur vorprozessualen Koordination in der im US-Bundesstaat Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ zusammengeführt worden.

Am 4. Januar 2016 reichte das DOJ, Civil Division, im Auftrag der EPA eine Zivilklage gegen die Volkswagen AG, die AUDI AG und bestimmte weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns ein. Mit der Klage wurden gesetzliche Sanktionen gemäß dem US Clean Air Act sowie ein bestimmter Unterlassungsanspruch beantragt; die Klage wurde zur vorprozessualen Koordination in die im US-Bundesstaat Kalifornien anhängige „Multidistrict Litigation“ aufgenommen.

Am 12. Januar 2016 teilte die CARB Volkswagen mit, dass sie wegen vermeintlicher Verstöße gegen den California Health and Safety Code sowie gegen verschiedene CARB-Vorschriften Zivilstrafen beantragen würde.



Im Juni 2016 haben die Volkswagen AG, die Volkswagen Group of America, Inc. sowie bestimmte verbundene Unternehmen im Hinblick auf die im US-Bundesstaat Kalifornien anhängige „Multidistrict Litigation“ Vergleichsvereinbarungen mit dem DOJ im Auftrag der EPA, der CARB und des Attorney General von Kalifornien sowie mit privaten, durch das sogenannte Steuerungskomitee der Kläger „Plaintiffs‘ Steering Committee“ vertretenen Klägern und der Federal Trade Commission abgeschlossen. Mit diesen Vergleichsvereinbarungen wurden bestimmte zivilrechtliche Ansprüche im Zusammenhang mit betroffenen Dieselfahrzeugen mit Motoren der Variante 2,0 l TDI der Marken Volkswagen Pkw und Audi in den USA beigelegt. Die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen haben mit dem DOJ, der EPA, der CARB und dem Attorney General von Kalifornien ebenfalls ein erstes Partial Consent Decree vereinbart, das am 28. Juni 2016 bei Gericht eingereicht wurde. Am 18. Oktober 2016 fand eine Anhörung zur Billigkeit (Fairness Hearing) der Erteilung einer endgültigen Genehmigung statt, und am 25. Oktober 2016 erteilte das Gericht die endgültige Genehmigung der Vergleichsvereinbarungen und der Partial Consent Order. Mehrere Sammelkläger haben bei einem US-Berufungsgericht Einspruch gegen die Vergleichsvereinbarungen eingelegt.

Die Vergleichsvereinbarungen beinhalten Fahrzeugrückkäufe beziehungsweise die vorzeitige Leasingrücknahme von Leasing-Fahrzeugen oder die kostenlose emissionsbezogene Anpassung von Fahrzeugen, sofern die Umrüstung durch die EPA und die CARB freigegeben worden ist. Volkswagen erklärte sich zudem bereit, zusätzlich Ausgleichszahlungen an derzeitig betroffene und auch an bestimmte frühere Eigentümer und Leasingnehmer vorzunehmen.

Zusätzlich erklärte sich Volkswagen bereit, Umweltprogramme zu unterstützen. Über einen Zeitraum von drei Jahren zahlt Volkswagen einen Betrag in Höhe von 2,7 Mrd. USD in einen von einem gerichtlich bestellten Treuhänder verwalteten Umweltfonds ein, um überhöhte NO_x-Emissionen auszugleichen. Volkswagen investiert darüber hinaus über einen Zeitraum von zehn Jahren insgesamt 2,0 Mrd. USD in die Infrastruktur für Null-Emissions-Fahrzeuge sowie in Initiativen, die den entsprechenden Zugang und die Sensibilisierung für diese Technologie fördern.

Die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen haben mit der CARB und dem Attorney General von Kalifornien ebenfalls ein separates Partial Consent Decree vereinbart, das am 7. Juli 2016 bei Gericht eingereicht wurde und der Beilegung bestimmter Ansprüche gemäß kalifornischem Wettbewerbs-, Werbe- und Verbraucherschutzrecht im Zusammenhang mit den 2,0 l und 3,0 l TDI-Fahrzeugen dient. Im Rahmen der Vereinbarung hat sich Volkswagen zur Zahlung von 86 Mio. USD an den Bundesstaat Kalifornien bereit erklärt. Das Partial Consent Decree wurde am 1. September 2016 rechtskräftig, und die Zahlung von 86 Mio. USD erfolgte am 28. September 2016.

Am 20. Dezember 2016 vereinbarte Volkswagen ein der Zustimmung des Gerichts unterliegendes zweites Partial Consent Decree mit dem DOJ, der EPA, der CARB und dem Attorney General von Kalifornien zur Beilegung von Unterlassungsansprüchen gemäß dem Clean Air Act und den kalifornischen Umweltschutz- und Verbraucherschutzgesetzen sowie Gesetzen bezüglich irreführender Werbung in Bezug auf 3,0 l TDI-Fahrzeuge. Gemäß den Bedingungen dieses Consent Decrees erklärte sich Volkswagen bereit, ein Rückkauf- und Leasingrücknahme-Programm für 3,0 l TDI-Fahrzeuge der ersten Generation und ein kostenloses emissionsbezogenes Rückruf- und Umrüstungsprogramm für 3,0 l TDI-Fahrzeuge der zweiten Generation durchzuführen und 225 Mio. USD in einen Environmental Mitigation Trust zu zahlen, der gemäß dem ersten Partial Consent Decree eingerichtet wurde. Das zweite Partial Consent Decree wurde am 20. Dezember 2016 bei Gericht eingereicht und am 17. Mai 2017 genehmigt.

Des Weiteren vereinbarte Volkswagen am 20. Dezember 2016 ein weiteres der Zustimmung des Gerichts unterliegendes mitgeltendes California Second Partial Consent Decree mit der CARB und dem Attorney General von Kalifornien zur Beilegung von Unterlassungsansprüchen gemäß kalifornischen Umweltschutz- und Verbraucherschutzgesetzen sowie Gesetzen bezüglich irreführender Werbung in Bezug auf 3,0 l TDI-Fahrzeuge. Gemäß den Bedingungen dieses Consent Decrees stimmte Volkswagen zu, Kalifornien zusätzliche Unterlassungsansprüche zu gewähren, unter anderem die Umsetzung einer „Green City"-Initiative und die Einführung von drei neuen batterieelektrischen Fahrzeugen (BEV) in Kalifornien bis 2020 sowie eine Zahlung in Höhe von 25 Mio. USD an die CARB zur Unterstützung der Verfügbarkeit von BEVs in Kalifornien.

Am 11. Januar 2017 vereinbarte Volkswagen ein drittes Partial Consent Decree mit dem DOJ und der EPA zur Beilegung zivilrechtlicher Ansprüche und Unterlassungsansprüche gemäß dem Clean Air Act, in Bezug auf die 2,0 l und 3,0 l TDI-Fahrzeuge. Volkswagen erklärte sich einverstanden, zur Beilegung der zivilrechtlichen Ansprüche und Unterlassungsansprüche gemäß dem Clean Air Act sowie der Zollforderungen seitens der Zoll- und Grenzschutzbehörde der USA (Customs and Border Protection) 1,45 Mrd. USD (zuzüglich aufgelaufener Zinsen) zu zahlen. Im Rahmen des dritten Partial Consent Decrees umfassen die Unterlassungsansprüche Überwachungs-, Prüf- und Compliance-Verpflichtungen. Dieses Consent Decree, das eine Stellungnahme der Öffentlichkeit erforderte, wurde am 11. Januar 2017 bei Gericht eingereicht und am 13. April 2017 genehmigt. Des Weiteren schloss Volkswagen am 11. Januar 2017 eine Vergleichsvereinbarung mit dem DOJ ab, um Ansprüche entsprechend dem Financial Institutions Reform, Recovery and Enforcement Act von 1989 beizulegen, und stimmte einer Zahlung in Höhe von 50 Mio. USD (zzgl. aufgelaufener Zinsen) zu. Dabei wurden eine Haftung jedweder Art und sämtliche Ansprüche ausdrücklich zurückgewiesen.

Am 21. Juli 2017 hat das Bundesgericht in der im US-Bundesstaat Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation" das Third California Partial Consent Decree genehmigt, in welchem die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen sich mit dem Attorney General des Bundesstaates Kalifornien und der CARB geeinigt haben,

153,8 Mio. USD als zivilrechtliche Strafen zu zahlen und Kosten zu erstatten. Diese Strafzahlungen decken Strafen nach kalifornischem Umweltrecht für die 2,0 l und 3,0 l TDI Fahrzeuge ab. Eine Einigung dem Grunde nach wurde am 11. Januar 2017 erzielt.

Das DOJ leitete überdies ein strafrechtliches Ermittlungsverfahren ein, das auf Vorwürfen verschiedener bundesrechtlicher Straftaten abstellt. Am 11. Januar 2017 stimmte die Volkswagen AG einem Schuldanerkenntnis im Hinblick auf drei nach US-amerikanischem Bundesrecht strafbare Handlungen sowie der Zahlung einer Strafe in Höhe von 2,8 Mrd. USD zu. Gemäß den Bedingungen dieser Vereinbarung gilt für Volkswagen eine Bewährungsfrist von drei Jahren. Volkswagen wird zudem mit einer unabhängigen Aufsichtsperson (Independent Monitor) für drei Jahre zusammenarbeiten. Dieser unabhängige Monitor hat die Aufgabe, die Erfüllung der im Vergleich dargelegten Bedingungen seitens Volkswagen zu bewerten und zu beaufsichtigen; dazu zählt auch die Beaufsichtigung der Implementierung von Maßnahmen zur weiteren Stärkung der Compliance und der Berichts- und Kontrollsysteme sowie eines erweiterten Programms für ethisches Verhalten. Volkswagen wird überdies das DOJ bei seinen laufenden Ermittlungen bezüglich einzelner oder früherer Mitarbeiter, die möglicherweise für strafbare Verstöße verantwortlich sind, weiterhin unterstützen.

Überdies laufen gegen Unternehmen des Volkswagen Konzerns Untersuchungen seitens verschiedener US-amerikanischer Regulierungs- und Regierungsbehörden, auch in Bezug auf den Wertpapier-, Finanzierungs- und Steuerbereich.

Am 31. Januar 2017 schlossen die Volkswagen AG, die Volkswagen Group of America, Inc. sowie bestimmte verbundene Unternehmen im Hinblick auf die im US-Bundesstaat Kalifornien anhängige „Multidistrict Litigation“ eine Vergleichsvereinbarung mit privaten, durch das Steuerungskomitee der Kläger „Plaintiffs‘ Steering Committee“ vertretenen Klägern, sowie eine „Consent Order“ mit der Federal Trade Commission. Mit diesen Vereinbarungen wurden bestimmte zivilrechtliche Ansprüche im Zusammenhang mit betroffenen Dieselfahrzeugen mit Motoren der Variante 3,0 l TDI der Marken Volkswagen Pkw, Audi und Porsche in den USA beigelegt. Am 14. Februar 2017 hat das Gericht die Vergleichsvereinbarung mit privaten Klägern vorläufig genehmigt. Am 11. Mai 2017 fand eine gerichtliche Anhörung zur Billigkeit (Fairness Hearing) der Erteilung einer Genehmigung statt, und am 17. Mai 2017 erteilte das Gericht die endgültige Genehmigung der Vergleichsvereinbarung und der Partial Stipulated Consent Order.

Bei den Vergleichen richten sich die Möglichkeiten und Entschädigungen der Verbraucher danach, ob ihre Fahrzeuge als Fahrzeuge der ersten oder zweiten Generation klassifiziert sind. Verbraucher mit Fahrzeugen der ersten Generation (Modelljahre 2009 – 2012) können sich wahlweise für einen Rückkauf, eine vorzeitige Leasingrücknahme, eine Inzahlungnahme oder eine kostenlose emissionsbezogene

Anpassung ihres Fahrzeugs entscheiden, sofern diese Anpassung von der EPA und der CARB genehmigt wird. Überdies haben Eigentümer und Leasingnehmer von Fahrzeugen der ersten Generation sowie bestimmte frühere Eigentümer und Leasingnehmer Anspruch auf Ausgleichszahlungen.

Verbraucher mit Fahrzeugen der zweiten Generation (Modelljahre 2013 – 2016) erhalten eine kostenlose, den Emissionsanforderungen entsprechende Nachbesserung, um die Fahrzeuge mit den Abgasnormen in Einklang zu bringen, nach denen sie ursprünglich zertifiziert wurden sowie Ausgleichszahlungen. Volkswagen erhielt von der EPA und der CARB die Genehmigung für die den Emissionsanforderungen entsprechenden Nachbesserungen, die innerhalb der in der Vergleichsvereinbarung angegebenen Fristen umgesetzt werden müssen. Volkswagen erklärte sich zudem bereit, Ausgleichszahlungen an bestimmte frühere Eigentümer und Leasingnehmer von Fahrzeugen der zweiten Generation vorzunehmen.

Im September 2016 gab Volkswagen den Abschluss einer Vereinbarung zur Beilegung der Ansprüche von Volkswagen Marken-Vertragshändlern in den Vereinigten Staaten in Zusammenhang mit TDI-Fahrzeugen und sonstigen geltend gemachten Angelegenheiten betreffend des Franchise-Wertes bekannt. Die Vergleichsvereinbarung beinhaltet eine Ausgleichszahlung in Höhe von bis zu 1,208 Mrd. USD sowie zusätzliche Zahlungen zur Beilegung vermeintlicher vergangener, derzeitiger und zukünftiger Ansprüche in Verbindung mit Wertverlusten. Am 18. Januar 2017 fand eine Anhörung zur Billigkeit (Fairness Hearing) der Erteilung einer endgültigen Genehmigung statt, und am 23. Januar 2017 erteilte das Gericht die endgültige Genehmigung der Vergleichsvereinbarung.

Überdies sind in den USA einige vermeintliche Sammelklagen, einige Einzelklagen von Kunden und einige staatliche oder kommunale Ansprüche bei einzelstaatlichen Gerichten gegen Unternehmen des Volkswagen Konzerns eingereicht worden.

Volkswagen hat separate Vereinbarungen mit den Attorneys General von 45 US-Bundesstaaten, dem District of Columbia und Puerto Rico erzielt, mit denen bestehende oder mögliche künftige Ansprüche aus verbraucherschutzrechtlichen und wettbewerbsrechtlichen Bestimmungen – im Hinblick auf Fahrzeuge in den USA mit Motoren des Typs 2,0 l TDI und 3,0 l TDI – für einen Vergleichsbetrag in Höhe von 622 Mio. USD beigelegt werden. In fünf Bundesstaaten (Arizona, New Mexico, Oklahoma, Vermont und West Virginia), die sich den Vereinbarungen nicht angeschlossen haben, stehen noch Verbraucherklagen aus. Volkswagen hat überdies separate Vereinbarungen mit den Attorneys General von elf US-Bundesstaaten (Connecticut, Delaware, Maine, Massachusetts, New Jersey, New York, Oregon, Pennsylvania, Rhode Island, Vermont und Washington) zur Beilegung von bestehenden oder möglichen künftigen Ansprüchen aus zivilrechtlichen Strafen und Unterlassungsverfügungen wegen angeblicher Verletzungen des Umweltrechts für einen Vergleichsbetrag in Höhe von 207 Mio. USD

erzielt. Die Attorneys General von zehn anderen US-Bundesstaaten (Illinois, Maryland, Minnesota, Missouri, Montana, New Hampshire, New Mexico, Ohio, Tennessee und Texas) sowie einige Kommunen haben vor einzel- und bundesstaatlichen Gerichten Klage gegen die Volkswagen AG, Volkswagen Group of America, Inc. und bestimmte verbundene Unternehmen erhoben und fordern Bußgelder und Unterlassungsverfügungen wegen angeblicher Verletzungen des Umweltrechts. Illinois, Maryland, Minnesota, Missouri, Montana, New Hampshire, Ohio, Tennessee und Texas waren an den vorstehend beschriebenen staatlichen Vergleichen in Bezug auf verbraucherrechtliche und wettbewerbsrechtliche Klagen beteiligt, wobei diese Vergleiche jedoch keine umweltrechtlichen Bußgelder einschlossen. Die umweltrechtlichen Ansprüche von zwei weiteren Bundesstaaten – Alabama und Wyoming – wurden wegen Vorrangigkeit des Bundesrechts abgewiesen. Alabama hat dagegen Rechtsmittel eingelegt.

Über die vorstehend beschriebenen Klagen hinaus, für die auf Ebene des Volkswagen Konzerns Risikovorsorgen gebildet wurden, ist eine vermeintliche Sammelklage im Auftrag von Erwerbern von sogenannten American Depository Receipts der Volkswagen AG wegen angeblicher erlittener Kursverluste infolge der in den „Notices of Violation“ der EPA beschriebenen Vorgänge ergangen. Im Auftrag von Erwerbern bestimmter Volkswagen Anleihen in US-Dollar wurde eine vermeintliche Sammelklage wegen des angeblichen Handels dieser Anleihen zu künstlich überhöhten Preisen, die auf Falschaussagen seitens Volkswagen zurückzuführen seien, und wegen des Wertverlusts dieser Anleihen nach der Bekanntgabe der „Notices of Violation“ durch die EPA eingereicht.

Auch diese Klagen sind in die im US-Bundesstaat Kalifornien anhängige „Multidistrict Litigation“ aufgenommen worden. Volkswagen ist der Auffassung, seine kapitalmarktrechtlichen Pflichten ordnungsgemäß erfüllt zu haben, sodass auf Ebene des Volkswagen Konzerns keine Rückstellungen gebildet wurden. Des Weiteren wurden dort keine Eventualverbindlichkeiten angegeben, da sie gegenwärtig nicht bewertbar sind.

In Kanada sind in Bezug auf Fahrzeuge mit 2,0 l und 3,0 l TDI-Motoren zivilrechtliche Verbraucheransprüche gegen Unternehmen des Volkswagen Konzerns geltend gemacht und Untersuchungen seitens der Regulierungsbehörden eingeleitet worden. Am 19. Dezember 2016 trafen die Volkswagen AG und weitere kanadische und US-amerikanische Gesellschaften des Volkswagen Konzerns mit Verbrauchern in Bezug auf 2,0 l Dieselfahrzeuge eine Sammelklageregelung in Kanada. Ebenfalls am 19. Dezember 2016 traf die Volkswagen Group Canada mit dem kanadischen Wettbewerbskommissar (Commissioner of Competition) eine zivilrechtliche Vereinbarung hinsichtlich seiner regulatorischen Untersuchung von Verbraucherschutzangelegenheiten bezüglich dieser Fahrzeuge. Am 21. Dezember 2017 gab Volkswagen eine grundsätzliche Vereinbarung für einen vorgeschlagenen Vergleich mit Verbrauchern in Kanada im

Zusammenhang mit 3,0 l Dieselfahrzeugen bekannt. Am 12. Januar 2018 hat das Gericht die Vergleichsvereinbarung vorläufig genehmigt; die Frist für die Stellungnahme und Ablehnung begann am 17. Januar 2018. Endgültige Anhörungen zur Genehmigung sind in Quebec und Ontario jeweils für den 3. und 5. April 2018 angesetzt worden. Am 12. Januar 2018 erzielte Volkswagen überdies eine Übereinkunft mit dem kanadischen Wettbewerbskommissar zur Beilegung von zivilrechtlichen Verbraucherschutzangelegenheiten in Bezug auf 3,0 l Dieselfahrzeuge. Überdies erfolgen in Kanada in Bezug auf 2,0 l und 3,0 l Dieselfahrzeuge seitens der bundesstaatlichen Umweltregulierungsbehörde Untersuchungen bezüglich strafrechtlicher Durchsetzungsmaßnahmen und seitens einer Provinzregulierungsbehörde Untersuchungen hinsichtlich quasi-strafrechtlicher Durchsetzungsmaßnahmen. Am 15. September 2017 hat eine kanadische Provinzregulierungsbehörde – das Ministerium für Umwelt und Klimawandel von Ontario – Klage gegen die Volkswagen AG wegen eines Verstoßes gegen ein Umweltgesetz der Provinz erhoben. Demzufolge habe die Volkswagen AG den Betrieb von nicht den vorgeschriebenen Emissionsnormen entsprechenden 2,0 l Dieselfahrzeugen der Marken Volkswagen Pkw und Audi der Modelljahre 2010 bis 2014 verursacht oder zugelassen. Nach den ersten Gerichtsterminen am 15. November 2017 und 7. Februar 2018 wurde die Angelegenheit – bis zur fortlaufenden Offenlegung von Beweismitteln – auf den 4. April 2018 verlegt. Ein Verfahrenstermin wurde nicht festgelegt. Für mögliche Verpflichtungen aus anhängigen Verfahren in Kanada wurden auf Ebene des Volkswagen Konzerns Rückstellungen gebildet.

Des Weiteren sind in Kanada vor den Bezirksgerichten (Provincial Court) von Quebec und Ontario zwei Securities-Sammelklagen von Investoren in American Depository Receipts der Volkswagen AG gegen die Volkswagen AG anhängig. In diesen Klagen wird behauptet, dass die Darstellung der in den Jahren 2009 bis 2015 veröffentlichten Finanzberichterstattungen im Zusammenhang mit der Dieselthematik unvollständig und unrichtig sei. Die vorgeschlagenen Sammelklagezeiträume (Class Periods) gelten für Einwohner der kanadischen Provinzen, die die entsprechenden Aktienzertifikate zwischen dem 12. März 2009 und dem 18. September 2015 erwarben und bis nach den mutmaßlichen ersten berichtigenden Angaben alle oder einige der erworbenen Aktienzertifikate hielten. Die Discovery hat noch nicht begonnen. In beiden Fällen sind die Zulassungen der Klagen anhängig. In dem Verfahren in Quebec fanden Anhörungen am 5. und 6. Februar 2018 statt; die Entscheidung des Gerichts steht noch aus. In dem Verfahren in Ontario sind für den 10. und 11. Juli 2018 Anhörungen angesetzt worden.

Darüber hinaus sind bei bestimmten kanadischen Bezirksgerichten vermeintliche Verbrauchersammelklagen und die Aufnahme von Verbraucherklagen sowie eine bestätigte Sammelklage in Bezug auf eine Verletzung des Umweltrechts im Namen kanadischer Bürger gegen Unternehmen des Volkswagen Konzerns anhängig.

Volkswagen ist eine Bewertung der zugrundeliegenden Sachverhalte aufgrund des frühen Stadiums dieser Verfahren noch nicht möglich.

6. Weitere Verfahren

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

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.

7. Bewertung der Risiken aus der Dieselthematik auf Ebene des Volkswagen Konzerns

Zur Absicherung der derzeit bekannten Rechtsrisiken im Zusammenhang mit der Dieselthematik bestehen zum 31. Dezember 2017 auf Basis des gegenwärtigen Kenntnisstands und aktueller Einschätzungen auf Ebene des Volkswagen Konzerns Rückstellungen in Höhe von rund 2,0 Mrd. €. Darüber hinaus wurden angemessene Vorsorgen für Verteidigungs- und Rechtsberatungsaufwendungen erfasst. Soweit bereits hinreichend bewertbar, wurden im Zusammenhang mit der Dieselthematik im Konzernabschluss der Volkswagen AG insgesamt Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 4,3 Mrd. € (Vorjahr: 3,2 Mrd. €) im Anhang angegeben, auf die Anlegerklagen entfallen davon 3,4 Mrd. € (Vorjahr: 3,1 Mrd. €). Aufgrund des noch nicht abgeschlossenen Stadiums der unabhängigen und umfangreichen Untersuchungen, sowie der Vielschichtigkeit der einzelnen Einflussfaktoren und den noch andauernden Abstimmungen mit den Behörden unterliegen nach Einschätzung von Volkswagen die gebildeten Rückstellungen sowie die angegebenen Eventualverbindlichkeiten und die weiteren latenten Rechtsrisiken zum Teil erheblichen Einschätzungsrisiken.

Gesamtaussage zur Risikosituation des Volkswagen Konzerns

Die Gesamtrisiko- und Chancensituation ergibt sich für den Volkswagen Konzern aus den zuvor dargestellten Einzelrisiken und -chancen. Um die Beherrschung dieser Risiken zu gewährleisten, hat der Volkswagen Konzern ein umfassendes Risikomanagementsystem geschaffen. Die größten Risiken für den Volkswagen Konzern können sich nach Einschätzung von Volkswagen aus einer negativen Absatz- und Marktentwicklung von Fahrzeugen und Originalteilen, einer nicht bedarfsgerechten Produktentwicklung und -entstehung sowie aus Qualitätsproblemen ergeben. Es bestehen für den Volkswagen Konzern weiterhin Risiken aus der Dieselthematik, die in ihrer Aggregation zu den bedeutendsten Risiken gehören. Nach den heute bekannten Informationen bestehen nach Einschätzung von Volkswagen keine Risiken, die den Fortbestand wesentlicher Konzerngesellschaften oder des Volkswagen Konzerns gefährden könnten.

Gesamtaussage zur Risikosituation des Porsche SE Konzerns

Die Gesamtrisikosituation ergibt sich für den Porsche SE Konzern aus den Einzelrisiken der wesentlichen Beteiligungen (insbesondere an der Volkswagen AG) sowie aus den dargestellten spezifischen Risiken der Porsche SE. Das Risikomanagementsystem gewährleistet die Beherrschung dieser Risiken. Nach den heute bekannten Informationen bestehen nach Einschätzung des Vorstands keine Risiken, die den Fortbestand des Porsche SE Konzerns gefährden könnten.

Veröffentlichung der Erklärung zur Unternehmensführung

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

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

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

Prognosebericht und Ausblick

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Laut Internationalem Währungsfonds (IWF) befindet sich die globale Wirtschaft derzeit in einer verstärkten Aufwärtsbewegung. Der IWF erwartet laut des aktuellen Updates zum World Economic Outlook für das Jahr 2018 einen Zuwachs von 3,9 %, nachdem die Weltwirtschaft im abgelaufenen Jahr um 3,7 % gewachsen war. Die positive Prognose sei vor allem auf verbesserte Aussichten in der Eurozone und Asien zurückzuführen. Doch auch in den Entwicklungs- und Schwellenländern habe das Jahr 2017 die Erwartungen im Schnitt um 0,1 % übertroffen.

Eine hohe Güternachfrage in Europa sei der Auslöser für verstärktes Wachstum insbesondere in Deutschland, Italien und den Niederlanden. In Spanien dagegen habe sich der Ausblick aufgrund der politischen Unsicherheiten leicht verschlechtert.

Auch für die Entwicklungs- und Schwellenländer erwartet der Internationale Währungsfonds eine anhaltend positive Entwicklung. Diese werde von verbesserten externen Faktoren wie einem insgesamt freundlichen finanziellen Umfeld unterstützt.

In Deutschland wird die Wirtschaft laut IWF im Jahr 2018 um 2,3 % wachsen. Für den gesamten Euroraum sei ein Anstieg von 2,2 % für 2018 zu erwarten.

Für die USA ist der Ausblick ebenfalls positiv. Hier sei die US-Steuerreform ein fiskalpolitischer Impuls, der zumindest vorübergehend zu erhöhtem Wachstum führen werde. Davon profitierten auch die Nachbarstaaten Mexiko und Kanada. Insgesamt hat der Internationale Währungsfonds seine Prognose für die USA für das Jahr 2018 von 2,3 % auf 2,7 % angehoben.

Die Wirtschaft der Entwicklungs- und Schwellenländer in Asien werde in den Jahren 2018 in nahezu unverändertem Tempo wachsen. Für China rechnet der Internationale Währungsfonds mit einem Anstieg von 6,6 % in 2018. Indien käme mit 7,4 % auf noch höhere Wachstumsraten.

Wechselkursentwicklung

Im Jahr 2017 konnte das Wachstum der Weltwirtschaft zulegen. Im Jahresverlauf stieg der Euro gegenüber dem US-Dollar. Einen weiteren Wertverlust gegenüber der europäischen Gemeinschaftswährung erfuhr das britische Pfund. Maßgeblich für diese Entwicklung waren Unsicherheiten in Bezug auf die begonnenen Austrittsverhandlungen Großbritanniens mit der EU und die zukünftigen Beziehungen. Seit Beginn des Berichtsjahres werteten die Währungen wesentlicher Schwellenländer gegenüber dem Euro wieder etwas ab. Für das Jahr 2018 wird mit einem stabilen Euro im Verhältnis zum US-Dollar, zum britischen Pfund, zum chinesischen Renminbi sowie zu weiteren wesentlichen Währungen gerechnet. Der russische Rubel, der brasilianische Real und die indische Rupie werden aller Voraussicht nach verhältnismäßig schwach bleiben.

Zinsentwicklung
Die weiterhin vorherrschende expansive Geldpolitik und die herausfordernden gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen führten dazu, dass das sehr niedrige Zinsniveau im Geschäftsjahr 2017 bestehen blieb. Die Leitzinsen in den großen westlichen Industrieländern verharrten auf einem historisch niedrigen Niveau. Während sich in den USA allmählich ein Ende der extrem lockeren Geldpolitik abzeichnete, setzte die Europäische Zentralbank diesen Kurs fort. Für 2018 halten wir daher vor dem Hintergrund weiterer expansiver geldpolitischer Maßnahmen im Euroraum einen allenfalls leichten Anstieg der Zinsen für wahrscheinlich. In den USA ist hingegen von einer moderaten Zinserhöhung auszugehen.

Entwicklung der Märkte für Pkw
Es ist damit zu rechnen, dass sich die Pkw-Märkte im Jahr 2018 in den einzelnen Regionen uneinheitlich entwickeln werden. Die weltweite Nachfrage nach Neufahrzeugen wird insgesamt voraussichtlich langsamer steigen als im Berichtsjahr.

Voraussichtliche Entwicklung des Volkswagen Konzerns

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

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

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

Volkswagen geht davon aus, dass die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns und seiner Bereiche um bis zu 5 % über dem Vorjahreswert liegen werden. Für das operative Ergebnis des

Konzerns und des Bereichs Pkw rechnet der Volkswagen Konzern im Jahr 2018 mit einer operativen Rendite zwischen 6,5 und 7,5 %. Für den Bereich Nutzfahrzeuge wird von einer operativen Rendite zwischen 5,0 und 6,0 % ausgegangen. Im Bereich Power Engineering erwartet Volkswagen einen gegenüber Vorjahr geringeren operativen Verlust. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen wird von einem operativen Ergebnis auf dem Niveau des Vorjahres ausgegangen.

Voraussichtliche Entwicklung des Porsche SE Konzerns

Das Ergebnis des Porsche SE Konzerns wird maßgeblich von der Ergebnissituation und damit von dem der Porsche SE vom Volkswagen Konzern zuzurechnenden at Equity-Ergebnis beeinflusst. Die Prognose basiert daher weitgehend auf den Erwartungen des Volkswagen Konzerns zu der künftigen Entwicklung seines operativen Ergebnisses, insbesondere ergänzt um Erwartungen des Vorstands der Porsche SE zu Entwicklungen des Finanzergebnisses einschließlich der Ergebnisbeiträge aus Beteiligungen.

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

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

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

Zum 31. Dezember 2017 verfügte der Porsche SE Konzern über eine Nettoliquidität in Höhe von 937 Mio. €. Sowohl für die Porsche SE als auch für den Porsche SE Konzern wird unverändert eine positive Nettoliquidität angestrebt, die sich zum 31. Dezember 2018 ohne Berücksichtigung künftiger Investitionen voraussichtlich zwischen 0,7 Mrd. € und 1,2 Mrd. € bewegen wird.

Stuttgart, den 2. März 2018

Porsche Automobil Holding SE
Der Vorstand

3 Konzernabschluss

Audi A8 L

3

Konzernabschluss

3

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung der Porsche Automobil Holding SE vom 1. Januar bis 31. Dezember 2017

Mio. €	Anhang	**2017**	2016
Umsatzerlöse	[1]	34	1
Sonstige betriebliche Erträge	[2]	6	1
Materialaufwand		–4	0
Personalaufwand	[3]	–31	–12
Abschreibungen	[10]	–6	0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	[4]	–48	–37
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	[5]	3.410	1.449
Ergebnis vor Finanzergebnis		3.361	1.402
Finanzierungsaufwendungen	[6]	–12	–24
Übriges Finanzergebnis	[7]	4	4
Finanzergebnis		**–8**	**–20**
Ergebnis vor Steuern		**3.352**	**1.382**
Ertragsteuern	[8]	–21	–8
Ergebnis nach Steuern		**3.332**	**1.374**
davon entfallen auf			
die Aktionäre der Porsche Automobil Holding SE		3.332	1.374
nicht beherrschende Anteilseigner		0	0
Ergebnis je Stammaktie (unverwässert und verwässert)	[9]	10,87	4,48
Ergebnis je Vorzugsaktie (unverwässert und verwässert)	[9]	10,88	4,49

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

Mio. €	**2017**	2016
Ergebnis nach Steuern	**3.332**	**1.374**
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionen	1	–3
Nicht reklassifizierbare direkt im Eigenkapital erfasste Aufwendungen und Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen (nach Steuern)	287	–1.123
Gesamtsumme nicht reklassifizierbare Erträge und Aufwendungen	288	–1.126
Reklassifizierbare direkt im Eigenkapital erfasste Aufwendungen und Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen (nach Steuern)	225	884
Gesamtsumme reklassifizierbare Erträge und Aufwendungen	225	884
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	**513**	**–242**
Gesamtergebnis	**3.845**	**1.132**
davon entfallen auf		
die Aktionäre der Porsche Automobil Holding SE	3.845	1.132
nicht beherrschende Anteilseigner	0	0

Die Zusammensetzung einzelner Bestandteile der Gesamtergebnisrechnung wird in Anhangangabe [15] erläutert.

Konzernbilanz der Porsche Automobil Holding SE zum 31. Dezember 2017

Mio. €	Anhang	**31.12.2017**	31.12.2016
Aktiva			
Immaterielle Vermögenswerte	[10]	333	0
Sachanlagen	[10]	7	0
At Equity bewertete Anteile	[11]	30.354	26.760
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	[12]	7	0
Übrige Vermögenswerte	[13]	2	1
Aktive latente Steuern	[8]	1	0
Langfristige Vermögenswerte		**30.705**	**26.761**
Vorräte		3	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	[24]	18	0
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	[12]	4	3
Übrige Vermögenswerte	[13]	12	1
Ertragsteuerforderungen		2	1
Wertpapiere	[14]	185	272
Termingeldanlagen	[24]	101	679
Flüssige Mittel	[24]	664	648
Kurzfristige Vermögenswerte		**991**	**1.604**
		31.696	**28.365**
Passiva			
Gezeichnetes Kapital	[15]	306	306
Kapitalrücklage	[15]	4.884	4.884
Gewinnrücklagen	[15]	26.219	22.704
Eigenkapital der Anteilseigner der Porsche SE		31.410	27.894
Anteile nicht beherrschender Anteilseigner	[15]	1	0
Eigenkapital		**31.410**	**27.894**
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	[16]	36	30
Sonstige Rückstellungen	[17]	19	18
Finanzschulden	[18]	12	0
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	[19]	5	0
Passive latente Steuern	[8]	84	28
Langfristige Schulden		**155**	**76**
Sonstige Rückstellungen	[17]	80	75
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		5	2
Finanzschulden	[18]	1	300
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	[19]	19	17
Übrige Verbindlichkeiten	[20]	24	1
Ertragsteuerverbindlichkeiten		1	0
Kurzfristige Schulden		**130**	**395**
		31.696	**28.365**

Aufgrund des Erwerbs der PTV Group wurde die Gliederung der Bilanz erweitert und angepasst. Die finanziellen Vermögenswerte und finanziellen Verbindlichkeiten werden gesondert in der Bilanz ausgewiesen. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

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

Mio. €	Auf die Anteilseigner der Porsche SE entfallendes Eigenkapital						
	Gezeichnetes Kapital	Kapital-rücklage	Gewinnrücklagen		Summe	Nicht beherrschende Anteilseigner	Konzern-eigenkapital
			Sonstige[3]	At Equity bewertete Anteile			
Stand am 1.1.2016	306	4.884	23.681	–1.794	27.077	0	27.077
Ergebnis nach Steuern			1.374		1.374		1.374
Sonstiges Ergebnis nach Steuern			–3	–239	–242		–242
Gesamtergebnis der Periode	0	0	1.371	–239	1.132	0	1.132
Dividendenzahlung			–308[1]		–308		–308
Sonstige Eigenkapitalveränderungen auf Ebene at Equity bewerteter Anteile			–7		–7		–7
Stand am 31.12.2016	**306**	**4.884**	**24.737**	**–2.033**	**27.894**	**0**	**27.894**
Stand am 1.1.2017	306	4.884	24.737	–2.033	27.894	0	27.894
Ergebnis nach Steuern			3.332		3.332		3.332
Sonstiges Ergebnis nach Steuern			1	512	513		513
Gesamtergebnis der Periode	0	0	3.332	512	3.845	0	3.845
Dividendenzahlung			–308[2]		–308		–308
Zugänge infolge Unternehmenserwerb					0	1	1
Sonstige Eigenkapitalveränderungen auf Ebene at Equity bewerteter Anteile			–21		–21		–21
Stand am 31.12.2017	**306**	**4.884**	**27.739**	**–1.520**	**31.410**	**1**	**31.410**

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

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

[3] Die Gewinnrücklagen beinhalten auch die Posten, die zukünftig nicht in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden. Die versicherungsmathematischen Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen nach Steuern betragen zum 31. Dezember 2017 10 Mio. € (31. Dezember 2016: 11 Mio. €).

Das Eigenkapital wird in Anhangangabe [15] erläutert.

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

Mio. €	**2017**	2016
1. Laufende Geschäftstätigkeit		
Ergebnis nach Steuern	3.332	1.374
Abschreibungen	6	0
Veränderung der Pensionsrückstellungen	3	3
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	0	–8
Zinsaufwand	12	24
Zinsertrag	–1	–2
Ertragsteueraufwand	21	8
Gezahlte Ertragsteuern	–1	–53
Erhaltene Ertragsteuern	1	8
Gezahlte Zinsen	–13	–22
Erhaltene Zinsen	3	3
Zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	–3.411	–1.450
Erhaltene Dividenden	308	17
Veränderung sonstiger Aktiva	–7	7
Veränderung sonstiger Passiva	–1	–6
Mittelzufluss/-abfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	**250**	**–97**
2. Investitionsbereich		
Auszahlungen für den Erwerb von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen	–2	0
Auszahlungen für den Erwerb sonstiger Anteile an Unternehmen	–7	0
Auszahlungen für den Erwerb von Tochterunternehmen	–283	0
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapiere	88	470
Veränderung der Geldanlagen in Termingelder	579	–129
Mittelzufluss aus Investitionstätigkeit	**376**	**341**
3. Finanzierungsbereich		
Auszahlungen an Aktionäre der Porsche SE	–308	–308
Auszahlungen für die Tilgung von Finanzschulden	–301	0
Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit	**–609**	**–308**
4. Finanzmittelbestand		
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes (Zwischensumme 1. bis 3.)	17	–64
Wechselkursbedingte Änderungen	0	0
Finanzmittelbestand am 1.1.	648	712
Finanzmittelbestand am 31.12.	**664**	**648**

Gezahlte und erhaltene Zinsen werden separat ausgewiesen. Im Vorjahr erfolgte eine Aufgliederung in der Anhangangabe. Anhangangabe [21] enthält weitere Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung.

Konzernanhang der Porsche Automobil Holding SE für das Geschäftsjahr 2017

Grundlagen und Methoden

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

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

Die Porsche SE hält insbesondere die Mehrheit der Stammaktien an der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg („Volkswagen AG“ oder „Volkswagen“). Ferner hält sie mittelbar Anteile an der PTV Planung Transport Verkehr AG, Karlsruhe („PTV AG“ oder „PTV Group“) und an dem US-amerikanischen Technologieunternehmen INRIX Inc., Kirkland, Washington/USA („INRIX“).

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

Neben etablierten mittelständischen Unternehmen hat die Porsche SE ihren Investitionsfokus zuletzt auch auf junge Unternehmen ab der Gründungsphase erweitert. Das Investitionsvolumen liegt hierfür bislang im einstelligen Millionen-Euro-Bereich.

Der Konzernabschluss der Porsche SE wurde gemäß § 315e HGB aufgestellt und steht im Einklang mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind sowie den ergänzend anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften. Zu den Mitteilungen und Veröffentlichungen von Veränderungen des Stimmrechtsanteils an der Porsche SE nach Wertpapierhandelsgesetz wird auf den handelsrechtlichen Jahresabschluss der Porsche SE verwiesen.

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

Die Konzernwährung lautet auf Euro. Die Angaben erfolgen, sofern nicht anders vermerkt, in Millionen Euro (Mio. €). Bei Prozentangaben und Zahlen in diesem Bericht können Rundungsdifferenzen auftreten.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Der Konzernabschluss und der mit dem Lagebericht zusammengefasste Konzernlagebericht der Porsche SE wurde durch Beschluss vom 2. März 2018 durch den Vorstand zur Weiterleitung an den Aufsichtsrat freigegeben. Zu diesem Zeitpunkt endet der Wertaufhellungszeitraum.

Konzernanteilsbesitzliste zum 31. Dezember 2017

	Kapitalanteil zum 31.12.2017	Währung	Kurs 1 € =	Eigenkapital in Landeswährung	Ergebnis in Landeswährung
	in %			Tsd.	Tsd.
Vollkonsolidierte Unternehmen					
Inland					
Porsche Beteiligung GmbH, Stuttgart	100,0	EUR	-	42.785	0[2]
Porsche Zweite Beteiligung GmbH, Stuttgart	100,0	EUR	-	315.024	0[2]
Porsche Dritte Beteiligung GmbH, Stuttgart	100,0	EUR	-	7.824	0[2]
Porsche Vierte Beteiligung GmbH, Stuttgart	100,0	EUR	-	24	0[2]
PTV Planung Transport Verkehr AG, Karlsruhe[1]	99,9	EUR	-	29.548	10.158
DDS Digital Data Services GmbH, Karlsruhe[1]	99,9	EUR	-	397	92
PTV Transport Consult GmbH, Karlsruhe[1]	99,9	EUR	-	2.682	1.795
Transport Technologie-Consult Karlsruhe GmbH, Karlsruhe[1]	51,0	EUR	-	852	195
Ausland					
DPS Technology, Ltd., Halesowen[1]	99,9	GBP	0,8873	17	0
Locatienet B.V., Utrecht[1]	92,1	EUR	-	243	217
PTV Africa (Pty) Ltd., Johannesburg[1]	99,9	ZAR	14,7572	–482	111
PTV America Holding Inc., Portland, Oregon[1]	99,9	USD	1,1988	–2.161	4
PTV America Inc., Portland, Oregon[1]	99,9	USD	1,1988	–1.140	502
PTV América Latina, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt[1]	98,9	MXN	23,6142	5.574	–4.124
PTV Asia-Pacific Pte, Ltd., Singapur[1]	99,9	SGD	1,6014	1.729	364
PTV Asia-Pacific Pty, Ltd., Sydney[1]	99,9	AUD	1,5329	–220	191
PTV Austria Planung Transport Verkehr GmbH, Wien[1]	99,9	EUR	-	374	166
PTV België B.V.B.A., Ypern[1]	99,8	EUR	-	67	61
PTV CEE Sp. z.o.o., Warschau[6]	99,9	PLN	4,1749	0	0
PTV do Brasil Ltda., São Paulo[1]	99,9	BRL	3,9707	106	72
PTV France Sàrl, Straßburg[1]	99,9	EUR	-	627	299
PTV Italia Logistics S.r.l., Perugia[1]	51,0	EUR	-	504	153
PTV Japan Ltd., Tokio[1]	99,9	JPY	134,8700	65.363	35.770
PTV Loxane SAS, Cergy[1]	99,9	EUR	-	1.380	610
PTV MENA Region DMCC, Dubai[1]	99,9	AED	4,4032	5.194	2.436
PTV MENA Region WLL, Doha[1]	49,0	QAR	4,3647	1.653	1.542
PTV MENA Region Transport Technology Solution L.L.C, Abu Dhabi[1]	49,0	AED	4,4032	–131	–187
PTV Nederland B.V., Utrecht[1]	99,9	EUR	-	2.265	2.010
PTV Nordics AB, Göteborg[1]	99,9	SEK	9,8314	456	488
PTV Software Technology (Shanghai) Co., Ltd., Shanghai[1]	99,9	CNY	7,8009	2.084	1.510
PTV Traffic Technology (Shanghai) Co., Ltd., Shanghai[1]	99,9	CNY	7,8009	5.820	725
PTV Traffic and Transportation Software, S.L., Barcelona[1]	99,9	EUR	-	50	0

	Kapitalanteil zum 31.12.2017	Währung	Kurs 1 € =	Eigenkapital in Landeswährung	Ergebnis in Landeswährung
	in %			Tsd.	Tsd.
Vollkonsolidierte Unternehmen					
PTV Transworld Holding B.V., Utrecht[1]	99,9	EUR	-	6	–10
PTV Truckparking B.V., Utrecht[1]	99,9	EUR	-	–375	–395
PTV Truckparking LLC, Arlington, Virginia[1]	99,9	USD	1,1988	0	0
PTV UK Ltd., Birmingham[1]	99,9	GBP	0,8873	650	150
PTV UK Holding Ltd., Halesowen[1]	99,9	GBP	0,8873	322	79
PTV Distribution Planning Software Ltd., Halesowen[1]	99,9	GBP	0,8873	29	–74
SISTeMA Soluzioni per l´Ingegneria dei Sistemi di Trasporto e l´infoMobilitÀ S.r.l., Rom[1]	97,9	EUR	-	2.161	291
Assoziierte Unternehmen					
Inland					
Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg	30,8[3]	EUR	-	30.437.576	4.353.015
VIB Verkehrsinformationsagentur Bayern GmbH i.L., München[4,6]	49,0	EUR	-	137	–95
European Center for Information and Communication Technologies - EICT GmbH, Berlin[4]	20,0	EUR	-	1.259	–3
Ausland					
INRIX Inc., Kirkland, Washington[4]	11,7	USD	1,1988	20.132	–21.372
Mygistics Inc., Kansas City, Missouri	30,0	USD	1,1988	[5]	[5]

[1] Werte aus dem Jahresabschluss 2016/2017
[2] Ergebnisabführungsvertrag mit der Porsche SE
[3] Abweichend vom Kapitalanteil beträgt der Stimmrechtsanteil zum Bilanzstichtag 52,2 %
[4] Werte aus dem Jahresabschluss 2016
[5] Keine Daten verfügbar
[6] Abweichendes Geschäftsjahr

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

Am 4. September 2017 hat ein Unternehmen des Porsche SE Konzerns 99,9 % der stimmberechtigten Anteile an der PTV Group (PTV AG und ihre Tochterunternehmen) erworben. Die PTV Group ist ein führender Anbieter von Software für Verkehrsplanung und -management sowie Transportlogistik.

Der Erwerb der PTV Group ist ein weiterer wichtiger Schritt beim Aufbau des Beteiligungsportfolios der Porsche SE. Die PTV Group bewegt sich an der Schnittstelle wesentlicher Trends,

die besonders relevant für die künftige Entwicklung der Mobilitätslandschaft sind. Gerade im Bereich der Optimierung von Personen- und Warenströmen besteht für die PTV Group ein erhebliches Wachstumspotenzial. Die Unternehmensgruppe besetzt mit ihren Software-Lösungen Schlüsselfunktionen in den Bereichen des intelligenten Verkehrs- und Flottenmanagements.

In den vier Monaten bis zum 31. Dezember 2017 trug die PTV Group Umsatzerlöse von 34 Mio. € und einen Verlust nach Steuern von 1 Mio. € zum Konzernergebnis bei.

Bei einer Einbeziehung der PTV Group in den Konzernabschluss der Porsche SE ab 1. Januar 2017 hätten sich die Konzernumsatzerlöse auf 99 Mio. € und das Konzernergebnis nach Steuern auf 3.335 Mio. € belaufen. Diese Pro-forma Angaben dienen ausschließlich Vergleichszwecken und stellen nicht zwangsläufig die Werte dar, die sich bei einem Erwerb zum 1. Januar 2017 ergeben hätten. Sie sind daher nicht für die Prognose künftiger Entwicklungen heranzuziehen.

Übertragene Gegenleistung

Nachstehend sind die zum Erwerbszeitpunkt gültigen beizulegenden Zeitwerte jeder Hauptgruppe von Gegenleistungen zusammengefasst:

Mio. €	
Bezahlter Kaufpreis	296
Ablösung anteilsbasierter Vergütungsprämien (Aktienoptionen)	13
Verbindlichkeiten aus bedingter Gegenleistung	3
Übertragene Gegenleistung	**312**

Ablösung anteilsbasierter Vergütungsprämien (Aktienoptionen)

Der Porsche SE Konzern hat die von der PTV AG an bestimmte Mitarbeiter und Vorstände gewährten Aktienoptionen abgelöst. Den anspruchsberechtigten Personen stand keine Ersatzprämie zu. Entsprechend der Aktienoptionsbedingungen erfolgte ein einmaliger Barausgleich zu den gleichen Bedingungen und dem gleichen Preis pro Aktie (abzüglich des Ausübungspreises), wie sie den Anteilsinhabern im Rahmen der Veräußerung ihrer Anteile eingeräumt wurden. Zum Erwerbszeitpunkt hatten die anspruchsberechtigten Personen ihren Erdienungszeitraum noch nicht vollständig abgeleistet und waren auch nicht zu einer Ableistung einer zusätzlichen Dienstzeit nach dem Erwerbszeitpunkt verpflichtet. Der bezahlte Kaufpreis für die Ablösung der Aktienoptionen wurde in voller Höhe als Teil der übertragenen Gegenleistung erfasst.

Bedingte Gegenleistung

Zusätzlich zum unmittelbar nach Transaktionsabschluss fälligen Kaufpreis wurde mit den ehemaligen Anteilsinhabern und den ehemaligen Aktienoptionsinhabern ein erfolgsabhängiger Earn-Out vereinbart. Die Earn-Out-Periode beträgt drei Jahre, basiert auf dem früheren, vom Kalenderjahr abweichenden Geschäftsjahr der PTV Group und umfasst den Zeitraum vom 1. April

2017 bis 31. März 2020. Der Earn-Out beträgt inklusive Verzinsung maximal 25 Mio. € und kommt nur dann zur Auszahlung, wenn der von der PTV Group um außerordentliche Effekte bereinigte erzielte Konzern EBIT bestimmte Schwellenwerte überschreitet. Ferner ist der Earn-Out für die einzelnen Zeiträume auf einen maximalen Betrag begrenzt. Wird der maximale Auszahlungsbetrag in einem Jahr nicht ausgenutzt, so kann die Differenz auf das Folgejahr vorgetragen werden. Eine Übererfüllung kann i.H.v. 10 % auf das nächste Jahr vorgetragen werden, solange der entsprechende Schwellenwert im Folgejahr erreicht wird. Auszahlungsbeträge unterliegen rückwirkend vom Vertragsvollzug bis zum Fälligkeitsdatum einer 3 %-Verzinsung. Bei Verkäufen signifikanter Unternehmensteile der PTV Group wird der Earn-Out sofort ganz oder teilweise fällig.

Der beizulegende Zeitwert der bedingten Gegenleistung zum Erwerbszeitpunkt beträgt 3 Mio. €. Die Bewertung wurde mittels eines Black & Scholes Optionspreismodells unter Berücksichtigung des Eigenkapitalwerts der PTV Group, dessen Volatilität, der Laufzeit des Earn-Outs, der EBIT-Schwellenwerte sowie eines adäquaten risikolosen Basiszinssatzes vorgenommen.

Die Änderung des beizulegenden Zeitwerts der bedingten Gegenleistung zum 31. Dezember 2017 war von untergeordneter Bedeutung (siehe Anhangangabe [19]).

Für den Zeitraum 1. April bis 31. Dezember 2017 liegt der relevante Konzern EBIT der PTV Group unter dem festgelegten Schwellenwert, sodass für diese Periode keine Earn-Out Zahlung fällig wird.

Mit dem Unternehmenserwerb verbundene Kosten

Im Porsche SE Konzern sind durch den Unternehmenszusammenschluss Kosten in Höhe von 3 Mio. € für Rechtsberatung und Due Diligence entstanden. Diese Kosten sind in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen erfasst.

Zahlungsmittelabfluss aufgrund des Unternehmenserwerbs

Der tatsächliche Mittelabfluss aus dem Unternehmenserwerb und die Darstellung in der Kapitalflussrechnung ergibt sich wie folgt:

in Mio. €

Abfluss von Zahlungsmitteln (enthalten in den Cashflows aus der Investitionstätigkeit)	–309
Mit dem Unternehmenserwerb erworbene Zahlungsmittel (enthalten in den Cashflows aus der Investitionstätigkeit)	26
Transaktionskosten des Unternehmenserwerbs (enthalten in den Cashflows aus der laufenden Geschäftstätigkeit)	–3
Tatsächlicher Zahlungsmittelabfluss aufgrund des Unternehmenserwerbs	**–286**

Erworbene Vermögenswerte und übernommene Schulden

Die beizulegenden Zeitwerte der identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden der PTV Group stellen sich zum Erwerbszeitpunkt wie folgt dar:

Mio. €	Buchwert zum Erwerbszeitpunkt	Aufgedeckte Stille Reserven/ Lasten im Rahmen der Kaufpreisallokation	Beizulegender Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt
Vermögenswerte			
Immaterielle Vermögenswerte	6	119	125
Sachanlagen	7	0	7
Vorräte	3	0	3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	15	0	15
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2	0	2
Übrige Vermögenswerte	13	0	13
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	26	0	26
Latente Steuern	1	0	1
	73	119	192
Schulden			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3	0	3
Rückstellungen	8	0	8
Finanzschulden	13	0	13
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	6	0	6
Übrige Verbindlichkeiten	24	0	24
Ertragsteuerverbindlichkeiten	2	0	2
Eventualverbindlichkeiten	0	2	2
Latente Steuerschulden	0	34	35
	57	36	92
Identifizierbares erworbenes Nettovermögen	**17**	**83**	**100**

Geschäfts- oder Firmenwert

Der Geschäfts- oder Firmenwert wurde infolge des Erwerbs wie folgt erfasst:

in Mio. €

Übertragene Gegenleistung	312
Nicht beherrschende Anteile	1
Beizulegender Zeitwert des identifizierbaren Nettovermögens	–100
Geschäfts- oder Firmenwert (Goodwill)	**213**

Der Geschäfts- oder Firmenwert repräsentiert Erwartungen bezüglich des Marktwachstums für Softwarelösungen in den Bereichen Verkehrsmanagement und Transportlogistik. Zum einen soll das bislang bestehende Basisgeschäft mit umsatzstarken Produkten weiter ausgebaut werden. Zum anderen sollen Wachstumspotenziale im ITS (Intelligent Transport Systems) Markt erschlossen werden.

Zudem beinhaltet der Geschäfts- oder Firmenwert die Fähigkeit und fachliche Begabung des erworbenen Mitarbeiterstamms.

Der Geschäfts- oder Firmenwert wird in voller Höhe dem Segment ITS (vgl. Anhangangabe [22]) zugeordnet.

Es wird davon ausgegangen, dass der erfasste Geschäfts- oder Firmenwert steuerlich nicht abzugsfähig ist.

Der Bruttobetrag der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen belief sich zum Erwerbszeitpunkt auf 18 Mio. €. Die Forderungen waren in Höhe von 2 Mio. € wertgemindert. Die ausgewiesenen Forderungen sind voraussichtlich einbringlich.

Der Buchwert der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entspricht dem beizulegende Zeitwert der erworbenen Forderungen und stellt gleichzeitig die beste Schätzung für die erwarteten Zahlungszuflüsse aus den Forderungen dar.

Nachträgliche Änderungen, die sich innerhalb von zwölf Monaten nach dem Erwerbszeitpunkt, der sog. Bewertungsperiode (measurement period), ergeben, werden rückwirkend auf den Erwerbszeitpunkt durchgeführt. Für Änderungen nach Ablauf von zwölf Monaten ab dem Erwerbszeitpunkt werden ausschließlich die Regelungen bzgl. Fehlerkorrekturen und Schätzfehler angewendet.

Vollkonsolidierung und Einbeziehung at Equity

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

Gesellschaften, bei denen die Porsche SE mittelbar oder unmittelbar die Möglichkeit hat, die finanz- und geschäftspolitischen Entscheidungen maßgeblich zu beeinflussen (assoziierte Unternehmen), werden nach der Equity-Methode (at Equity) bewertet.

Bei einem Stimmrechtsanteil von mindestens 20 % besteht die widerlegbare Vermutung, dass maßgeblicher Einfluss vorliegt. Umgekehrt wird bei einem Stimmrechtsanteil von weniger als 20 % vermutet, dass kein maßgeblicher Einfluss vorliegt, es sei denn, der Einfluss kann eindeutig nachgewiesen werden.

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

Zu den assoziierten Unternehmen gehören auch Gesellschaften, bei denen der Porsche SE Konzern zwar über die Mehrheit der Stimmrechte verfügt, bei denen aufgrund der Satzung wesentliche Entscheidungen jedoch nicht ohne die Zustimmung der anderen Gesellschafter getroffen werden können bzw. aus sonstigen Gründen keine Beherrschung im Sinne der IFRS vorliegt.

Die Porsche SE ist zu 52,2 % an den Stimmrechten und zu 30,8 % am Kapital der Volkswagen AG beteiligt. Die Satzung der Volkswagen AG sieht ein Entsenderecht für das Land Niedersachsen für zwei Mitglieder des Aufsichtsrats vor, solange dem Land Niedersachsen mindestens 15 % der Stammaktien der Volkswagen AG gehören. Dieses Entsenderecht steht aufgrund der gegebenen Höhe der Beteiligung des Landes Niedersachsen an der Volkswagen AG einer Einbeziehung des Volkswagen Konzerns in den Konzernabschluss der Porsche SE im Wege der Vollkonsolidierung entgegen, da die Porsche SE nicht die Mehrheit im Aufsichtsrat der Volkswagen AG bestimmen kann und damit keine Beherrschung im Sinne der IFRS vorliegt. Die Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG wird aufgrund des dennoch gegebenen maßgeblichen Einflusses at Equity in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen.

Die Anzahl der zum Bilanzstichtag in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogenen Gesellschaften (einschließlich eines Spezialfonds) ergibt sich aus folgender Tabelle:

	31.12.2017	31.12.2016
Vollkonsolidierte Tochterunternehmen		
Inland	8	4
Ausland	31	0
Vollkonsolidierte Spezialfonds		
Inland	1	1
Assoziierte Unternehmen		
Inland	3	1
Ausland	2	1
	45	**7**

Beteiligungen an assoziierten Unternehmen

Die Volkswagen AG als einer der weltweit führenden Automobilhersteller und strategisch bedeutendste Beteiligung der Porsche SE wird als assoziiertes Unternehmen in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen. Der Börsenwert der Beteiligung an der Volkswagen AG zum 31. Dezember 2017 beträgt 26.007 Mio. € (Vorjahr: 21.081 Mio. €). Von der Volkswagen AG erhielt die Porsche SE im Geschäftsjahr eine Dividende in Höhe von 308 Mio. € (Vorjahr: 17 Mio. €).

Der Volkswagen Konzern weist unter Berücksichtigung der Aufdeckung und Fortentwicklung stiller Reserven und Lasten für die bereits vor Ende September 2015 gehaltenen Anteile (Kapitalanteil: 29,88 %) sowie die Ende September 2015 hinzuerworbenen Anteile (Kapitalanteil: 0,88 %) im Zusammenhang mit der at Equity-Bilanzierung auf Ebene der Porsche SE folgende Werte aus:

Mio. €	VW ohne Hinzuerwerb im GJ 2015	VW hinzu-erworbene Anteile im GJ 2015	VW Gesamt
	31.12.2017	**31.12.2017**	**31.12.2017**
Langfristige Vermögenswerte	262.914	293.832	-
Kurzfristige Vermögenswerte	160.142	160.112	-
Langfristige Schulden	153.101	164.537	-
Kurzfristige Schulden	160.389	160.389	-
Eigenkapital	109.566	129.018	-
davon nicht-beherrschende Anteile und Hybridkapitalgeber	–11.391	–11.316	-
Effekte aus Mehrdividenden	–80	–26	-
Eigenkapital angepasst für die at Equity-Bewertung	98.095	117.676	-
At Equity-Buchwert für die Beteiligung an der Volkswagen AG	**29.307**	**1.032**	**30.339**

Mio. €	VW ohne Hinzuerwerb im GJ 2015	VW hinzu-erworbene Anteile im GJ 2015	VW Gesamt
	31.12.2016	31.12.2016	31.12.2016
Langfristige Vermögenswerte	254.452	287.608	-
Kurzfristige Vermögenswerte	155.766	155.722	-
Langfristige Schulden	138.440	150.030	-
Kurzfristige Schulden	177.515	177.515	-
Eigenkapital	94.263	115.785	-
davon nicht-beherrschende Anteile und Hybridkapitalgeber	–7.863	–7.789	-
Effekte aus Mehrdividenden	–68	–14	-
Eigenkapital angepasst für die at Equity-Bewertung	86.332	107.982	-
At Equity-Buchwert für die Beteiligung an der Volkswagen AG	**25.792**	**947**	**26.739**

Mio. €	VW ohne Hinzuerwerb im GJ 2015	VW hinzu-erworbene Anteile im GJ 2015	VW Gesamt
	2017	**2017**	**2017**
Umsatzerlöse	230.682	230.682	-
Gesamtergebnis	13.080	11.010	-
davon Sonstiges Ergebnis	1.675	21	-
davon Gewinn aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	11.405	10.989	-
Ergebnisanteil der nicht beherrschenden Anteile und Hybridkapitalgeber	–284	–284	-
Effekte aus Mehrdividenden	–12	–12	-
Ergebnis nach Steuern angepasst für die at Equity-Bewertung	11.109	10.693	-
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen an der Volkswagen AG	**3.319**	**94**	**3.412**

Mio. €	VW ohne Hinzuerwerb im GJ 2015	VW hinzu-erworbene Anteile im GJ 2015	VW Gesamt
	2016	2016	2016
Umsatzerlöse	217.266	217.266	-
Gesamtergebnis	4.239	4.018	-
davon Sonstiges Ergebnis	–717	–3.054	-
davon Gewinn aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	4.956	7.072	-
Ergebnisanteil der nicht beherrschenden Anteile und Hybridkapitalgeber	–235	–235	-
Effekte aus Mehrdividenden	–11	–11	-
Ergebnis nach Steuern angepasst für die at Equity-Bewertung	4.710	6.826	-
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen an der Volkswagen AG	**1.407**	**60**	**1.467**

Der Buchwert sonstiger at Equity bewerteter Anteile beträgt 15 Mio. € (Vorjahr: 21 Mio. €). Das Ergebnis sonstiger at Equity bewerteter Anteile setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. €	**2017**	2016
Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	–2	–4
Wertberichtigung	0	–14
Sonstiges Ergebnis	–4	1
Gesamtergebnis	**–6**	**–17**

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 im Gewinn oder Verlust erfasst. Transaktionskosten werden sofort als Aufwand erfasst.

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

Nicht beherrschende Anteile werden zum Erwerbszeitpunkt mit ihrem entsprechenden Anteil am identifizierbaren Nettovermögen des erworbenen Unternehmens bewertet.

Bei sukzessiven Unternehmenszusammenschlüssen wird der vom Erwerber vor Kontrollerwerb an dem erworbenen Unternehmen gehaltene Eigenkapitalanteil zum beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt neu bestimmt und der hieraus resultierende Gewinn oder Verlust erfolgswirksam erfasst.

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

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

Verliert der Konzern die Beherrschung über das Tochterunternehmen, bucht er die Vermögenswerte und Schulden des Tochterunternehmens und alle zugehörigen, nicht beherrschenden Anteile und anderen Bestandteile am Eigenkapital aus. Jeder daraus entstehende Gewinn oder Verlust wird in der Gewinn-und Verlustrechnung berücksichtigt. Jede zurückbehaltene Beteiligung wird zum beizulegenden Zeitwert erfasst.

Bewertung at Equity

Anteile an assoziierten Unternehmen werden bei erstmaligem Erwerb mit den Anschaffungskosten einschließlich direkt zurechenbarer Anschaffungsnebenkosten bzw. bei Teilveräußerungen oder sonstigen Beherrschungsverlusten von zuvor vollkonsolidierten Tochterunternehmen zum beizulegenden Zeitwert zum Zeitpunkt des Beherrschungsverlusts angesetzt. Jeglicher Überschuss der Anschaffungskosten des Anteilerwerbs über den erworbenen Anteil an den beizulegenden Zeitwerten der identifizierbaren Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden wird als Geschäfts- oder Firmenwert erfasst. Der Geschäfts- oder Firmenwert ist Bestandteil des Buchwerts der Beteiligung und wird nicht separat auf das Vorliegen einer Wertminderung geprüft. Ein entstandener passivischer Unterschiedsbetrag wird nach erneuter Beurteilung zum Zeitpunkt der erstmaligen Einbeziehung erfolgswirksam erfasst.

In den Folgeperioden wird der Buchwert um die auf den Porsche SE Konzern entfallenden Veränderungen des Nettovermögens des assoziierten Unternehmens fortgeschrieben (at Equity Methode). Der Anteil des Konzerns am Ergebnis nach Steuern und nach nicht beherrschenden Anteilen der Beteiligung wird in der Gewinn- und Verlustrechnung im Posten „Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen“ erfasst. In diesem Posten werden ebenfalls den Beteiligungsbuchwert mindernde Verwässerungseffekte erfasst, die nicht zu einer Änderung des Status der Beteiligung als assoziiertes Unternehmen führen.

Änderungen von erfolgsneutral erfassten Aufwendungen und Erträgen auf Ebene des assoziierten Unternehmens werden in einem separaten Posten innerhalb des Konzerneigenkapitals der Porsche SE erfasst. Erhaltene Ausschüttungen führen zu einer erfolgsneutralen Minderung des Beteiligungsbuchwerts.

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

Ein Werthaltigkeitstest wird durchgeführt, sofern Indikatoren auf eine Wertminderung des gesamten Beteiligungsansatzes gemäß IAS 39 vorliegen. Sofern der Buchwert der Beteiligung seinen nach den Regelungen des IAS 36 ermittelten erzielbaren Betrag übersteigt, wird in Höhe der Differenz ein Wertminderungsaufwand ergebniswirksam erfasst. Der erzielbare Betrag ergibt sich aus dem höheren Wert aus Nutzungswert und beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten. Der Nutzungswert wird hierbei auf Basis von geschätzten, vom at Equity bewerteten Unternehmen künftig erwirtschafteten Cashflows ermittelt. Als beizulegender Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten werden Börsenkurse und situativ Bewertungen anhand von Multiplikatoren verwendet. Wurde in Vorperioden eine Wertminderung vorgenommen, wird mindestens einmal jährlich geprüft, ob Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass der Grund für diese zuvor vorgenommene Wertminderung nicht mehr besteht oder sich der Betrag der vorgenommenen Wertminderung vermindert hat. In diesem Fall wird der erzielbare Betrag neu ermittelt und eine zuvor vorgenommene Wertminderung, die nicht mehr begründet ist, entsprechend rückgängig gemacht.

Währungsumrechnung

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

Die Abschlüsse ausländischer Gesellschaften werden nach dem Konzept der funktionalen Währung in Euro umgerechnet. Danach werden Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden mit dem Stichtagskurs am Bilanzstichtag, das Eigenkapital mit Ausnahme der direkt im Eigenkapital erfassten Erträge und Aufwendungen zu historischen Kursen umgerechnet. Die sich hieraus ergebenden Währungsumrechnungsdifferenzen werden bis zum Abgang des Tochterunternehmens ergebnisneutral behandelt und als gesonderte Position im Eigenkapital ausgewiesen. Die Umrechnung der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt zum Durchschnittskurs.

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

		Bilanz Stichtagskurs	
		Porsche SE Konzern	Porsche SE Konzern
	1€=	**31.12.2017**	31.12.2016
Argentinien	ARS	22,9920	16,8010
Australien	AUD	1,5329	1,4615
Brasilien	BRL	3,9707	3,4372
China	CNY	7,8009	7,3332
Großbritannien	GBP	0,8873	0,8585
Indien	INR	76,5670	71,6550
Japan	JPY	134,8700	123,5000
Kanada	CAD	1,5026	1,4228
Katar	QAR	4,3647	N/A
Mexiko	MXN	23,6142	21,8480
Polen	PLN	4,1749	4,4153
Republik Korea	KRW	1.278,2200	1.269,1100
Russland	RUB	69,3352	64,6755
Schweden	SEK	9,8314	9,5672
Singapur	SGD	1,6014	N/A
Südafrika	ZAR	14,7572	14,4848
Tschechische Republik	CZK	25,5790	27,0240
USA	USD	1,1988	1,0560
Vereinigte Arabische Emirate	AED	4,4032	N/A

		Gewinn- und Verlustrechnung Durchschnittskurs	
		Porsche SE Konzern	Porsche SE Konzern
	1€=	**2017**	2016
Argentinien	ARS	18,7264	16,3321
Australien	AUD	1,4730	1,4888
Brasilien	BRL	3,6047	3,8622
China	CNY	7,6269	7,3507
Großbritannien	GBP	0,8763	0,8190
Indien	INR	73,5015	74,3706
Japan	JPY	126,6676	120,1366
Kanada	CAD	1,4644	1,4666
Katar	QAR	4,3223	N/A
Mexiko	MXN	21,3318	20,6654
Polen	PLN	4,2573	4,3642
Republik Korea	KRW	1.275,9497	1284,7954
Russland	RUB	65,8888	74,2344
Schweden	SEK	9,6370	9,4671
Singapur	SGD	1,6029	N/A
Südafrika	ZAR	15,0454	16,2834
Tschechische Republik	CZK	26,3292	27,0343
USA	USD	1,1293	1,1068
Vereinigte Arabische Emirate	AED	4,3604	N/A

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

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

Da die Ergebnisbeiträge der at Equity bewerteten Anteile einen wesentlichen Einfluss auf die Ertrags- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns haben, werden nachfolgend auch Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden dargestellt, die im Porsche SE Konzern nur innerhalb des Volkswagen Konzerns und des INRIX Konzerns Anwendung finden.

Bewertungsprinzipien

Der Konzernabschluss ist mit Ausnahme bestimmter Posten, wie beispielsweise der erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumente, der at Equity bewerteten Anteile oder der Rückstellung für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen, nach dem historischen Anschaffungs- oder Herstellungskostenprinzip aufgestellt. Die angewandten Bewertungsgrundlagen werden im Einzelnen nachfolgend beschrieben.

Immaterielle Vermögenswerte

Geschäfts- oder Firmenwert

Der im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen entstandene Geschäfts- oder Firmenwert wird mit den Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Wertminderungsaufwendungen bewertet.

Forschung und Entwicklung

Ausgaben für Forschungstätigkeiten werden im Gewinn oder Verlust erfasst, wenn sie anfallen. Entwicklungsausgaben werden nur aktiviert, wenn die Entwicklungskosten verlässlich bewertet werden können, das Produkt oder das Verfahren technisch und kommerziell geeignet ist, ein künftiger wirtschaftlicher Nutzen wahrscheinlich ist und der Konzern sowohl beabsichtigt als auch über genügend Ressourcen verfügt, die Entwicklung abzuschließen und den Vermögenswert zu nutzen oder zu verkaufen. Sonstige Entwicklungsausgaben werden im Gewinn oder Verlust erfasst, sobald sie anfallen. Aktivierte Entwicklungskosten werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen und kumulierter Wertminderungsaufwendungen bewertet. Die wirtschaftliche Nutzungsdauer beträgt zwischen zwei und fünfzehn Jahren.

Sonstige immaterielle Vermögenswerte

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

Die Abschreibung erfolgt planmäßig linear über ihre wirtschaftliche Nutzungsdauer. Die Nutzungsdauer beträgt im Wesentlichen zwischen drei und fünfzehn Jahren.

Sachanlagen

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

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

Den planmäßigen Abschreibungen liegen folgende Nutzungsdauern zugrunde:

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

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

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

Leasingverhältnisse

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

Operating Leasing

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

Bei an Dritte im Rahmen von Operating Leasingverträgen vermieteten Vermögenswerten auf Ebene assoziierter Unternehmen handelt es sich insbesondere um Fahrzeugleasingverträge von Leasinggesellschaften. Die Leasingfahrzeuge werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten aktiviert und über die Leasingdauer linear auf den kalkulierten Restwert abgeschrieben. In Abhängigkeit von den lokalen Besonderheiten und Erfahrungswerten aus der Gebrauchtwagenvermarktung gehen fortlaufend aktualisierte interne und externe Informationen über Restwertentwicklungen in die Restwertprognosen ein. Im Rahmen dessen müssen vor allem Annahmen getroffen werden bezüglich des zukünftigen Fahrzeugangebots und der Fahrzeugnachfrage sowie der Entwicklung der Fahrzeugpreise. Diesen Annahmen liegen entweder qualifizierte Schätzungen oder Veröffentlichungen sachverständiger Dritter zugrunde. Qualifizierte Schätzungen beruhen, soweit verfügbar, auf externen Daten unter Berücksichtigung intern vorliegender Zusatzinformationen, wie zum Beispiel historischer Erfahrungswerte und zeitnahen Verkaufsdaten.

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

Finanzierungsleasing

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

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

Finanzierungskosten

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

Werthaltigkeitstest

Ein Werthaltigkeitstest wird bei Geschäfts- oder Firmenwerten, noch nicht 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 konkreter Anhalts-

punkte durchgeführt. An jedem Bilanzstichtag wird überprüft, ob Anhaltspunkte für eine Wertminderung vorliegen. Zur Vorgehensweise beim Impairment Test auf at Equity bewertete Anteile wird auf den Abschnitt „Bewertung at Equity“ innerhalb der Konsolidierungsgrundsätze verwiesen.

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

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

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

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Zur Erzielung von Mieterträgen gehaltene Grundstücke und Gebäude (als Finanzinvestition gehaltene Immobilien) werden zu fortgeführten Anschaffungs- und Herstellungskosten bilanziert. Die bei der Folgebilanzierung zugrunde gelegten Nutzungsdauern und Abschreibungsmethoden entsprechen denen der selbst genutzten Sachanlagen.

Vorräte

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

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

Finanzinstrumente

Finanzinstrumente sind Verträge, die bei einem Unternehmen zu einem finanziellen Vermögenswert und bei einem anderen zu einer finanziellen Verbindlichkeit oder einem Eigenkapitalinstrument führen. Sofern bei finanziellen Vermögenswerten Handels- und Erfüllungstag zeitlich

auseinanderfallen, ist für die erstmalige Bilanzierung der Erfüllungstag maßgeblich. Die erstmalige Bewertung eines Finanzinstruments erfolgt zum beizulegenden Zeitwert. Transaktionskosten werden bei Finanzinstrumenten, die nicht als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet kategorisiert sind, mit einbezogen. Im Rahmen der Folgebewertung werden Finanzinstrumente abhängig von der Kategorisierung entweder zum beizulegenden Zeitwert oder zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert. Die Festlegung der Kategorie erfolgt mit dem erstmaligen Ansatz des Finanzinstruments.

Für die Bewertung unterteilt IAS 39 finanzielle Vermögenswerte in die Kategorien
- erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte (Fair Value through Profit or Loss, FVtPL),
- bis zur Endfälligkeit gehaltene finanzielle Vermögenswerte (Held to Maturity, HtM),
- zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (Available for Sale, AfS) und
- Kredite und Forderungen (Loans and Receivables, LaR).

Finanzielle Verbindlichkeiten sind dagegen den beiden Kategorien
- 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)

zuzuordnen.

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

Die fortgeführten Anschaffungskosten eines finanziellen Vermögenswerts oder einer finanziellen Schuld entsprechen dem Betrag, zu dem der finanzielle Vermögenswert bzw. die finanzielle Schuld bei erstmaliger Erfassung bewertet wurde, abzüglich etwaiger Tilgungen, außerplanmäßiger Abschreibungen aufgrund von Wertminderungen oder Uneinbringlichkeit sowie der kumulierten Verteilung einer Differenz zwischen den Anschaffungskosten und dem bei Endfälligkeit rückzahlbaren Betrag (Agio oder Disagio bzw. Transaktionskosten), welche über die Laufzeit unter Verwendung der Effektivzinsmethode berücksichtigt wird. Bei kurzfristigen Forderungen und Verbindlichkeiten entsprechen die fortgeführten Anschaffungskosten grundsätzlich dem Nennbetrag bzw. dem Rückzahlungsbetrag.

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.

Originäre Finanzinstrumente

Finanzinstrumente, die zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden, enthalten Finanzinstrumente, die zu Handelszwecken gehalten werden, die beim erstmaligen Ansatz als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert eingestuft werden sowie bedingte Gegenleistungen. Gewinne und Verluste aus der Folgebewertung sowie Zins- und Dividendenerträge werden grundsätzlich erfolgswirksam im übrigen Finanzergebnis erfasst. Veränderungen der bedingten Gegenleistungen werden in den sonstigen betrieblichen Erträgen oder Aufwendungen erfasst. Rentenpapiere und Investmentfondsanteile werden im Porsche SE Konzern als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert eingestuft, sofern diese nach den internen Vorgaben zur Investitionsstrategie und zum Risikomanagement zum beizulegenden Zeitwert gesteuert werden.

Im Porsche SE Konzern werden zum Bilanzstichtag keine Finanzinstrumente gehalten, die der Kategorie bis zur Endfälligkeit gehaltene finanzielle Vermögenswerte zuzuordnen sind.

Finanzinstrumente, die der Kategorie zur Veräußerung verfügbar zuzuordnen sind, werden zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Unrealisierte Gewinne und Verluste aus der Folgebewertung werden im Eigenkapital unter Berücksichtigung latenter Steuern solange erfasst, bis diese Finanzinstrumente veräußert werden bzw. bis eine objektive Wertminderung eintritt. Sie werden grundsätzlich zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Sofern jedoch kein aktiver Markt vorhanden ist und die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts nicht mit vertretbarem Aufwand erfolgen kann, erfolgt die Bewertung zu Anschaffungskosten. Soweit Hinweise auf niedrigere beizulegende Zeitwerte bestehen, werden diese angesetzt.

Kredite und Forderungen und Finanzschulden werden, sofern sie nicht mit Sicherungsinstrumenten im Zusammenhang stehen, mit ihren fortgeführten Anschaffungskosten unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode bewertet. Dabei handelt es sich zum Bilanzstichtag insbesondere um Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Termingeldanlagen und flüssige Mittel, sonstige finanzielle Forderungen, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Finanzschulden und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten.

Im Falle von gegebenen Finanzgarantien ist der Porsche SE Konzern zur Leistung von bestimmten Zahlungen verpflichtet, sofern ein Garantienehmer seine finanziellen Verpflichtungen nicht erfüllt. Für Finanzgarantien wird die Nettodarstellung gewählt. Damit werden die Haftungsvergütungen erst zu dem Zeitpunkt erfasst, zu dem sie fällig sind. Der Ausweis erfolgt unter den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten bzw. unter den sonstigen Verbindlichkeiten. Erst im Falle einer wahrscheinlichen Inanspruchnahme aus einer gegebenen Finanzgarantie erfolgt die Passivierung. Eine Passivierung war weder im Geschäftsjahr 2017 noch im Vorjahr erforderlich.

Bei finanziellen Vermögenswerten erfolgt ein Wertminderungstest, falls objektive Anhaltspunkte für eine nachhaltige Wertminderung erkennbar sind. Ein Wertminderungsaufwand wird sofort ergebniswirksam erfasst.

Bei signifikanten Einzelforderungen werden nach einheitlichen Maßstäben Einzelwertberichtigungen in Höhe des bereits eingetretenen Ausfalls (incurred loss) gebildet. Ein potenzieller Wertminderungsbedarf wird bei Vorliegen verschiedener Tatsachen wie Zahlungsverzug über einen bestimmten Zeitraum, Einleitung von Zwangsmaßnahmen, drohende Zahlungsunfähigkeit oder Überschuldung, Beantragung oder Eröffnung eines Insolvenzverfahrens oder Scheitern von Sanierungsmaßnahmen angenommen.

Der Buchwert von zur Veräußerung verfügbaren Finanzinstrumenten ist bei Vorliegen von objektiven Hinweisen auf eine nachhaltige Wertminderung auf seine Werthaltigkeit zu testen. Bei Eigenkapitalinstrumenten wird unter anderem ein signifikantes (mehr als 20 %) oder dauerhaftes (mehr als 10 % der durchschnittlichen Marktpreise über ein Jahr) Absinken des Zeitwerts unter die Anschaffungskosten als Hinweis auf eine Wertminderung angenommen. Sofern eine nachhaltige Wertminderung vorliegt, wird bei einem zur Veräußerung verfügbaren Finanzinstrument der kumulierte Verlust, der sich als Unterschiedsbetrag aus den Anschaffungskosten und dem derzeitigen beizulegenden Zeitwert abzüglich eines etwaigen in Bezug auf dieses Finanzinstrument bereits in vorherigen Geschäftsjahren erfolgswirksam verbuchten Wertminderungsaufwands ergibt, aus dem kumulierten übrigen Eigenkapital ausgebucht und erfolgswirksam erfasst. Eine Wertaufholung zu einem späteren Zeitpunkt wird für Schuldinstrumente durch eine erfolgswirksame Zuschreibung berücksichtigt, bei Eigenkapitalinstrumenten wird diese Wertaufholung erfolgsneutral direkt im Eigenkapital erfasst.

Derivative Finanzinstrumente

Derivative Finanzinstrumente werden in den Folgeperioden jeweils mit dem beizulegenden Zeitwert neu bewertet.

Derivate werden bislang nur auf Ebene des Volkswagen Konzerns in ein Hedge Accounting einbezogen. Sobald die Vorgaben des IAS 39 zur Bilanzierung des Hedge Accounting erfüllt sind, werden die derivativen Finanzinstrumente ab diesem Zeitpunkt entweder als Fair Value oder als Cashflow Hedge designiert.

Bei einem Fair Value Hedge wird der beizulegende Zeitwert eines bilanzierten Vermögenswerts, einer bilanzierten Verbindlichkeit oder einer nicht bilanzierten festen Verpflichtung gesichert. Dabei werden die Veränderungen der Marktbewertung des Sicherungsinstruments und der gesicherte Risikoanteil der Grundgeschäfte erfolgswirksam erfasst. Sofern der Fair Value Hedge beendet wird, erfolgt für Finanzinstrumente, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, eine erfolgswirksame Auflösung der Anpassung des Buchwerts des Grundgeschäfts aus der Fair Value Hedge-Bilanzierung über die Restlaufzeit des Grundgeschäfts. Beim Fair Value Hedge auf Portfoliobasis entspricht die Bilanzierung der Änderungen des beizulegenden Zeitwerts der Bilanzierung von Fair Value Hedges auf Einzelgeschäftsbasis. Bewertungsänderungen der Sicherungsgeschäfte und Grundgeschäfte werden ergebniswirksam erfasst.

Bei einem Cashflow Hedge werden im Wesentlichen Risiken aus hochwahrscheinlichen zukünftigen Zahlungsströmen abgesichert. Dabei werden Sicherungsinstrumente nur insoweit in das Hedge Accounting einbezogen, als sie Wertänderungen der Zahlungsströme der gesicherten Grundgeschäfte kompensieren. Der unwirksame Teil wird sofort erfolgswirksam erfasst. Die in das Cashflow Hedge Accounting einbezogenen Wertänderungen werden erfolgsneutral direkt im Eigenkapital unter Berücksichtigung latenter Steuern erfasst. Mit Eintritt des Grundgeschäfts erfolgt die Umbuchung in die Gewinn- und Verlustrechnung. Wird mit dem Eintritt einer erwarteten Transaktion nicht länger gerechnet, werden die zuvor direkt im Eigenkapital erfassten kumulierten Gewinne bzw. Verluste erfolgswirksam ausgebucht.

Derivate, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen werden, werden der Kategorie zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte bzw. Verbindlichkeiten zugeordnet.

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.

Termingeldanlagen

Bei den Termingeldanlagen handelt es sich um Geldanlagen mit einer ursprünglichen Laufzeit von mehr als drei Monaten.

Flüssige Mittel

Bei den flüssigen Mitteln handelt es sich um Schecks, Kassenbestände und Guthaben bei Kreditinstituten mit einer ursprünglichen Laufzeit von bis zu drei Monaten. Dieser Posten kann gegebenenfalls auch flüssige Mittel enthalten, über die der Porsche SE Konzern nicht uneingeschränkt verfügen kann.

Latente Steuern

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

Für aktive latente Steuern, deren Realisierung in einem überschaubaren Zeitraum nicht mehr zu erwarten ist, werden Wertberichtigungen vorgenommen. Nicht angesetzte latente Steueransprüche werden überprüft und in dem Umfang aktiviert, in dem es wahrscheinlich geworden ist, dass künftige zu versteuernde Ergebnisse deren Realisation ermöglichen.

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

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

Tatsächliche Steuern

Die tatsächlichen Steuererstattungsansprüche und Steuerschulden für die laufende und für frühere Perioden werden mit dem Betrag bemessen, in dessen Höhe eine Erstattung von der Steuerbehörde bzw. eine Zahlung an die Steuerbehörde erwartet wird. Der Berechnung des Betrags werden die Steuersätze und Steuergesetze zugrunde gelegt, die zum Bilanzstichtag gelten. Soweit ersichtlich, wurde in ausreichendem Umfang Vorsorge für mögliche, die Vergangenheit betreffende Steuerverpflichtungen gebildet. Dabei wurden eine Vielzahl von Faktoren wie beispielsweise Erkenntnisse aus steuerlichen Außenprüfungen, die Auslegung, Kommentierung und Rechtsprechung zur jeweiligen Steuergesetzgebung sowie Erfahrungen der Vergangenheit zugrunde gelegt.

Tatsächliche Steuern, die sich auf Posten beziehen, die direkt im Eigenkapital erfasst werden, werden ebenfalls direkt im Eigenkapital erfasst.

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Rückstellungen für leistungsorientierte Versorgungspläne werden gemäß IAS 19 nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected Unit Credit Method) errechnet. Die Pensionsverpflichtungen werden dabei mit dem Barwert der am Bewertungsstichtag erdienten Pensionsansprüche unter Berücksichtigung wahrscheinlicher künftiger Erhöhungen von Renten und Gehältern bilanziert. Der Verpflichtungsumfang für aktive Mitarbeiter erhöht sich jährlich um die Aufzinsung und um den Barwert der im Wirtschaftsjahr neu erdienten Pensionsansprüche. Versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste ergeben sich aus Bestandsänderungen und Abweichungen der tatsächlichen Trends (zum Beispiel Einkommens- und Rentenerhöhungen, Zinssatzänderungen) von den Rechnungsannahmen; diese werden erfolgsneutral über das sonstige Ergebnis in den Gewinnrücklagen erfasst.

Der Zinssatz, der zur Abzinsung der Rückstellungen verwendet wird, wird ausgehend von der Rendite langfristiger erstrangiger Unternehmensanleihen am Bilanzstichtag bestimmt.

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

Sonstige Rückstellungen

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

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

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

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

Abgegrenzte Schulden werden nicht unter den Rückstellungen, sondern sachverhaltsbezogen unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen bzw. unter den sonstigen Verbindlichkeiten oder den finanziellen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Verbindlichkeiten

Langfristige sonstige Verbindlichkeiten werden zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode bilanziert. Kurzfristige Verbindlichkeiten werden mit ihrem Rückzahlungs- oder Erfüllungsbetrag angesetzt.

Zuwendungen der öffentlichen Hand

Zuwendungen der öffentlichen Hand für Vermögenswerte werden vom Buchwert abgesetzt und mittels eines reduzierten Abschreibungsbetrags über die Lebensdauer des abschreibungsfähigen Vermögenswerts im Gewinn oder Verlust erfasst. Soweit ein Anspruch auf eine Zuwendung nachträglich entsteht, wird der auf frühere Perioden entfallende Betrag der Zuwendung

erfolgswirksam vereinnahmt. Zuwendungen der öffentlichen Hand, die den Konzern für entstandene Aufwendungen kompensieren, werden in der Periode erfolgswirksam in den Posten erfasst, in denen auch die zu kompensierenden Aufwendungen anfallen. Die im Geschäftsjahr 2017 erfassten Zuwendungen wurden im Personalaufwand erfasst. Im Geschäftsjahr 2016 wurden im Porsche SE Konzern keine Zuwendungen der öffentlichen Hand erfasst.

Erträge und Aufwendungen

Erträge werden grundsätzlich erfasst, wenn es wahrscheinlich ist, dass der wirtschaftliche Nutzen dem Konzern zufließen wird und die Höhe der Erträge verlässlich ermittelt werden kann.

Die Erfassung von Erträgen aus dem Verkauf von Produkten erfolgt grundsätzlich erst zu dem Zeitpunkt, zu dem die mit dem Eigentum an den verkauften Waren und Erzeugnissen verbundenen maßgeblichen Chancen und Risiken auf den Käufer übergegangen sind, der Betrag der Erlöse verlässlich bestimmt und von dessen Begleichung ausgegangen werden kann. Die Erträge werden abzüglich der Erlösschmälerungen (Skonti, Preisnachlässe, Kundenboni und Rabatte) ausgewiesen. Erträge aus Kundenfinanzierung und Finanzierungsleasing werden unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode realisiert und unter den Umsatzerlösen ausgewiesen. Bei der Vergabe von un- oder unterverzinslichen Fahrzeugfinanzierungen werden die Umsatzerlöse um gewährte Zinsvorteile gekürzt. Erlöse aus Operating-Leasingverhältnissen werden linear über die Vertragslaufzeit vereinnahmt. Umsätze aus verlängerter Gewährleistung oder Wartungsverträgen werden erfasst, wenn die Waren geliefert oder die Dienstleistungen erbracht wurden. Bei Vorauszahlungen erfolgt die Realisation der abgegrenzten Erträge proportional zum erwarteten Kostenanfall auf Basis von Erfahrungswerten. Sofern Erfahrungswerte nur unzureichend vorliegen, werden die Erträge linear über die Laufzeit verteilt. Sofern die erwarteten Kosten die abgegrenzten Umsatzerlöse übersteigen, wird ein Verlust aus den jeweiligen Verträgen erfasst.

Enthält ein Vertrag mehrere abgrenzbare Bestandteile (Mehrkomponentenverträge), werden diese entsprechend der voranstehenden Prinzipien separat realisiert. Erlöse aus Vermögenswerten, für die eine Rückkaufverpflichtung (Buy-back-Verträge) besteht, werden erst dann realisiert, wenn die Vermögenswerte den Konzern endgültig verlassen haben. Wurde bei Vertragsschluss ein fester Rückkaufspreis vereinbart, erfolgt eine Ertragsrealisation des Unterschiedsbetrags zwischen Verkaufs- und Rückkaufspreis 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.

Kundenspezifische Fertigungsaufträge werden nach ihrem Leistungsfortschritt (percentage of completion method) bilanziert. Nach dieser Methode werden anteilige Erlöse und Kosten entsprechend dem am Bilanzstichtag erreichten Leistungsfortschritt ausgewiesen. Grundlage sind die mit dem Kunden vereinbarten Auftragserlöse und die erwarteten Auftragskosten. Der Grad der Fertigstellung errechnet sich in der Regel aus dem Anteil der bis zum Bilanzstichtag angefallenen Auftragskosten an den insgesamt erwarteten Auftragskosten (cost to cost method). In einigen Einzelfällen, insbesondere wenn es sich um neuartige und komplexe Aufträge handelt, wird der Leistungsfortschritt anhand vertraglich vereinbarter Meilensteine (milestone method) festgelegt. Sofern das Ergebnis eines kundenspezifischen Fertigungsauftrags noch nicht ausreichend sicher ist, wird der Erlös nur in Höhe der angefallenen Auftragskosten erfasst (zero profit

margin method). In der Bilanz werden die nach dem Leistungsfortschritt als Umsatz realisierten Auftragsteile nach Abzug erhaltener Anzahlungen in den übrigen Vermögenswerten bzw. den übrigen Verbindlichkeiten berücksichtigt. Erwartete Verluste aus kundenspezifischen Fertigungsaufträgen werden sofort in voller Höhe als Aufwand berücksichtigt, indem aktivierte Vermögenswerte wertberichtigt und gegebenenfalls auch Rückstellungen gebildet werden.

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

Dividendenerträge werden mit der Entstehung des Rechtsanspruchs auf Zahlung erfasst.

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

Im Segment ITS ausgewiesene Umsatzerlöse betreffen insbesondere Erlöse aus Lizenzverkäufen, aus erbrachten Wartungsleistungen, aus Hosting und aus Beratungsleistungen/ Projektgeschäft. Die Produkte betreffen – soweit kein Projektgeschäft betroffen ist – in der Regel Standardsoftware. Bei der Veräußerung dieser Software bzw. deren zeitlich unbeschränkter Lizenzierung erfolgt die Umsatzrealisierung mit Lieferung bzw. Verschaffung der Verfügungsgewalt. Wartungsverträge werden passivisch abgegrenzt und über die Laufzeit vereinnahmt. Bei den Beratungsleistungen handelt es sich in der Regel um kundenspezifische Aufträge, die nach den Regelungen des IAS 11 zeitraumbezogen vereinnahmt werden. Zum Bilanzstichtag werden Fertigungsaufträge mit aktivischen Salden i.H.v. 7 Mio. € und mit passivischen Salden in Höhe von 1 Mio. € ausgewiesen.

Eventualschulden und Eventualforderungen

Eventualschulden stellen mögliche Verpflichtungen gegenüber Dritten dar, die aus vergangenen Ereignissen resultieren und deren Existenz durch das Eintreten oder Nichteintreten eines oder mehrerer unsicherer künftiger Ereignisse, die nicht vollständig unter der Kontrolle des berichtenden Unternehmens stehen, erst noch bestätigt werden muss. Des Weiteren entstehen Eventualschulden aus einer gegenwärtigen Verpflichtung, die auf vergangenen Ereignissen beruht, die jedoch nicht bilanziert wird, weil der Abfluss von Ressourcen mit unter 50 % eingeschätzt wird bzw. die Höhe der Verpflichtung nicht ausreichend verlässlich geschätzt werden kann. Eventualschulden werden betragsmäßig nur in den Fällen angegeben, wenn sie bewertbar sind und wenn die Wahrscheinlichkeit des Abflusses von Ressourcen von der Unternehmensleitung nicht als unwahrscheinlich (remote, d. h. unter 10 %) eingestuft wird. Eine verbale Erläuterung der Eventualschulden erfolgt, wenn sie nicht bewertbar sind und wenn die Wahrscheinlichkeit des Abflusses von Ressourcen von der Unternehmensleitung nicht als unwahrscheinlich eingestuft wird.

Eine Eventualforderung ist ein möglicher Vermögenswert, der aus vergangenen Ereignissen resultiert und dessen Existenz durch das Eintreten oder Nichteintreten eines oder mehrerer unsicherer künftiger Ereignisse erst noch bestätigt wird, die nicht vollständig unter der Kontrolle der Gesellschaft stehen. Eventualforderungen werden nicht als Vermögenswert erfasst, da dadurch Erträge erfasst würden, die möglicherweise nie realisiert werden. Ist die Realisation von Erträgen

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

Schätzungen und Beurteilungen des Managements

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

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

Wesentliche Sachverhalte, die darüber hinaus von Schätzungen auf Ebene der Porsche SE betroffen sind, stellen insbesondere die Ermittlung eines möglichen Wertminderungs- und Wertaufholungsbedarfs für Beteiligungsbuchwerte (vgl. Anhangangabe [11]) und Geschäfts- oder Firmenwerte (vgl. Anhangangabe [10]), die Ermittlung von beizulegenden Zeitwerten für Vermögenswerte und Schulden im Rahmen von Kaufpreisallokationen für erworbene Tochterunternehmen, die Beurteilung steuerlicher Verlustvorträge, die Bewertung von Steuer- und sonstigen Rückstellungen sowie Eventualschulden dar (hierzu wird insbesondere auf Anhangangabe [8] sowie auf die Erläuterungen zu den von der Klägerseite geltend gemachten Streitgegenständen bei Rechtsstreitigkeiten in Anhangangabe [25] verwiesen).

Die Buchwerte der von Schätzungen betroffenen Vermögenswerte und Schulden können den Aufgliederungen der einzelnen Bilanzposten entnommen werden.

Die wesentlichen Sachverhalte, die Ermessensentscheidungen betreffen, beziehen sich auf die Festlegung von Indikatoren, die auf eine Wertminderung von assoziierten Unternehmen und von immateriellen Vermögenswerten hindeuten, die Auflösung von Abgrenzungen sowie den Ansatz von tatsächlichen und aktiven latenten Steuern (auf Anhangangabe [8] wird verwiesen), Rückstellungen und Eventualschulden (hierzu wird insbesondere auf Erläuterungen zu den Streitgegenständen bei Rechtsstreitigkeiten in Anhangangabe [25] verwiesen).

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

Auswirkungen der Dieselthematik auf Ebene des Volkswagen Konzerns

Im Geschäftsjahr 2017 waren zusätzliche Aufwendungen in Höhe von 3,2 Mrd. € auf Ebene des Volkswagen Konzerns zu erfassen. Diese resultieren aus höheren Aufwendungen für Gewährleistungen in Höhe von 2,2 Mrd. € sowie Rechtsrisiken in Höhe von 1,0 Mrd. €. Wesentlicher Hintergrund für die Aufstockung der Vorsorgen ist, dass sich die im Rahmen des geschlossenen Vergleichs umzusetzenden Rückkauf-/Nachrüstprogramme von 2,0 l TDI Fahrzeugen in Nordamerika aufwendiger gestalten. Resultierend aus der stetigen Überwachung der Programmverläufe stellt sich die Aktion umfangreicher und technisch anspruchsvoller dar, womit auch eine zeitliche Ausdehnung der Abwicklung verbunden ist. Insgesamt ergaben sich in den Jahren 2015 bis 2017 aus der Dieselthematik Sondereinflüsse in Höhe von minus 25,8 Mrd. €.

Die nachfolgend beschriebenen, aus der Dieselthematik resultierenden erheblichen rechtlichen Risiken können in besonderem Maße Einfluss auf Schätzungen und Ermessensunsicherheiten auf Ebene des Volkswagen Konzerns nehmen.

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. Volkswagen wurde vorgeworfen, bei 2,0 l Dieselmotoren der Baujahre 2009 bis 2015 eine nicht angegebene Motorsteuerungssoftware installiert zu haben, um die US-amerikanischen Prüfvorgaben zu NO_x-Emissionen zu umgehen und so die Zulassungsbedingungen zu erfüllen. Das California Air Resources Board (CARB) – eine Einheit der Umweltbehörde des US-Bundesstaates Kalifornien – kündigte in dieser Angelegenheit eigene Untersuchungen an.

In diesem Zusammenhang informierte die Volkswagen AG darüber, dass in weltweit rund elf Millionen Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Typs EA 189 auffällige Abweichungen zwischen Prüfstandswerten und realem Fahrbetrieb festgestellt wurden. Weit überwiegend handelte es sich um Euro 5-Motoren des Typs EA 189.

Am 2. November 2015 gab die EPA mit einer „Notice of Violation“ bekannt, dass auch bei der Software von US-Fahrzeugen mit Dieselmotoren vom Typ V6 mit 3,0 l Hubraum Unregelmäßigkeiten festgestellt wurden. Auch in dieser Angelegenheit kündigte die CARB eigene Untersuchungen an. Die AUDI AG bestätigte, dass mindestens drei Auxiliary Emission Control Devices im Rahmen der US-Zulassungsdokumentation nicht offengelegt worden waren. Betroffen waren in den USA und Kanada, wo für Fahrzeuge strengere Vorschriften in Bezug auf NO_x-Grenzwerte

als in anderen Teilen der Welt gelten, rund 113 Tsd. Fahrzeuge der Modelljahre 2009 bis 2016 mit bestimmten Sechszylinder-Dieselmotoren.

In den USA und dem Rest der Welt wurden daraufhin zahlreiche gerichtliche und behördliche Verfahren gegen Unternehmen des Volkswagen Konzerns eingeleitet. Im Geschäftsjahr 2017 ist es Volkswagen gelungen, einen Großteil der wesentlichen gerichtlichen und behördlichen Verfahren in den USA durch Abschlüsse von Vergleichsvereinbarungen zu beenden. Hierzu zählen insbesondere Vergleiche mit dem US-Justizministerium (DOJ – Department of Justice). Außerhalb der USA hat Volkswagen zudem mit zahlreichen Behörden Vereinbarungen in Bezug auf die Umsetzung der technischen Maßnahmen erzielt.

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

Die internationale Anwaltskanzlei Jones Day wurde angesichts der Untersuchungen des DOJ und der Braunschweiger Staatsanwaltschaft sowie weiterer, seinerzeit zu erwartender Ermittlungen und Verfahren von der Volkswagen AG mit der Durchführung einer umfassenden Untersuchung der Dieselthematik beauftragt. Jones Day wurde von der Volkswagen AG angewiesen, dem DOJ Tatsachenbeweise vorzulegen. Um US-amerikanische strafrechtliche Ansprüche beizulegen, haben die Volkswagen AG und das DOJ ein Plea Agreement abgeschlossen, das ein „Statement of Facts“ beinhaltet, welches eine Zusammenfassung der Tatsachenbehauptungen enthält, die aus Sicht des DOJ für den Vergleich mit der Volkswagen AG relevant waren. Das „Statement of Facts“ stützt sich sowohl auf die faktischen Erkenntnisse von Jones Day als auch auf die vom DOJ selbst ermittelten Beweise.

Jones Day hat die Arbeiten abgeschlossen, die dazu dienten, die Volkswagen AG bei der Einschätzung der strafrechtlichen Vorwürfe gegen das Unternehmen in den USA in Zusammenhang mit der Dieselthematik zu unterstützen. Arbeiten im Zusammenhang mit in den USA und im Rest der Welt anhängigen Rechtsstreitigkeiten dauern jedoch an, bedürfen erheblicher Anstrengungen und werden noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Hierbei wird die Volkswagen AG von mehreren externen Anwaltskanzleien beraten.

Des Weiteren hat die Volkswagen AG – ebenso wie die AUDI AG – im September 2015 in Deutschland Strafanzeige gegen unbekannt erstattet. Die Volkswagen AG und die AUDI AG kooperieren im Rahmen der Aufarbeitung der Vorkommnisse mit allen zuständigen Behörden.

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

1. Abstimmung mit Behörden zu technischen Maßnahmen

Durch Bescheide vom 15. Oktober 2015 ordnete das deutsche Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) den Marken Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge und SEAT für diejenigen Fahrzeuge aus der Gesamtzahl der rund elf Millionen betroffenen Dieselfahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189, für die das KBA die entsprechende Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung erteilt hat, einen Rückruf für die Mitgliedsstaaten der EU (EU28) an. Am 10. Dezember 2015 erging eine ähnliche

Entscheidung in Bezug auf Audi Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189. Der dieser Anordnung zugrundeliegende Zeit- und Maßnahmenplan entsprach den zuvor von Volkswagen präsentierten Vorschlägen. Demnach werden die betroffenen Fahrzeuge, deren Gesamtzahl sich in den EU28-Staaten auf rund 8,5 Mio. beläuft, je nach technischer Komplexität der betreffenden Abstellmaßnahme seit Januar 2016 vom Volkswagen Konzern in die Service-Werkstätten zurückgerufen. Die Umfänge der Abstellmaßnahmen variieren je nach Motorvariante. Die technischen Maßnahmen umfassen je nach Baureihe und Modelljahr Software- und teilweise Hardware-Maßnahmen. Es wurden mittlerweile alle technischen Maßnahmen für alle Fahrzeuge in der Europäischen Union ohne Ausnahme genehmigt. Das KBA hat für sämtliche Cluster (Fahrzeuggruppen) festgestellt, dass mit der Umsetzung der technischen Maßnahmen keine nachteiligen Veränderungen hinsichtlich des Kraftstoffverbrauchs, der CO_2-Emissionen, der Motorleistung, des maximalen Drehmoments und der Geräuschemissionen verbunden sind. Die Fahrzeuge erfüllen nach der Umrüstung auch weiterhin die gesetzlichen Anforderungen sowie die jeweils gültigen Abgasnormen. Die technischen Maßnahmen für die betroffenen Fahrzeuge des Motortyps EA 189 in der Europäischen Union wurden ausnahmslos genehmigt und überwiegend durchgeführt.

In einigen Ländern außerhalb der EU – unter anderem in Südkorea, Taiwan und der Türkei – basiert die nationale Typgenehmigung auf der vorherigen Anerkennung der EG-/EWR-Typgenehmigung; die technische Maßnahme ist dementsprechend von den nationalen Behörden zu genehmigen. Dieser Freigabeprozess konnte – mit Ausnahme von Südkorea – in allen Ländern abgeschlossen werden. Dort wurde die Mehrzahl der Freigaben ebenfalls erteilt; Volkswagen steht mit den Behörden zu den noch ausstehenden Freigaben in engem Kontakt.

Ein intensiver Austausch erfolgt ferner mit den Behörden in den USA und Kanada. Auch dort bedürfen die von Volkswagen vorgeschlagenen Maßnahmen für die Vier- und Sechszylinder-Dieselmotoren einer Genehmigung. Aufgrund deutlich strengerer NO_X-Grenzwerte – im Vergleich zur Europäischen Union und dem Rest der Welt – ist es hier eine größere technische Herausforderung, die Fahrzeuge so umzurüsten, dass die für die Fahrzeuge in den Vergleichsvereinbarungen festgelegten Emissionsvorgaben erreicht werden.

Seit vielen Monaten untersucht die AUDI AG mit Hochdruck alle Dieselkonzepte auf etwaige Unregelmäßigkeiten und Nachrüstungspotenzial. Seit 2016 werden systematisch alle Motor- und Getriebevarianten überprüft.

Am 14. Juni 2017 hat das KBA auf der Grundlage eines von der AUDI AG selbst entdeckten und dem KBA mitgeteilten technischen Fehlers in der Bedatung der Getriebesoftware hinsichtlich einer begrenzten Anzahl bestimmter Audi A7/A8 Modelle eine Verfügung erlassen, mit der eine von der AUDI AG vorgeschlagene Korrektur aufgegeben wird. Der technische Fehler besteht darin, dass in den betroffenen Fällen im realen Fahrbetrieb eine bestimmte Funktion ausnahmsweise nicht implementiert ist, die in allen anderen Fahrzeugkonzepten standardmäßig vorhanden ist. In Europa sind hiervon circa 24.800 Fahrzeuge bestimmter Audi A7/A8 Modelle betroffen. Das KBA hat diesen Fehler nicht als unzulässige Abschalteinrichtung angesehen.

Am 21. Juli 2017 hat die AUDI AG für bis zu 850.000 Fahrzeuge mit V6 und V8 TDI-Motoren der Emissionsklassen Euro 5 und Euro 6 in Europa und weiteren Märkten außerhalb der USA und Kanada ein softwarebasiertes Nachrüstprogramm angeboten. Hierdurch soll im

Wesentlichen das Emissionsverhalten im realen Fahrbetrieb in innerstädtischen Bereichen über die gesetzlichen Anforderungen hinaus weiter verbessert werden. Dabei wurde mit den Behörden eng zusammengearbeitet und diesen detailliert berichtet, speziell dem Bundesverkehrsministerium und dem KBA. Das Nachrüstpaket besteht aus freiwilligen sowie zu einem geringeren Teil aus behördlich angeordneten Maßnahmen. Hierbei handelt es sich um Maßnahmen im Rahmen eines Rückrufes, die von der AUDI AG selbst vorgeschlagen, dem KBA mitgeteilt und von diesem aufgegriffen und angeordnet wurden. Die freiwilligen Überprüfungen sind bereits weit fortgeschritten, jedoch noch nicht vollständig abgeschlossen. Die durch das KBA aufgegriffenen und angeordneten Maßnahmen betrafen den Rückruf verschiedener Dieselfahrzeuge mit einem V6 oder V8 Motor der Emissionsnorm EU6, bei denen das KBA bestimmte Emissionsstrategien als unzulässige Abschalteinrichtung qualifizierte. Von Juli 2017 bis Januar 2018 sind die von der AUDI AG vorgeschlagenen Maßnahmen in verschiedenen Bescheiden des KBA zu Fahrzeugmodellen mit V6 und V8 TDI-Motoren aufgegriffen und angeordnet worden.

Die AUDI AG geht gegenwärtig von insgesamt überschaubaren Kosten für das softwarebasierte Nachrüstprogramm inklusive des auf Rückrufen basierenden Umfangs aus und hat eine entsprechende bilanzielle Risikovorsorge gebildet. Sollten zudem aus den Untersuchungen der AUDI AG und der Abstimmung mit dem KBA weitere Maßnahmen erforderlich werden, wird die AUDI AG diese im Rahmen des Nachrüstprogramms im Interesse der Kunden zügig umsetzen.

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

Neben den ausgeführten Abstimmungsprozessen mit den jeweils zuständigen Zulassungsbehörden sind in einigen Ländern strafrechtliche Ermittlungsverfahren/Ordnungswidrigkeitenverfahren (so zum Beispiel durch die Staatsanwaltschaften in Braunschweig und München, Deutschland) und/oder Verwaltungsverfahren (so zum Beispiel durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht in Deutschland) eröffnet worden. Der Kernsachverhalt der strafrechtlichen Ermittlungsverfahren wird von den Staatsanwaltschaften in Braunschweig und München ermittelt. Ob und gegebenenfalls in welcher Höhe daraus am Ende Geldbußen für das betroffene Unternehmen resultieren, unterliegt zum aktuellen Zeitpunkt Einschätzungsrisiken. In der Mehrheit der Verfahren schätzt Volkswagen die Wahrscheinlichkeit einer Sanktion bisher mit unter 50 % ein. Für diese Fälle wurden im Konzernabschluss der Volkswagen AG Eventualverbindlichkeiten angegeben, soweit sie bewertbar sind und die Wahrscheinlichkeit einer Sanktion nicht niedriger als 10 % eingeschätzt wurde.

3. Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

In betroffenen Märkten besteht grundsätzlich die Möglichkeit von zivilrechtlichen Klagen von Kunden gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns. Zudem besteht die Möglichkeit, dass Importeure und Händler zum Beispiel im Wege des Regresses Ansprüche gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns geltend machen könnten. Dabei gibt es neben der Form von individuellen Klagen in verschiedenen Jurisdiktionen (nicht jedoch in Deutschland) auch die Form der Sammelklage, das heißt der kollektiven Geltendmachung von Individualansprüchen. Des Weiteren besteht in einigen Märkten die Möglichkeit, dass Verbraucher- und/oder Umweltverbände Unterlassungs-, Feststellungs- oder Schadensersatzansprüche gegen Unternehmen des Volkswagen Konzerns geltend machen.

Im Zusammenhang mit der Dieselthematik sind derzeit verschiedene Klagen gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns anhängig.

Es sind Sammelverfahren sowie Klagen von Verbraucher- und/oder Umweltverbänden gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in verschiedenen Ländern wie beispielsweise Argentinien, Australien, Belgien, Brasilien, China, Großbritannien, Israel, Italien, Mexiko, Niederlande, Polen, Portugal, Taiwan und der Tschechischen Republik anhängig. Bei den Sammelverfahren handelt es sich um Klagen, mit denen unter anderem Schadensersatz geltend gemacht wird, oder – wie im Fall der Niederlande – eine rechtskräftige Feststellung, dass Kunden Schadensersatz zusteht. Die Höhe dieser Ansprüche lässt sich von Volkswagen – mit Ausnahme von Brasilien (dort gibt es bereits ein erstinstanzliches, nicht rechtskräftiges Urteil) – aufgrund des frühen Stadiums der Verfahren noch nicht genauer beziffern. In keinem der vorgenannten Sammelverfahren wird von Volkswagen die Erfolgswahrscheinlichkeit der Kläger mit mehr als 50 % eingeschätzt.

In Südkorea sind verschiedene Massenverfahren (bei einigen Individualklagen haben sich mehrere hundert Einzelkläger zusammengeschlossen) anhängig. Mit diesen Klagen werden Schadensersatzansprüche und die Rückabwicklung des Kaufvertrags inklusive der Rückzahlung des Kaufpreises geltend gemacht. Aufgrund der besonderen Marktumstände und der Besonderheiten des südkoreanischen Rechtssystems schätzt Volkswagen die Erfolgsaussichten der Kläger in den oben genannten südkoreanischen Massenverfahren im Vergleich zu anderen Rechtssystemen, abgesehen von den USA und Kanada, als grundsätzlich höher ein. Im Geschäftsjahr erging in diesen Verfahren in Südkorea am 12. Mai 2017 ein erstinstanzliches Urteil, in dem das Gericht eine Klage gerichtet auf deliktischen Schadensersatz wegen Umweltverschmutzung vollständig abwies. Das Urteil ist inzwischen rechtskräftig.

Für die anhängigen Sammel- und Massenverfahren wurden im Volkswagen Konzernabschluss Eventualverbindlichkeiten angegeben, soweit sie bewertbar sind und die Erfolgsaussichten nicht als unwahrscheinlich eingeschätzt wurden. In geringem Umfang waren Rückstellungen zu bilden.

Darüber hinaus sind Einzelklagen und ähnliche Verfahren gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in zahlreichen Ländern anhängig. In Deutschland sind dies circa 9.000 Verfahren. In Italien, Österreich und Spanien liegen sie im niedrigen dreistelligen Bereich und in Frankreich und Irland sind jeweils im zweistelligen Bereich Einzelklagen gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns anhängig, die meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung des Kaufvertrags gerichtet sind.

Zudem wurde der Volkswagen AG am 29. November 2017 eine von der financialright GmbH erhobene Klage aus an sie abgetretenen Rechten von insgesamt circa 15.000 Kunden in Deutschland zugestellt. Mit dieser Klage wird die Zahlung von rund 350 Mio. € gegen Rückgabe der jeweiligen Fahrzeuge gefordert.

In der Schweiz ist im Dezember 2017 eine Klage auf Schadensersatz aus den abgetretenen Ansprüchen von circa 6.000 Kunden gegen die Volkswagen AG eingereicht worden, für die ein Streitwert von rund 30 Mio. Schweizer Franken angegeben wird.

In der weit überwiegenden Zahl der Einzelklageverfahren wird die Erfolgswahrscheinlichkeit der Kläger von Volkswagen bisher mit unter 50 % eingeschätzt, für diese Klagen wurden im Volkswagen Konzernabschluss Eventualverbindlichkeiten angegeben, soweit sie bewertbar sind und die Erfolgsaussichten nicht als unwahrscheinlich eingeschätzt wurden.

In welcher Größenordnung und mit welchen Erfolgsaussichten Kunden zukünftig über die bestehenden Klagen hinaus von der Möglichkeit einer Klageerhebung Gebrauch machen, kann derzeit von Volkswagen nicht eingeschätzt werden.

4. Anlegerklagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

Anleger aus Deutschland und dem Ausland haben gegen die Volkswagen AG, teilweise zusammen mit der Porsche 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 gegen Volkswagen ist derzeit beim Landgericht Braunschweig anhängig. Am 5. August 2016 entschied das Landgericht Braunschweig über die Vorlage von gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen mit Relevanz für die am Landgericht Braunschweig anhängigen Anlegerklagen an das Oberlandesgericht Braunschweig zum Erlass von Musterentscheiden nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG). Auf diese Weise soll in einem Verfahren eine für diese Klagen bindende Entscheidung hinsichtlich aller gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen durch das Oberlandesgericht Braunschweig getroffen werden (Musterverfahren). Alle beim Landgericht Braunschweig gegen Volkswagen erhobenen Klagen werden bis zur Entscheidung über die vorgelegten Fragen ausgesetzt, sofern sie nicht aus Gründen abgewiesen werden können, die unabhängig von den in dem Musterverfahren zu entscheidenden Fragen sind. Die Entscheidung über die gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen in dem Musterverfahren sind für alle anhängigen Klagen gegen Volkswagen verbindlich, die entsprechend ausgesetzt wurden.

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

Weitere Anlegerklagen gegen Volkswagen sind bei verschiedenen Gerichten in Deutschland sowie in Österreich und den Niederlanden eingereicht worden. In Österreich hat der Oberste Gerichtshof am 7. Juli 2017 entschieden, dass die Anlegerklagen gegen die Volkswagen AG nicht unter die Zuständigkeit der österreichischen Gerichte fallen. In der Folge sind bis auf eine sämtliche in Österreich vormals gegen Volkswagen anhängigen Anlegerklagen zurückgewiesen oder zurückgezogen worden. Die letzte noch anhängige Klage wurde erstinstanzlich zurückgewiesen.

Insgesamt sind gegen Volkswagen im Zusammenhang mit der Dieselthematik weltweit (exklusive USA/Kanada) derzeit Anlegerklagen, gerichtliche Mahn- und Güteanträge sowie Anspruchsanmeldungen nach dem KapMuG mit geltend gemachten Ansprüchen in Höhe von ungefähr 9 Mrd. € rechtshängig. Volkswagen ist unverändert der Auffassung, seine kapitalmarktrechtlichen Pflichten ordnungsgemäß erfüllt zu haben, so dass für diese Anlegerklagen keine Rückstellungen gebildet wurden. Soweit die Erfolgsaussichten nicht niedriger als 10 % eingeschätzt wurden, wurden im Volkswagen Konzernabschluss Eventualverbindlichkeiten angegeben.

5. Verfahren in den USA/Kanada

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

Überdies kommen in Bezug auf die in den „Notices of Violation“ der EPA beschriebenen Vorgänge an verschiedenen Stellen Rechtsstreitigkeiten auf die Volkswagen AG und weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in den USA/Kanada zu.

Eine Vielzahl vermeintlicher Sammelklagen seitens Kunden und Händler sind bei US-Bundesgerichten eingereicht und zur vorprozessualen Koordination in der im US-Bundesstaat Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ zusammengeführt worden.

Am 4. Januar 2016 reichte das DOJ, Civil Division, im Auftrag der EPA eine Zivilklage gegen die Volkswagen AG, die AUDI AG und bestimmte weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns ein. Mit der Klage wurden gesetzliche Sanktionen gemäß dem US Clean Air Act sowie ein bestimmter Unterlassungsanspruch beantragt; die Klage wurde zur vorprozessualen Koordination in die im US-Bundesstaat Kalifornien anhängige „Multidistrict Litigation“ aufgenommen.

Am 12. Januar 2016 teilte die CARB Volkswagen mit, dass sie wegen vermeintlicher Verstöße gegen den California Health and Safety Code sowie gegen verschiedene CARB-Vorschriften Zivilstrafen beantragen würde.

Im Juni 2016 haben die Volkswagen AG, die Volkswagen Group of America, Inc. sowie bestimmte verbundene Unternehmen im Hinblick auf die im US-Bundesstaat Kalifornien anhängige „Multidistrict Litigation“ Vergleichsvereinbarungen mit dem DOJ im Auftrag der EPA, der CARB und des Attorney General von Kalifornien sowie mit privaten, durch das sogenannte Steuerungskomitee der Kläger „Plaintiffs‘ Steering Committee“ vertretenen Klägern und der Federal Trade Commission abgeschlossen. Mit diesen Vergleichsvereinbarungen wurden bestimmte zivilrechtliche Ansprüche im Zusammenhang mit betroffenen Dieselfahrzeugen mit Motoren der Variante 2,0 l TDI der Marken Volkswagen Pkw und Audi in den USA beigelegt. Die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen haben mit dem DOJ, der EPA, der CARB und dem Attorney General von Kalifornien ebenfalls ein erstes Partial Consent Decree vereinbart, das am 28. Juni 2016 bei Gericht eingereicht wurde. Am 18. Oktober 2016 fand eine Anhörung zur

Billigkeit (Fairness Hearing) der Erteilung einer endgültigen Genehmigung statt, und am 25. Oktober 2016 erteilte das Gericht die endgültige Genehmigung der Vergleichsvereinbarungen und der Partial Consent Order. Mehrere Sammelkläger haben bei einem US-Berufungsgericht Einspruch gegen die Vergleichsvereinbarungen eingelegt.

Die Vergleichsvereinbarungen beinhalten Fahrzeugrückkäufe beziehungsweise die vorzeitige Leasingrücknahme von Leasing-Fahrzeugen oder die kostenlose emissionsbezogene Anpassung von Fahrzeugen, sofern die Umrüstung durch die EPA und die CARB freigegeben worden ist. Volkswagen erklärte sich zudem bereit, zusätzlich Ausgleichszahlungen an derzeitig betroffene und auch an bestimmte frühere Eigentümer und Leasingnehmer vorzunehmen.

Zusätzlich erklärte sich Volkswagen bereit, Umweltprogramme zu unterstützen. Über einen Zeitraum von drei Jahren zahlt Volkswagen einen Betrag in Höhe von 2,7 Mrd. USD in einen von einem gerichtlich bestellten Treuhänder verwalteten Umweltfonds ein, um überhöhte NO_x-Emissionen auszugleichen. Volkswagen investiert darüber hinaus über einen Zeitraum von zehn Jahren insgesamt 2,0 Mrd. USD in die Infrastruktur für Null-Emissions-Fahrzeuge sowie in Initiativen, die den entsprechenden Zugang und die Sensibilisierung für diese Technologie fördern.

Die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen haben mit der CARB und dem Attorney General von Kalifornien ebenfalls ein separates Partial Consent Decree vereinbart, das am 7. Juli 2016 bei Gericht eingereicht wurde und der Beilegung bestimmter Ansprüche gemäß kalifornischem Wettbewerbs-, Werbe- und Verbraucherschutzrecht im Zusammenhang mit den 2,0 l und 3,0 l TDI-Fahrzeugen dient. Im Rahmen der Vereinbarung hat sich Volkswagen zur Zahlung von 86 Mio. USD an den Bundesstaat Kalifornien bereit erklärt. Das Partial Consent Decree wurde am 1. September 2016 rechtskräftig, und die Zahlung von 86 Mio. USD erfolgte am 28. September 2016.

Am 20. Dezember 2016 vereinbarte Volkswagen ein der Zustimmung des Gerichts unterliegendes zweites Partial Consent Decree mit dem DOJ, der EPA, der CARB und dem Attorney General von Kalifornien zur Beilegung von Unterlassungsansprüchen gemäß dem Clean Air Act und den kalifornischen Umweltschutz- und Verbraucherschutzgesetzen sowie Gesetzen bezüglich irreführender Werbung in Bezug auf 3,0 l TDI-Fahrzeuge. Gemäß den Bedingungen dieses Consent Decrees erklärte sich Volkswagen bereit, ein Rückkauf- und Leasingrücknahme-Programm für 3,0 l TDI-Fahrzeuge der ersten Generation und ein kostenloses emissionsbezogenes Rückruf- und Umrüstungsprogramm für 3,0 l TDI-Fahrzeuge der zweiten Generation durchzuführen und 225 Mio. USD in einen Environmental Mitigation Trust zu zahlen, der gemäß dem ersten Partial Consent Decree eingerichtet wurde. Das zweite Partial Consent Decree wurde am 20. Dezember 2016 bei Gericht eingereicht und am 17. Mai 2017 genehmigt.

Des Weiteren vereinbarte Volkswagen am 20. Dezember 2016 ein weiteres der Zustimmung des Gerichts unterliegendes mitgeltendes California Second Partial Consent Decree mit der CARB und dem Attorney General von Kalifornien zur Beilegung von Unterlassungsansprüchen gemäß kalifornischen Umweltschutz- und Verbraucherschutzgesetzen sowie Gesetzen bezüglich irreführender Werbung in Bezug auf 3,0 l TDI-Fahrzeuge. Gemäß den Bedingungen dieses Consent Decrees stimmte Volkswagen zu, Kalifornien zusätzliche Unterlassungsansprüche zu gewähren, unter anderem die Umsetzung einer „Green City“-Initiative und die Einführung von drei

neuen batterieelektrischen Fahrzeugen (BEV) in Kalifornien bis 2020 sowie eine Zahlung in Höhe von 25 Mio. USD an die CARB zur Unterstützung der Verfügbarkeit von BEVs in Kalifornien.

Am 11. Januar 2017 vereinbarte Volkswagen ein drittes Partial Consent Decree mit dem DOJ und der EPA zur Beilegung zivilrechtlicher Ansprüche und Unterlassungsansprüche gemäß dem Clean Air Act, in Bezug auf die 2,0 l und 3,0 l TDI-Fahrzeuge. Volkswagen erklärte sich einverstanden, zur Beilegung der zivilrechtlichen Ansprüche und Unterlassungsansprüche gemäß dem Clean Air Act sowie der Zollforderungen seitens der Zoll- und Grenzschutzbehörde der USA (Customs and Border Protection) 1,45 Mrd. USD (zzgl. aufgelaufener Zinsen) zu zahlen. Im Rahmen des dritten Partial Consent Decrees umfassen die Unterlassungsansprüche Überwachungs-, Prüf- und Compliance-Verpflichtungen. Dieses Consent Decree, das eine Stellungnahme der Öffentlichkeit erforderte, wurde am 11. Januar 2017 bei Gericht eingereicht und am 13. April 2017 genehmigt. Des Weiteren schloss Volkswagen am 11. Januar 2017 eine Vergleichsvereinbarung mit dem DOJ ab, um Ansprüche entsprechend dem Financial Institutions Reform, Recovery and Enforcement Act von 1989 beizulegen, und stimmte einer Zahlung in Höhe von 50 Mio. USD (zzgl. aufgelaufener Zinsen) zu. Dabei wurden eine Haftung jedweder Art und sämtliche Ansprüche ausdrücklich zurückgewiesen.

Am 21. Juli 2017 hat das Bundesgericht in der im US-Bundesstaat Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ das Third California Partial Consent Decree genehmigt, in welchem die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen sich mit dem Attorney General des Bundesstaates Kalifornien und der CARB geeinigt haben, 153,8 Mio. USD als zivilrechtliche Strafen zu zahlen und Kosten zu erstatten. Diese Strafzahlungen decken Strafen nach kalifornischem Umweltrecht für die 2,0 l und 3,0 l TDI Fahrzeuge ab. Eine Einigung dem Grunde nach wurde am 11. Januar 2017 erzielt.

Das DOJ leitete überdies ein strafrechtliches Ermittlungsverfahren ein, das auf Vorwürfen verschiedener bundesrechtlicher Straftaten abstellt. Am 11. Januar 2017 stimmte die Volkswagen AG einem Schuldanerkenntnis im Hinblick auf drei nach US-amerikanischem Bundesrecht strafbare Handlungen sowie der Zahlung einer Strafe in Höhe von 2,8 Mrd. USD zu. Gemäß den Bedingungen dieser Vereinbarung gilt für Volkswagen eine Bewährungsfrist von drei Jahren. Volkswagen wird zudem mit einer unabhängigen Aufsichtsperson (Independent Monitor) für drei Jahre zusammenarbeiten. Dieser unabhängige Monitor hat die Aufgabe, die Erfüllung der im Vergleich dargelegten Bedingungen seitens Volkswagen zu bewerten und zu beaufsichtigen; dazu zählt auch die Beaufsichtigung der Implementierung von Maßnahmen zur weiteren Stärkung der Compliance und der Berichts- und Kontrollsysteme sowie eines erweiterten Programms für ethisches Verhalten. Volkswagen wird überdies das DOJ bei seinen laufenden Ermittlungen bezüglich einzelner oder früherer Mitarbeiter, die möglicherweise für strafbare Verstöße verantwortlich sind, weiterhin unterstützen.

Überdies laufen gegen Unternehmen des Volkswagen Konzerns Untersuchungen seitens verschiedener US-amerikanischer Regulierungs- und Regierungsbehörden, auch in Bezug auf den Wertpapier-, Finanzierungs- und Steuerbereich.

Am 31. Januar 2017 schlossen die Volkswagen AG, die Volkswagen Group of America, Inc. sowie bestimmte verbundene Unternehmen im Hinblick auf die im US-Bundesstaat Kalifornien

anhängige „Multidistrict Litigation“ eine Vergleichsvereinbarung mit privaten, durch das Steuerungskomitee der Kläger „Plaintiffs‘ Steering Committee “ vertretenen Klägern, sowie eine „Consent Order“ mit der Federal Trade Commission. Mit diesen Vereinbarungen wurden bestimmte zivilrechtliche Ansprüche im Zusammenhang mit betroffenen Dieselfahrzeugen mit Motoren der Variante 3,0 l TDI der Marken Volkswagen Pkw, Audi und Porsche in den USA beigelegt. Am 14. Februar 2017 hat das Gericht die Vergleichsvereinbarung mit privaten Klägern vorläufig genehmigt. Am 11. Mai 2017 fand eine gerichtliche Anhörung zur Billigkeit (Fairness Hearing) der Erteilung einer Genehmigung statt, und am 17. Mai 2017 erteilte das Gericht die endgültige Genehmigung der Vergleichsvereinbarung und der Partial Stipulated Consent Order.

Bei den Vergleichen richten sich die Möglichkeiten und Entschädigungen der Verbraucher danach, ob ihre Fahrzeuge als Fahrzeuge der ersten oder zweiten Generation klassifiziert sind. Verbraucher mit Fahrzeugen der ersten Generation (Modelljahre 2009 – 2012) können sich wahlweise für einen Rückkauf, eine vorzeitige Leasingrücknahme, eine Inzahlungnahme oder eine kostenlose emissionsbezogene Anpassung ihres Fahrzeugs entscheiden, sofern diese Anpassung von der EPA und der CARB genehmigt wird. Überdies haben Eigentümer und Leasingnehmer von Fahrzeugen der ersten Generation sowie bestimmte frühere Eigentümer und Leasingnehmer Anspruch auf Ausgleichszahlungen.

Verbraucher mit Fahrzeugen der zweiten Generation (Modelljahre 2013 – 2016) erhalten eine kostenlose, den Emissionsanforderungen entsprechende Nachbesserung, um die Fahrzeuge mit den Abgasnormen in Einklang zu bringen, nach denen sie ursprünglich zertifiziert wurden sowie Ausgleichszahlungen. Volkswagen erhielt von der EPA und der CARB die Genehmigung für die den Emissionsanforderungen entsprechenden Nachbesserungen, die innerhalb der in der Vergleichsvereinbarung angegebenen Fristen umgesetzt werden müssen. Volkswagen erklärte sich zudem bereit, Ausgleichszahlungen an bestimmte frühere Eigentümer und Leasingnehmer von Fahrzeugen der zweiten Generation vorzunehmen.

Im September 2016 gab Volkswagen den Abschluss einer Vereinbarung zur Beilegung der Ansprüche von Volkswagen Marken-Vertragshändlern in den Vereinigten Staaten in Zusammenhang mit TDI-Fahrzeugen und sonstigen geltend gemachten Angelegenheiten betreffend des Franchise-Wertes bekannt. Die Vergleichsvereinbarung beinhaltet eine Ausgleichszahlung in Höhe von bis zu 1,208 Mrd. USD sowie zusätzliche Zahlungen zur Beilegung vermeintlicher vergangener, derzeitiger und zukünftiger Ansprüche in Verbindung mit Wertverlusten. Am 18. Januar 2017 fand eine Anhörung zur Billigkeit (Fairness Hearing) der Erteilung einer endgültigen Genehmigung statt, und am 23. Januar 2017 erteilte das Gericht die endgültige Genehmigung der Vergleichsvereinbarung.

Überdies sind in den USA einige vermeintliche Sammelklagen, einige Einzelklagen von Kunden und einige staatliche oder kommunale Ansprüche bei einzelstaatlichen Gerichten gegen Unternehmen des Volkswagen Konzerns eingereicht worden.

Volkswagen hat separate Vereinbarungen mit den Attorneys General von 45 US-Bundesstaaten, dem District of Columbia und Puerto Rico erzielt, mit denen bestehende oder mögliche künftige Ansprüche aus verbraucherschutzrechtlichen und wettbewerbsrechtlichen Bestimmungen – im Hinblick auf Fahrzeuge in den USA mit Motoren des Typs 2,0 l TDI und

3,0 l TDI – für einen Vergleichsbetrag in Höhe von 622 Mio. USD beigelegt werden. In fünf Bundesstaaten (Arizona, New Mexico, Oklahoma, Vermont und West Virginia), die sich den Vereinbarungen nicht angeschlossen haben, stehen noch Verbraucherklagen aus. Volkswagen hat überdies separate Vereinbarungen mit den Attorneys General von elf US-Bundesstaaten (Connecticut, Delaware, Maine, Massachusetts, New Jersey, New York, Oregon, Pennsylvania, Rhode Island, Vermont und Washington) zur Beilegung von bestehenden oder möglichen künftigen Ansprüchen aus zivilrechtlichen Strafen und Unterlassungsverfügungen wegen angeblicher Verletzungen des Umweltrechts für einen Vergleichsbetrag in Höhe von 207 Mio. USD erzielt. Die Attorneys General von zehn anderen US-Bundesstaaten (Illinois, Maryland, Minnesota, Missouri, Montana, New Hampshire, New Mexico, Ohio, Tennessee und Texas) sowie einige Kommunen haben vor einzel- und bundesstaatlichen Gerichten Klage gegen die Volkswagen AG, Volkswagen Group of America, Inc. und bestimmte verbundene Unternehmen erhoben und fordern Bußgelder und Unterlassungsverfügungen wegen angeblicher Verletzungen des Umweltrechts. Illinois, Maryland, Minnesota, Missouri, Montana, New Hampshire, Ohio, Tennessee und Texas waren an den vorstehend beschriebenen staatlichen Vergleichen in Bezug auf verbraucherrechtliche und wettbewerbsrechtliche Klagen beteiligt, wobei diese Vergleiche jedoch keine umweltrechtlichen Bußgelder einschlossen. Die umweltrechtlichen Ansprüche von zwei weiteren Bundesstaaten – Alabama und Wyoming – wurden wegen Vorrangigkeit des Bundesrechts abgewiesen. Alabama hat dagegen Rechtsmittel eingelegt.

Über die vorstehend beschriebenen Klagen hinaus, für die auf Ebene des Volkswagen Konzerns Risikovorsorgen gebildet wurden, ist eine vermeintliche Sammelklage im Auftrag von Erwerbern von sogenannten American Depository Receipts der Volkswagen AG wegen angeblicher erlittener Kursverluste infolge der in den „Notices of Violation“ der EPA beschriebenen Vorgänge ergangen. Im Auftrag von Erwerbern bestimmter Volkswagen Anleihen in US-Dollar wurde eine vermeintliche Sammelklage wegen des angeblichen Handels dieser Anleihen zu künstlich überhöhten Preisen, die auf Falschaussagen seitens Volkswagen zurückzuführen seien, und wegen des Wertverlusts dieser Anleihen nach der Bekanntgabe der „Notices of Violation“ durch die EPA eingereicht.

Auch diese Klagen sind in die im US-Bundesstaat Kalifornien anhängige „Multidistrict Litigation“ aufgenommen worden. Volkswagen ist der Auffassung, seine kapitalmarktrechtlichen Pflichten ordnungsgemäß erfüllt zu haben, sodass auf Ebene des Volkswagen Konzerns keine Rückstellungen gebildet wurden. Des Weiteren wurden dort keine Eventualverbindlichkeiten angegeben, da sie gegenwärtig nicht bewertbar sind.

In Kanada sind in Bezug auf Fahrzeuge mit 2,0 l und 3,0 l TDI-Motoren zivilrechtliche Verbraucheransprüche gegen Unternehmen des Volkswagen Konzerns geltend gemacht und Untersuchungen seitens der Regulierungsbehörden eingeleitet worden. Am 19. Dezember 2016 trafen die Volkswagen AG und weitere kanadische und US-amerikanische Gesellschaften des Volkswagen Konzerns mit Verbrauchern in Bezug auf 2,0 l Dieselfahrzeuge eine Sammelklageregelung in Kanada. Ebenfalls am 19. Dezember 2016 traf die Volkswagen Group Canada mit dem kanadischen Wettbewerbskommissar (Commissioner of Competition) eine zivilrechtliche Vereinbarung hinsichtlich seiner regulatorischen Untersuchung von Verbraucherschutzangelegenheiten bezüglich dieser Fahrzeuge. Am 21. Dezember 2017 gab Volkswagen eine grundsätzliche Vereinbarung für einen vorgeschlagenen Vergleich mit Verbrauchern in Kanada in Zusammenhang

mit 3,0 l Dieselfahrzeugen bekannt. Am 12. Januar 2018 hat das Gericht die Vergleichsvereinbarung vorläufig genehmigt; die Frist für die Stellungnahme und Ablehnung begann am 17. Januar 2018. Endgültige Anhörungen zur Genehmigung sind in Quebec und Ontario jeweils für den 3. und 5. April 2018 angesetzt worden. Am 12. Januar 2018 erzielte Volkswagen überdies eine Übereinkunft mit dem kanadischen Wettbewerbskommissar zur Beilegung von zivilrechtlichen Verbraucherschutzangelegenheiten in Bezug auf 3,0 l Dieselfahrzeuge. Überdies erfolgen in Kanada in Bezug auf 2,0 l und 3,0 l Dieselfahrzeuge seitens der bundesstaatlichen Umweltregulierungsbehörde Untersuchungen bezüglich strafrechtlicher Durchsetzungsmaßnahmen und seitens einer Provinzregulierungsbehörde Untersuchungen hinsichtlich quasi-strafrechtlicher Durchsetzungsmaßnahmen. Am 15. September 2017 hat eine kanadische Provinzregulierungsbehörde – das Ministerium für Umwelt und Klimawandel von Ontario – Klage gegen die Volkswagen AG wegen eines Verstoßes gegen ein Umweltgesetz der Provinz erhoben. Demzufolge habe die Volkswagen AG den Betrieb von nicht den vorgeschriebenen Emissionsnormen entsprechenden 2,0 l Dieselfahrzeugen der Marken Volkswagen Pkw und Audi der Modelljahre 2010 bis 2014 verursacht oder zugelassen. Nach den ersten Gerichtsterminen am 15. November 2017 und 7. Februar 2018 wurde die Angelegenheit – bis zur fortlaufenden Offenlegung von Beweismitteln – auf den 4. April 2018 verlegt. Ein Verfahrenstermin wurde nicht festgelegt. Für mögliche Verpflichtungen aus anhängigen Verfahren in Kanada wurden auf Ebene des Volkswagen Konzerns Rückstellungen gebildet.

Des Weiteren sind in Kanada vor den Bezirksgerichten (Provincial Court) von Quebec und Ontario zwei Securities-Sammelklagen von Investoren in American Depository Receipts der Volkswagen AG gegen die Volkswagen AG anhängig. In diesen Klagen wird behauptet, dass die Darstellung der in den Jahren 2009 bis 2015 veröffentlichten Finanzberichterstattungen im Zusammenhang mit der Dieselthematik unvollständig und unrichtig sei. Die vorgeschlagenen Sammelklagezeiträume (Class Periods) gelten für Einwohner der kanadischen Provinzen, die die entsprechenden Aktienzertifikate zwischen dem 12. März 2009 und dem 18. September 2015 erwarben und bis nach den mutmaßlichen ersten berichtigenden Angaben alle oder einige der erworbenen Aktienzertifikate hielten. Die Discovery hat noch nicht begonnen. In beiden Fällen sind die Zulassungen der Klagen anhängig. In dem Verfahren in Quebec fanden Anhörungen am 5. und 6. Februar 2018 statt; die Entscheidung des Gerichts steht noch aus. In dem Verfahren in Ontario sind für den 10. und 11. Juli 2018 Anhörungen angesetzt worden.

Darüber hinaus sind bei bestimmten kanadischen Bezirksgerichten vermeintliche Verbrauchersammelklagen und die Aufnahme von Verbraucherklagen sowie eine bestätigte Sammelklage in Bezug auf eine Verletzung des Umweltrechts im Namen kanadischer Bürger gegen Unternehmen des Volkswagen Konzerns anhängig.

Volkswagen ist eine Bewertung der zugrundeliegenden Sachverhalte aufgrund des frühen Stadiums dieser Verfahren noch nicht möglich.

6. Weitere Verfahren

Mit Beschluss vom 8. November 2017 hat das Oberlandesgericht Celle auf Antrag dreier US-Fonds die Einsetzung eines Sonderprüfers bei der Volkswagen AG angeordnet. Der Sonderprüfer soll prüfen, ob die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Volkswagen AG im

Zusammenhang mit der Dieselthematik seit dem 22. Juni 2006 ihre Pflichten verletzt haben und der Volkswagen AG hieraus ein Schaden entstanden ist. Diese Entscheidung des Oberlandesgerichts Celle ist formal rechtskräftig. Die Volkswagen AG hat gegen diese Entscheidung jedoch wegen der Verletzung ihrer verfassungsmäßig garantierten Rechte Verfassungsbeschwerde vor dem Bundesverfassungsgericht erhoben. Es ist derzeit nicht absehbar, wann das Bundesverfassungsgericht hierüber entscheiden wird.

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.

7. Bewertung der Risiken aus der Dieselthematik auf Ebene des Volkswagen Konzerns

Zur Absicherung der derzeit bekannten Rechtsrisiken im Zusammenhang mit der Dieselthematik bestehen zum 31. Dezember 2017 auf Basis des gegenwärtigen Kenntnisstands und aktueller Einschätzungen auf Ebene des Volkswagen Konzerns Rückstellungen in Höhe von rund 2,0 Mrd. €. Darüber hinaus wurden angemessene Vorsorgen für Verteidigungs- und Rechtsberatungsaufwendungen erfasst. Soweit bereits hinreichend bewertbar, wurden im Zusammenhang mit der Dieselthematik im Konzernabschluss der Volkswagen AG insgesamt Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 4,3 Mrd. € (Vorjahr: 3,2 Mrd. €) im Anhang angegeben, auf die Anlegerklagen entfallen davon 3,4 Mrd. € (Vorjahr: 3,1 Mrd. €). Aufgrund des noch nicht abgeschlossenen Stadiums der unabhängigen und umfangreichen Untersuchungen, sowie der Vielschichtigkeit der einzelnen Einflussfaktoren und den noch andauernden Abstimmungen mit den Behörden unterliegen nach Einschätzung von Volkswagen die gebildeten Rückstellungen sowie die angegebenen Eventualverbindlichkeiten und die weiteren latenten Rechtsrisiken zum Teil erheblichen Einschätzungsrisiken.

Unmittelbare Auswirkungen der Dieselthematik auf die Porsche SE

Die Porsche SE ist durch die Dieselthematik unmittelbar durch gegen sie geltend gemachte Ansprüche, insbesondere in Form von Klageverfahren betroffen (auf die Erläuterungen zu Eventualschulden im Abschnitt „Klageverfahren und rechtliche Risiken im Zusammenhang mit der Dieselthematik“ in Anhangangabe [25] wird verwiesen). Für die erwarteten Anwalts- und Verfahrenskosten wurden Rückstellungen gebildet. Der Ausgang der Rechtsstreitigkeiten unterliegt erheblichen Einschätzungsrisiken.

Auswirkungen der Einschätzungsrisiken aus der Dieselthematik auf den Konzernabschluss der Porsche SE

Aus den beschriebenen Einschätzungsrisiken aus der Dieselthematik können sich erhebliche Auswirkungen auf den Porsche SE Konzern ergeben. Dies betrifft insbesondere das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen (auf Anhangangabe [5] wird verwiesen), den at Equity-Buchwert für die Beteiligung an der Volkswagen AG (auf die Erläuterungen zum durchgeführten Werthaltigkeitstest in Anhangangabe [11] wird verwiesen), die Höhe der Rückstellungen (auf Anhangangabe [17] wird verwiesen) sowie Folgewirkungen einer geänderten Dividendenpolitik der Volkswagen AG.

Steuerliche Sachverhalte

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

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

Änderungen zugrundeliegender Prämissen

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

Wenn die tatsächliche Entwicklung von der erwarteten abweicht, werden die Prämissen und, falls erforderlich, die Buchwerte der betreffenden Vermögenswerte und Schulden entsprechend angepasst. Bis zur Freigabe des Abschlusses durch den Vorstand zur Weitergabe an den Aufsichtsrat lagen keine Erkenntnisse über eine erforderliche wesentliche Anpassung der in der Konzernbilanz ausgewiesenen Buchwerte der Vermögenswerte und Schulden im folgenden Geschäftsjahr vor. Den Schätzungen und Beurteilungen des Managements lagen Annahmen bezüglich der Entwicklung des Volkswagen Konzerns, der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, der Entwicklung von Automobilmärkten sowie der rechtlichen Rahmenbedingungen zugrunde, die im Prognosebericht des Konzernlageberichts der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2017 dargestellt sind.

Neue Rechnungslegungsvorschriften

a) Im Geschäftsjahr erstmals angewendete neue oder überarbeitete Standards
Im Folgenden werden die neuen oder überarbeiteten Standards dargestellt, die im Geschäftsjahr 2017 in Übereinstimmung mit den jeweiligen Übergangsvorschriften erstmals angewendet wurden. Keine dieser Neuerungen wurde auf freiwilliger Basis vorzeitig angewendet.

Seit dem 1. Januar 2017 sind gemäß IAS 7 (Kapitalflussrechnungen) zusätzliche Anhangangaben zu zahlungswirksamen und zahlungsunwirksamen Veränderungen von Finanzverbindlichkeiten vorzunehmen, die aus der Finanzierungstätigkeit resultieren.

Seit dem 1. Januar 2017 wurde durch die Änderungen an IAS 12 (Ertragsteuern) die Bilanzierung latenter Steueransprüche aus unrealisierten Verlusten bei zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten Vermögenswerten klargestellt.

Seit dem 1. Januar 2017 hat das International Accounting Standards Board im Rahmen der Verbesserung der International Financial Reporting Standards (Annual Improvement Project 2016) Änderungen an IFRS 12 (Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen) vorgenommen. Darin wird klargestellt, dass die Angaben gemäß IFRS 12 grundsätzlich auch für Tochterunternehmen, gemeinsame Vereinbarungen, assoziierte Unternehmen und nicht konsolidierte strukturierte Unternehmen erforderlich sind, auch wenn sie als „zur Veräußerung gehalten“ oder als „zur Ausschüttung an Eigentümer bestimmt“ eingestuft wurden oder Bestandteil eines aufgegebenen Geschäftsbereichs sind.

Die dargestellten und sonstigen geänderten Regelungen haben keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Porsche SE Konzerns.

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

Standard oder Interpretation		Veröffentlicht durch das IASB	Anwendungspflicht[1]	Übernahme durch EU	Voraussichtliche Auswirkungen
IFRS 9	Finanzinstrumente	24.7.2014	1.1.2018	Ja	Beschreibung nachfolgend
IFRS 9	Vorfälligkeitsregelungen mit negativer Ausgleichsleistung	12.10.2017	1.1.2019	Nein	Keine
IFRS 15	Umsatzerlöse aus Kundenverträgen	28.5.2014	1.1.2018[2]	Ja	Beschreibung nachfolgend
IFRS 15	Klarstellungen zu IFRS 15: Umsatzerlöse aus Kundenverträgen	12.4.2016	1.1.2018	Ja	Transitionserleichterungen, ansonsten keine wesentlichen Auswirkungen
IFRS 16	Leasingverhältnisse	13.1.2016	1.1.2019	Ja	Beschreibung nachfolgend
IFRS 2	Klassifizierung und Bewertung anteilsbasierter Vergütungen	20.6.2016	1.1.2018	Ja	Keine
IFRS 4	Versicherungsverträge: Anwendung von IFRS 9 für Versicherungsunternehmen	12.9.2016	1.1.2018	Ja	Keine
IAS 40	Transfer von als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien	8.12.2016	1.1.2018	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen
AIP 2014-2016	Verbesserungen der International Financial Reporting Standards 2016[3]	8.12.2016	1.1.2018[4]	Ja	Keine wesentlichen Auswirkungen
IAS 28	Anteile an assoziierten Unternehmen: Langfristige Beteiligungen an assoziierten Unternehmen und Joint Ventures	12.10.2017	1.1.2019	Nein	Keine
AIP 2015-2017	Verbesserungen der International Financial Reporting Standards 2017[5]	12.12.2017	1.1.2019	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen
IFRS 17	Versicherungsverträge	18.5.2017	1.1.2021	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen
IFRS 10 und IAS 28	Konzernabschlüsse und Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen: Veräußerung von Vermögenswerten eines Investors an bzw. Einbringung in sein assoziiertes Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen	11.9.2014	verschoben[6]	_	Keine
IFRIC 22	Transaktionen in fremder Währung und im Voraus gezahlte Gegenleistungen	8.12.2016	1.1.2018	Nein	Umrechnung von Fremdwährungsvorauszahlungen in die funktionale Währung mit dem Kassakurs am Tag der Zahlung
IFRIC 23	Unsicherheiten bezüglich der ertragsteuerlichen Behandlung	7.6.2017	1.1.2019	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen
IAS 19	Planänderungen, -kürzungen oder -abgeltungen	7.2.2018	1.1.2019	Nein	Prüfung noch nicht abgeschlossen

[1] Pflicht zur erstmaligen Anwendung aus Sicht der Porsche SE.
[2] Verschoben auf den 1.1.2018 (IASB-Beschluss vom 11.9.2015).
[3] Geringfügige Änderungen zu einer Vielzahl an IFRS (IFRS 1, IFRS 12 und IAS 28).
[4] Dies betrifft die Erstanwendung der Änderungen an IFRS 1 und IAS 28.
[5] Geringfügige Änderungen zu einer Vielzahl an IFRS (IFRS 3, IFRS 11, IAS 12 und IAS 23).
[6] Das IASB hat am 15.12.2015 beschlossen, den Erstanwendungszeitpunkt auf unbestimmte Zeit zu verschieben.

Eine vorzeitige Anwendung dieser Neuerungen ist derzeit nicht geplant.

IFRS 9 „Finanzinstrumente“

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

Die Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten werden anhand des vorhandenen Geschäftsmodells sowie der Struktur der Zahlungsströme bestimmt. Ein finanzieller Vermögenswert wird dabei zum erstmaligen Ansatz entweder als „zu fortgeführten Anschaffungskosten“, als „zum beizulegenden Zeitwert mit erfolgsneutraler Erfassung der Wertänderungen im Sonstigen Ergebnis“ oder als „zum beizulegenden Zeitwert mit Erfassung der Wertänderungen in der Gewinn- und Verlustrechnung“ klassifiziert. Die Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Verbindlichkeiten erfolgen unter IFRS 9 weitgehend unverändert zu den bisherigen Bilanzierungsvorschriften nach IAS 39. Das Modell zur Ermittlung von Wertminderungen und der Bildung von Risikovorsorgen verändert sich vom Modell bereits eingetretener Kreditausfälle (Incurred Loss Modell) zu einem Modell erwarteter Kreditausfälle (Expected Credit Loss Modell).

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

Der Standard ist anwendbar für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2018 beginnen. Auf Ebene der Porsche SE und ihren Tochterunternehmen ergeben sich hieraus keine wesentlichen Auswirkungen auf die Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns. Auf Ebene der assoziierten Unternehmen ergeben sich voraussichtlich folgende Umstellungseffekte:

- Aufgrund der geänderten Vorgehensweise bei der Klassifizierung und Bewertung finanzieller Vermögenswerte ergibt sich auf Ebene der assoziierten Unternehmen voraussichtlich ein Umstellungseffekt in Höhe von circa 0,3 Mrd. €. Dieser Erstanwendungseffekt erhöht unter Berücksichtigung latenter Steuern erfolgsneutral die Gewinnrücklagen.
- Die geänderte Bewertungsmethodik für die Ermittlung von Wertminderungen führt bei erstmaliger Anwendung zu einer Erhöhung der Risikovorsorge zwischen 0,3 Mrd. € und 0,5 Mrd. € auf Ebene der assoziierten Unternehmen. Diese Beträge vermindern unter Berücksichtigung latenter Steuern erfolgsneutral die Gewinnrücklagen. Die Erhöhung der Risikovorsorge resultiert zum einen aus der Anforderung, auch für nicht notleidende finanzielle Vermögenswerte, bei denen sich das Kreditrisiko seit dem erstmaligen Ansatz nicht wesentlich erhöht hat, eine Risikovorsorge zu bilden. Zum anderen ergibt sich der Anstieg aus der Anforderung, für finanzielle Vermögenswerte, bei denen sich das Kreditrisiko seit dem Erstansatz wesentlich erhöht hat, eine Risikovorsorge auf Basis der gesamten erwarteten Restlaufzeit zu berücksichtigen.
- Aufgrund der retrospektiven Anwendung der Vorschriften zur Designation von Optionsgeschäften wird ein Umstellungseffekt in Höhe von 0,1 Mrd. € erwartet. Dieser Erstanwendungseffekt erhöht auf Ebene der assoziierten Unternehmen unter Berücksichtigung latenter Steuern erfolgsneutral die Gewinnrücklagen. Aus den neuen Regelungen für Sicherungsbeziehungen

mit Devisentermingeschäften ergibt sich kein Erstanwendungseffekt, da diese Vorschriften prospektiv anzuwenden sind.

Weiterhin ergeben sich deutlich umfangreichere Anhangangaben.

Die sich hieraus ergebenden Auswirkungen auf die Ertrags- und Vermögenslage werden in Höhe des Kapitalanteils der Porsche SE an der Volkswagen AG im Porsche SE Konzernabschluss erfolgsneutral Einfluss auf den at Equity-Buchwert und die Gewinnrücklagen nehmen.

IFRS 15 „Erlöse aus Verträgen mit Kunden“ (einschließlich Klarstellungen)

IFRS 15 enthält Regelungen, wann und in welcher Höhe Erlöse zu erfassen sind. Zudem werden umfangreichere Angaben als bisher zur Erlöserfassung gefordert. IFRS 15 ersetzt IAS 11, IAS 18 und eine Reihe erlösbezogener Interpretationen. Der Standard ist anwendbar für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2018 beginnen. Auf Ebene der Porsche SE und ihren Tochterunternehmen ergeben sich hieraus keine Auswirkungen auf die Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns. Auf Ebene der assoziierten Unternehmen werden für bestimmte Vertragsarten eine zeitlich nachgelagerte Erfassung der Umsatzerlöse im Vergleich zur aktuellen Bilanzierung erwartet. Korrespondierend dazu werden die sonstigen Rückstellungen und sonstigen Verbindlichkeiten angepasst. Als Folge der bilanziellen Berücksichtigung von fälligen, aber noch nicht vom Kunden in Form von Zahlungsmitteln geleisteten Anzahlungen wird es auf Ebene der assoziierten Unternehmen zu einer Bilanzverlängerung im niedrigen dreistelligen Millionenbereich kommen. Zudem wird die Auflösung von Rückstellungen für Erlösschmälerungen ab dem kommenden Jahr auf Ebene der assoziierten Unternehmen nicht mehr als Sonstiger betrieblicher Ertrag gezeigt, sondern unter den Umsatzerlösen ausgewiesen. Die assoziierten Unternehmen werden die modifiziert retrospektive Transitionsmethode anwenden. Wesentliche Umstellungseffekte werden sich voraussichtlich nicht ergeben, da die bisherige Vorgehensweise bereits überwiegend in Einklang mit den Neuregelungen steht. Die sich hieraus ergebenden Auswirkungen auf die Ertrags- und Vermögenslage werden in Höhe des Kapitalanteils der Porsche SE an den assoziierten Unternehmen Einfluss auf die at Equity-Bilanzierung im Porsche SE Konzernabschluss nehmen.

IFRS 16: Leasingverhältnisse

Dieser Standard ersetzt IAS 17, SIC-15 und SIC-27. Leasingnehmer haben grundsätzlich für alle Leasingverhältnisse künftig Vermögenswerte für die erlangten Nutzungsrechte und Verbindlichkeiten für die eingegangenen Zahlungsverpflichtungen zu erfassen. Anwendungserleichterungen werden für Leasinggegenstände von geringem Wert und für kurzfristige Leasingverhältnisse eingeräumt. IFRS 16 ist erstmals in Geschäftsjahren anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2019 beginnen. Auf Ebene der Porsche SE und ihren Tochterunternehmen wird es zu einer Erhöhung der langfristigen Vermögenswerte und langfristigen Schulden kommen. Diese werden allerdings keine wesentlichen Auswirkungen auf die Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns haben. Auf Ebene der assoziierten Unternehmen wird die neue Leasingnehmerbilanzierung tendenziell zu einer Erhöhung des langfristigen Vermögens und der langfristigen Schulden führen; in der Gewinn- und Verlustrechnung werden eine Entlastung des operativen Ergebnisses und eine Belastung des Finanzergebnisses erwartet. Die sich hieraus ergebenden Auswirkungen auf die Ertrags- und Vermögenslage werden in Höhe des Kapitalanteils der Porsche SE an den assoziierten Unternehmen Einfluss auf die at Equity-Bilanzierung im Porsche SE Konzernabschluss nehmen.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

[1] Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse entfallen im Wesentlichen auf das Segment ITS (vgl. Anhangangabe [22]) und gliedern sich nach den Hauptkategorien wie folgt:

Mio. €	**2017**	2016
Lizenzen	9	0
Wartung	7	0
Hosting	6	0
Projekte	12	0
Sonstige	0	1
	34	**1**

[2] Sonstige betriebliche Erträge

Mio. €	**2017**	2016
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und abgegrenzten Schulden	2	1
Erträge aus Währungskursveränderungen	1	0
Übrige sonstige betriebliche Erträge	2	0
	6	**1**

[3] Personalaufwand

Mio. €	**2017**	2016
Löhne und Gehälter	25	10
Soziale Abgaben	3	0
Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	3	2
	31	**12**
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt		
Leitende Angestellte	53	6
Angestellte	230	24
Mitarbeiter gem. § 314 Abs. 1 Nr. 4 HGB	**283**	**30**
Sonstige	17	2
Gesamt	**300**	**32**

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

[4] Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	**2017**	2016
Rechts- und Beratungskosten	22	22
Sonstige Fremdleistungen	7	8
Miete/Leasing	4	2
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	15	5
	48	**37**

Die sonstigen Fremdleistungen betreffen insbesondere Aufwendungen im Zusammenhang mit der Durchführung von Hauptversammlungen der Porsche SE.

[5] Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen

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

Mio. €	**2017**	2016
Ergebnis aus der laufenden at Equity-Bewertung vor Kaufpreisallokationen	3.495	1.591
Effekte aus Kaufpreisallokationen	–85	–128
Ergebnis aus der laufenden at Equity-Bewertung	3.410	1.463
Wertberichtigung	0	–14
	3.410	**1.449**

Das Ergebnis aus der laufenden at Equity-Bewertung betrifft nahezu ausschließlich den Ergebnisbeitrag aus der Beteiligung an der Volkswagen AG.

Die Wertberichtigung in der Vergleichsperiode wurde auf die at Equity bewerteten Anteile an INRIX vorgenommen (auf die Erläuterungen in Anhangangabe [11] wird verwiesen).

[6] Finanzierungsaufwendungen

Mio. €	**2017**	2016
Zinsaufwendungen aus Darlehen gegenüber assoziierten Unternehmen	10	21
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	2	3
	12	**24**

Alle Finanzierungsaufwendungen betreffen Finanzinstrumente, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden (Vorjahr: 22 Mio. €).

[7] Übriges Finanzergebnis

Mio. €	**2017**	2016
Erträge aus derivativen Finanzinstrumenten	7	5
Aufwendungen aus derivativen Finanzinstrumenten	–4	–4
Erträge aus Rentenpapieren und Investmentfondsanteilen	1	1
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1	2
	4	**4**

In den Finanzerträgen sind Zinserträge aus Finanzinstrumenten in Höhe von 1 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) enthalten, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden.

[8] Ertragsteuern

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

Mio. €	**2017**	2016
Tatsächlicher Steueraufwand/-ertrag	0	0
davon periodenfremde Erträge/Aufwendungen	0	0
Latenter Steueraufwand/-ertrag	20	8
Ertragsteuern	**21**	**8**

Der tatsächliche Steueraufwand beläuft sich auf unter 0,5 Mio. € und wird daher rundungsbedingt mit 0 Mio. € ausgewiesen. Zusammen mit dem latenten Steueraufwand ergibt sich gerundet ein Ertragsteueraufwand von 21 Mio. €.

Bisher noch nicht genutzte Verlustvorträge, für die keine aktiven latenten Steuern erfasst wurden, bestehen in Höhe von 1.877 Mio. € (Vorjahr: 1.913 Mio. €).

Im Vorjahr lagen abzugsfähige temporäre Differenzen in Höhe von 29 Mio. € vor, auf die keine latenten Steuern gebildet wurden. In der Berichtsperiode wurden auf alle temporären Differenzen latente Steuern gebildet.

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

Mio. €	**2017**	2016
Ergebnis vor Steuern	3.352	1.382
Konzernsteuersatz	30,5 %	30,5 %
Erwartete Ertragsteuern	**1.023**	**422**
Steuersatzbedingte Abweichungen	0	0
Abweichung in der steuerlichen Bemessungsgrundlage	–982	–423
Ansatz und Bewertung latente Steuern	–20	9
Aperiodische Effekte	0	0
Ausgewiesene Ertragsteuern	**21**	**8**

Der Posten „Abweichung in der steuerlichen Bemessungsgrundlage“ bezieht sich im Wesentlichen auf die Steuerbefreiung bzw. Nichtabzugsfähigkeit des Ergebnisses aus at Equity bewerteten Anteilen. Der Überleitungsposten „Ansatz und Bewertung latente Steuern“ enthält im Wesentlichen angesetzte latente Steuern auf bisher nicht berücksichtigte steuerliche Verluste aus Vorjahren in Höhe von 12 Mio. € (Vorjahr: nicht angesetzte latente Steuern auf Verlustvorträge in Höhe von 7 Mio. €).

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

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

	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
Mio. €	**31.12.2017**	31.12.2016	**31.12.2017**	31.12.2016
Immaterielle Vermögenswerte	0	0	34	0
At Equity bewertete Anteile	0	0	126	71
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	0	0	1	0
Steuerliche Verlustvorträge	65	39	0	0
Pensionsrückstellungen	6	4	0	0
Sonstige Rückstellungen	7	0	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	0	0	0	0
Bruttowert	78	43	161	71
Saldierung	–77	–43	–77	–43
Bestand laut Konzernbilanz	**1**	**0**	**84**	**28**

Mit Ausnahme der latenten Steuern auf Pensionsrückstellungen werden Veränderungen der aktiven und passiven latenten Steuern erfolgswirksam erfasst. Die dargestellte Veränderung der latenten Steuern resultiert in Höhe von 34 Mio. € aus Veränderungen des Konsolidierungskreises.

[9] Ergebnis je Aktie

		2017	2016
Ergebnis nach Steuern	Mio. €	3.332	1.374
Ergebnisanteil nicht beherrschender Anteilseigner	Mio. €	0	0
Ergebnisanteil Aktionäre der Porsche SE	Mio. €	3.332	1.374
Ergebnisanteil Stammaktien (unverwässert und verwässert)	Mio. €	1.665,5	686,5
Ergebnisanteil Vorzugsaktien (unverwässert und verwässert)	Mio. €	1.666,5	687,5
Durchschnittliche Anzahl der ausgegebenen Stammaktien	Stück	153.125.000	153.125.000
Durchschnittliche Anzahl der ausgegebenen Vorzugsaktien	Stück	153.125.000	153.125.000
Ergebnis je Stammaktie (unverwässert und verwässert)	€	10,87	4,48
Ergebnis je Vorzugsaktie (unverwässert und verwässert)	€	10,88	4,49

Das Ergebnis je Aktie wird aus der Division des Ergebnisanteils der Aktionäre der Porsche SE durch die durchschnittliche Anzahl der im Geschäftsjahr insgesamt ausgegebenen Aktien ermittelt. Die den Vorzugsaktionären zustehende Mehrdividende von 0,6 Cent je Aktie wurde bei der Ermittlung des Ergebnisses je Stammaktie mindernd berücksichtigt, was zu der vorliegenden Abweichung zwischen dem Ergebnis je Stammaktie und dem Ergebnis je Vorzugsaktie führt.

Maßnahmen, die zu Verwässerungseffekten führen, gab es nicht.

Erläuterungen zur Konzernbilanz

[10] Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen

Mio. €	Geschäfts- oder Firmen-werte	Aktivierte Entwick-lungskosten für Software	Kunden-stämme	Marken	Sonstige Immaterielle Vermögens-werte	Immaterielles Vermögen Gesamt	Sachanlage-vermögen
Anschaffungs-/ Herstellungskosten							
Stand am 1.1.2017	0	0	0	0	0	0	0
Zugänge durch Unternehmens-zusammenschlüsse	213	43	67	14	1	338	7
Zugänge	0	0	0	0	1	1	1
Stand am 31.12.2017	**213**	**43**	**67**	**14**	**1**	**338**	**8**
Abschreibungen							
Stand am 1.1.2017	0	0	0	0	0	0	0
Zugänge	0	2	3	0	0	5	1
Stand am 31.12.2017	**0**	**2**	**3**	**0**	**0**	**5**	**1**
Restbuchwert zum 31.12.2017	**213**	**41**	**64**	**14**	**1**	**333**	**7**

Die Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten beliefen sich auf 1 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €).

Die Überprüfung immaterieller Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer auf Werthaltigkeit erfolgt mindestens einmal jährlich. Zum Bilanzstichtag betraf dies ausschließlich Geschäfts- oder Firmenwerte. Die Überprüfung wird auf der Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheit durchgeführt. Eine Überprüfung findet ebenfalls dann statt, wenn Hinweise dafür vorliegen, dass der Wert gemindert sein könnte.

Der erzielbare Betrag, der im Rahmen des Werthaltigkeitstests dem Buchwert der zahlungsmittelgenerierenden Einheit inklusive des Geschäfts- oder Firmenwerts gegenübergestellt wird, wird als Nutzungswert auf Basis eines Discounted-Cashflow Verfahrens ermittelt.

Der vorliegende Geschäfts- oder Firmenwert ist in voller Höhe dem Segment ITS zuzurechnen. Die zahlungsmittelgenerierende Einheit entspricht dabei dem Segment ITS.

Grundlage für die Ermittlung des Nutzungswerts per 31. Dezember 2017 ist die im Rahmen der Due Diligence durch die Porsche SE aufgestellte Unternehmensplanung für die PTV Group. Die Detailplanungsphase dieser Unternehmensplanung umfasst den Zeitraum bis einschließlich März 2023. Bei der Planung der Umsatzerlöse sowie der EBITDA-Marge wurde davon ausgegangen, dass die PTV Group die positive Entwicklung aus den Geschäftsjahren 2014/15, 2015/16 und 2016/17 weiter fortsetzen kann. Zur Extrapolation der Cashflows über diese

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

Der im Rahmen des Werthaltigkeitstests bestimmte Nutzungswert per 31. Dezember 2017 liegt über dem Buchwert der zahlungsmittelgenerierenden Einheit inklusive des Geschäfts- oder Firmenwerts, sodass entsprechend zum Bilanzstichtag kein Wertberichtigungsbedarf vorlag.

Im Rahmen des Werthaltigkeitstests wurde zudem eine Sensitivitätsanalyse hinsichtlich wesentlicher Bewertungsparameter durchgeführt. Hierbei wurde analysiert, inwieweit eine isolierte Reduktion der nachhaltigen EBITDA-Marge um 10 %, ein isoliertes Absenken der nachhaltigen jährlichen Wachstumsrate um einen Prozentpunkt oder ein isolierter Anstieg der durchschnittlichen gewichteten Kapitalkosten nach Steuern um einen Prozentpunkt Auswirkungen auf den Werthaltigkeitstest haben. Lediglich bei einem isolierten Anstieg des durchschnittlichen gewichteten Kapitalkostensatzes nach Steuern um einen Prozentpunkt liegt der Nutzungswert um einen einstelligen Millionenbetrag unterhalb des Buchwerts.

[11] At Equity bewertete Anteile

Die at Equity bewerteten Anteile betreffen mit 30.339 Mio. € (Vorjahr: 26.739 Mio. €) den Buchwert für die Beteiligung an der Volkswagen AG.

Die Porsche SE verfügt über eine Kreditlinie mit einem Volumen von 1.000 Mio. € und einer Laufzeit bis Oktober 2019. Bei Ziehung der Kreditlinie sind Stammaktien der Volkswagen AG im Wert von 150 % des gezogenen Betrags als Sicherheit zu stellen. Neben dieser Besicherung ist keine Einhaltung von finanzwirtschaftlichen Kennzahlen erforderlich.

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

Grundlage für die Ermittlung des Nutzungswerts war die aktuelle, vom Vorstand der Volkswagen AG aufgestellte Fünf-Jahresplanung (Vorjahr: Fünf-Jahresplanung). Der noch verbliebene Teil der bis zum 31. Dezember 2017 auf Ebene des Volkswagen Konzerns gebildeten Risikovorsorgen hinsichtlich der Auswirkungen der Dieselthematik wurde bei der Ableitung der Cashflows vollständig berücksichtigt.

Die insgesamt im Rahmen des Werthaltigkeitstests für das Geschäftsjahr 2018 unterstellte Entwicklung der operativen Ertragslage liegt dabei im unteren Bereich der Prognose von Volkswagen, die für den Konzern eine operative Rendite von 6,5 % bis 7,5 % bei einer Steigerung des Umsatzes von bis zu 5 % aufweist. Im Hinblick auf den gesamten Fünf-Jahreszeitraum liegt das unterstellte durchschnittliche jährliche Umsatzwachstum im mittleren einstelligen Prozentbereich.

Dem unterstellten Umsatzwachstum liegt die Erwartung zugrunde, dass sich das moderat positive Wachstum der Weltwirtschaft in den kommenden Jahren weiter fortsetzt. Für das Jahr 2018 wird weiterhin mit Belastungen durch geopolitische Spannungen und Konflikte gerechnet. Die höchsten Zuwachsraten werden in den aufstrebenden Wirtschaftsnationen Asiens erwartet. Bezüglich der Automobilmärkte wird mit einem heterogenen Wachstum in den verschiedenen Regionen und einer insgesamt langsamer steigenden Nachfrage nach Neufahrzeugen in 2018 gerechnet. Durch sein einzigartiges Markenportfolio, die Präsenz auf allen wichtigen Märkten der Welt, die breite und gezielt ergänzte Produktpalette sowie wegweisende Technologien und Dienstleistungen befindet sich der Volkswagen Konzern in einer guten Position gegenüber dem Wettbewerb, sodass im Planungszeitraum von moderaten Marktanteilsgewinnen ausgegangen wird.

Die geplante Sachinvestitionsquote im Konzernbereich Automobile im Geschäftsjahr 2018 liegt innerhalb des von Volkswagen erwarteten Korridors von 6,5 % bis 7,0 % der Umsatzerlöse und sinkt im Planungszeitraum auf das Niveau der langfristigen Zielquote von rund 6 % ab. Die Investitionen in Werke und Modelle sowie in die Entwicklung alternativer Antriebe und modularer Baukästen schaffen die Voraussetzungen für profitables, nachhaltiges Wachstum bei Volkswagen.

Bezüglich der operativen Rendite unterstellt die Porsche SE über die Planjahre hinweg eine relativ konstante Entwicklung, die leicht unterhalb des langfristigen Ziels des Volkswagen Konzerns zwischen 7 % und 8 % bis 2025 und damit auch unterhalb der erzielten operativen Rendite vor Sondereinflüssen im Geschäftsjahr 2017 liegt.

Zur Extrapolation der Cashflows über die Detailplanungsphase hinaus wurde eine jährliche Wachstumsrate von 1 % (Vorjahr: 1 %) verwendet. Die nachhaltige operative Rendite wurde dabei unter Berücksichtigung der in den letzten fünf Geschäftsjahren erzielten operativen Renditen (vor Sondereinflüssen) bestimmt. Für die Diskontierung der Cashflows wurde ein durchschnittlicher gewichteter Kapitalkostensatz von 7,9 % (Vorjahr: 7,4 %) für die Beteiligung an der Volkswagen AG herangezogen. Dieser wurde mittels einer Peer Group-Analyse abgeleitet und spiegelt somit eine branchenübliche risikoadäquate Kapitalverzinsung wider.

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

Der im Rahmen des Werthaltigkeitstests bestimmte Nutzungswert liegt deutlich über dem at Equity Buchwert der Beteiligung an der Volkswagen AG. Auch die Sensitivitätsanalyse ergab in allen betrachteten Szenarien einen deutlich über dem Buchwert liegenden Nutzungswert. Im Ergebnis lag entsprechend zum 31. Dezember 2017 kein Wertberichtigungsbedarf vor.

Zudem wurde bezüglich der Beteiligung an INRIX geprüft, ob im Konzernabschluss der Porsche SE ein Wertberichtigungs- oder Wertaufholungsbedarf zum 31. Dezember 2017 vorlag, was nicht der Fall war.

[12] Sonstige finanzielle Vermögenswerte

Mio. €	31.12.2017 kurzfristig	31.12.2017 langfristig	31.12.2017 **Gesamt**	31.12.2016 kurzfristig	31.12.2016 langfristig	31.12.2016 Gesamt
Übrige Finanzanlagen	0	7	7	0	0	0
Derivative Finanzinstrumente	1	0	1	0	0	0
Forderungen aus Zinsen	1	0	1	1	0	1
Übrige sonstige finanzielle Vermögenswerte	2	0	2	2	0	2
	4	**7**	**11**	**3**	**0**	**3**

Etwaigen Ausfallrisiken wird durch Wertberichtigungen Rechnung getragen. Das maximale Ausfallrisiko entspricht den Buchwerten der sonstigen Forderungen und Vermögenswerte. Die kurzfristigen sonstigen Forderungen und Vermögenswerte sind unverzinslich. Es bestehen branchenübliche gestellte Sicherheiten für Verpflichtungen aus Derivatgeschäften in Höhe von 8 Mio. € (Vorjahr: 8 Mio. €).

[13] Übrige Vermögenswerte

Die übrigen Vermögenswerte setzen sich zum Bilanzstichtag wie folgt zusammen:

Mio. €	31.12.2017 kurzfristig	31.12.2017 langfristig	31.12.2017 **Gesamt**	31.12.2016 kurzfristig	31.12.2016 langfristig	31.12.2016 Gesamt
Forderungen aus Langfristfertigung	7	0	7	0	0	0
Forderungen aus Zuschüssen der öffentlichen Hand	2	1	3	0	0	0
Abgrenzungen	3	1	4	1	1	2
	12	**2**	**14**	**1**	**1**	**2**

[14] Wertpapiere

Die Wertpapiere setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	**31.12.2017**	31.12.2016
Rentenpapiere und Investmentfondsanteile	185	189
Asset-Backed Commercial Papers	0	83
	185	**272**

Für die Rentenpapiere und Investmentfondsanteile wird das Wahlrecht zur erfolgswirksamen Bilanzierung zum beizulegenden Zeitwert ausgeübt.

[15] Eigenkapital

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

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

Kapitalrücklage
Die Kapitalrücklage enthält Einstellungen aus Aufgeldern unter Berücksichtigung angefallener Transaktionskosten.

Gewinnrücklagen
Die Gewinnrücklagen enthalten die laufenden und die in Vorjahren von den Konzerngesellschaften erwirtschafteten, noch nicht ausgeschütteten Gewinne, die versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste aus Pensionen unter Berücksichtigung latenter Steuern, die zukünftig über die Gewinn- und Verlustrechnung aufzulösenden Posten sowie die Rücklage at Equity bewerteter Anteile. Die Währungsumrechnungsrücklage war zum 31. Dezember 2017 von untergeordneter Bedeutung (Vorjahr: 0 Mio. €).

Der Bestand der versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste aus Pensionen zum 31. Dezember 2017 beträgt 14 Mio. € (31. Dezember 2016: 15 Mio. €); die hierauf entfallenden latenten Steuern betragen zum 31. Dezember 2017 4 Mio. € (31. Dezember 2016: 4 Mio. €).

Die Rücklage at Equity bewerteter Anteile setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. €	**31.12.2017**	31.12.2016
Reklassifizierbare direkt im Eigenkapital erfasste Aufwendungen und Erträge (Erträge (+), Aufwendungen (–))		
Währungsumrechnung	299	933
Marktbewertung von Wertpapieren (vor Steuern)	37	1
Cashflow Hedges (vor Steuern)	1.523	–181
Steuern	–448	607
Reklassifizierbare Erträge und Aufwendungen aus at Equity bewerteten Anteilen (nach Steuern)	283	48
Gesamt reklassifizierbare direkt im Eigenkapital erfasste Aufwendungen und Erträge	**1.694**	**1.408**
Nicht reklassifizierbare direkt im Eigenkapital erfasste Aufwendungen und Erträge (Erträge (+), Aufwendungen (–))		
Neubewertung von Pensionen (vor Steuern)	–4.600	–4.858
Steuern	1.360	1.421
Nicht reklassifizierbare Erträge und Aufwendungen aus at Equity bewerteten Anteilen (nach Steuern)	25	–3
Gesamt nicht reklassifizierbare direkt im Eigenkapital erfasste Aufwendungen und Erträge	**–3.215**	**–3.440**
Gesamtbestand Rücklage für at Equity bewertete Anteile	**–1.520**	**–2.033**

Gewinnverwendungsvorschlag

Der handelsrechtliche Jahresabschluss der Porsche SE weist zum 31. Dezember 2017 bei einem Jahresüberschuss in Höhe von 235 Mio. € (Vorjahr: Jahresfehlbetrag in Höhe von 70 Mio. €) und Entnahmen aus den Gewinnrücklagen in Höhe von 303 Mio. € (Vorjahr: 378 Mio. €) einen Bilanzgewinn von 538 Mio. € (Vorjahr: 308 Mio. €) aus. Der Vorstand schlägt vor, die Auszahlung einer Dividende je Stammaktie von 1,754 € und je Vorzugsaktie von 1,760 €, das heißt in Höhe von insgesamt 538 Mio. € (Vorjahr: 308 Mio. €), für das Geschäftsjahr 2017 zu beschließen. Die Dividende für das Geschäftsjahr 2016 betrug 1,004 € je Stammaktie und 1,010 € je Vorzugsaktie.

Kapitalmanagement

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

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

Mio. €	**31.12.2017**	31.12.2016
Eigenkapital	31.410	27.894
Anteil am Gesamtkapital	100 %	99 %
Langfristige Finanzschulden	12	0
Kurzfristige Finanzschulden	1	300
Summe Finanzschulden	13	300
Anteil am Gesamtkapital	0 %	1 %
Gesamtkapital	**31.423**	**28.194**

[16] Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

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

Bei den beitragsorientierten Zusagen (Defined Contribution Plans) zahlt das Unternehmen aufgrund gesetzlicher oder vertraglicher Bestimmungen bzw. auf freiwilliger Basis Beiträge an staatliche oder private Rentenversicherungsträger. Mit Zahlung der Beiträge bestehen für das Unternehmen keine weiteren Leistungsverpflichtungen. Die laufenden Beitragszahlungen sind als Aufwand des jeweiligen Jahres ausgewiesen und betrugen 2 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €).

Die im Porsche SE Konzern bestehenden Altersversorgungssysteme umfassen sowohl rückstellungsfinanzierte als auch durch Planvermögen gedeckte Leistungszusagen (Defined Benefit Plans).

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

Versicherungsmathematische Annahmen:
Die Berechnung der Pensionsverpflichtung erfolgt nach versicherungsmathematischen Methoden. Hierin enthalten sind Annahmen zu künftigen Lohn- und Gehaltstrends sowie Rententrends. Der Bewertung liegen die folgenden versicherungsmathematischen Annahmen zugrunde:

	Deutschland	
in %	**2017**	2016
Abzinsungssatz	1,75	1,70
Lohn- und Gehaltssteigerungen	3,00	3,00
Karrieretrend	0,50	0,50
Rentensteigerungen	1,70	1,70

Der Bilanzwert der Pensionsrückstellung leitet sich wie folgt ab:

Mio. €	**2017**	2016
Anwartschaftsbarwert (fondsfinanziert)	5	0
Anwartschaftsbarwert (nicht fondsfinanziert)	32	30
Summe Anwartschaftsbarwert	37	30
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	–1	0
Pensionsrückstellung am 31.12.	**36**	**30**

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

Entwicklung des Barwerts der Pensionsverpflichtungen:

Mio. €	**2017**	2016
Stand am 1.1.	30	24
Dienstzeitaufwand	3	2
Zinsaufwand	1	1
Zwischensumme in GuV erfasster Anteil des Pensionsaufwandes	3	3
Versicherungsmathematische Gewinne (–) und Verluste (+) aus der Änderung demographischer Annahmen	0	0
Versicherungsmathematische Gewinne (–) und Verluste (+) aus der Änderung finanzwirtschaftlicher Annahmen	–1	4
Versicherungsmathematische Gewinne (–) und Verluste (+) aus erfahrungsbedingten Anpassungen	0	0
Zwischensumme im sonstigen Ergebnis erfasster Anteil des Pensionsaufwandes	–1	4
Geleistete Pensionszahlungen	0	0
Effekte aus Änderungen des Konsolidierungskreises	5	0
Wechselkursveränderungen	0	0
Sonstige Veränderungen	0	–1
Stand am 31.12.	**37**	**30**

Bei den dargestellten Sensitivitätsanalysen wurde die Änderung einer Annahme bei sonst gegenüber der ursprünglichen Berechnung konstant bleibenden, anderen Annahmen unterstellt. Mögliche Korrelationseffekte zwischen einzelnen Annahmen wurden daher nicht berücksichtigt.

Mio. €		**31.12.2017**	31.12.2016
Abzinsungssatz	0,50 % Erhöhung	–3	–3
	0,50 % Verminderung	4	3
Rententrend	0,25 % Erhöhung	1	1
	0,25 % Verminderung	–1	–1
Gehaltstrend	0,50 % Erhöhung	1	1
	0,50 % Verminderung	–1	0
Fluktuationsrate	0,25 % Erhöhung	0	0
	0,25 % Verminderung	0	0

Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit bei den Pensionsverpflichtungen beträgt 20 Jahre (Vorjahr: 21 Jahre). Die erwarteten Beiträge für das Geschäftsjahr 2018 betragen 1 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €). Der Zahlungsabfluss der Pensionsrückstellungen wird in Höhe von 2 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) in einem Zeitraum zwischen einem und fünf Jahren und in Höhe von 33 Mio. € (Vorjahr: 28 Mio. €) in einem Zeitraum von mehr als fünf Jahren erwartet.

[17] Sonstige Rückstellungen

Mio. €	31.12.2017 kurzfristig	31.12.2017 langfristig	**31.12.2017 Gesamt**	31.12.2016 kurzfristig	31.12.2016 langfristig	31.12.2016 Gesamt
Sonstige Rückstellungen	80	19	98	75	18	93
Rückstellungen für Boni und Kosten der Belegschaft	5	0	5	4	1	5
Rückstellungen für Prozesskosten	10	17	27	9	17	26
Übrige sonstige Rückstellungen	65	2	66	62	0	62

Der für die Rückstellungen für Prozesskosten ausgewiesene Betrag stellt den voraussichtlichen Erfüllungsbetrag für sämtliche Rechtsstreitigkeiten, an denen die Porsche SE mittelbar oder unmittelbar beteiligt ist, dar. Sie entsprechen in ihrer Höhe den hierfür in den nächsten fünf Jahren erwarteten Anwalts- und Verfahrenskosten (auf die Erläuterungen zu den diesen Rückstellungen zugrundeliegenden Rechtsstreitigkeiten in Anhangangabe [25] wird verwiesen). Die Rückstellungsbeträge und Zeitpunkte der Abflüsse basieren auf Schätzungen und Analysen der Vergangenheit, die stetig fortentwickelt und bei Bedarf angepasst werden.

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

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

Die sonstigen Rückstellungen haben sich wie folgt entwickelt:

Mio. €	Stand 1.1.2017	Zugänge durch Unternehmenszusammenschlüsse	Zuführung	Verbrauch	Auflösung	**Stand 31.12.2017**
Rückstellungen für Boni und Kosten der Belegschaft	5	2	4	6	0	5
Rückstellungen für Prozesskosten	26	0	10	9	0	27
Übrige sonstige Rückstellungen	62	3	10	8	1	66
	93	**6**	**25**	**23**	**1**	**98**

Die Effekte aus der Aufzinsung von Rückstellungen waren im Geschäftsjahr 2017 wie schon im Geschäftsjahr 2016 von untergeordneter Bedeutung.

[18] Finanzschulden

Die Finanzschulden werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert und enthalten zum Bilanzstichtag ein Schuldscheindarlehen in Höhe von 10 Mio. € und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 3 Mio. €. Die Finanzschulden des Vorjahres bestanden ausschließlich gegenüber assoziierten Unternehmen. Sie wurden am 18. Juni 2017 vollständig getilgt.

[19] Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten

Die sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

	31.12.2017			31.12.2016		
Mio. €	kurzfristig	langfristig	**Gesamt**	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Verbindlichkeiten gegenüber assoziierten Unternehmen	14	0	14	16	0	16
Verbindlichkeiten aus Unternehmenserwerb	0	3	3	0	0	0
Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten	1	0	1	0	0	0
Übrige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	4	2	6	1	0	1
	19	**5**	**24**	**17**	**0**	**17**

[20] Übrige Verbindlichkeiten

Die übrigen Verbindlichkeiten setzen sich zum Bilanzstichtag wie folgt zusammen:

	31.12.2017			31.12.2016		
Mio. €	kurzfristig	langfristig	**Gesamt**	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Abgrenzungen	10	0	10	0	0	0
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	4	0	4	0	0	0
Verbindlichkeiten	5	0	5	0	0	0
aus Zuschüssen der öffentlichen Hand	2	0	2	0	0	0
aus sonstigen Steuern	2	0	2	0	0	0
aus Langfristfertigung	1	0	1	0	0	0
Übrige sonstige Verbindlichkeiten	5	0	5	1	0	1
	24	**0**	**24**	**1**	**0**	**1**

Sonstige Angaben

[21] Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

Die Kapitalflussrechnung zeigt, wie sich der Finanzmittelbestand des Porsche SE Konzerns im Laufe des Berichtsjahres durch Mittelzu- und -abflüsse verändert hat. Hierzu werden die Zahlungsströme in der Kapitalflussrechnung nach laufender Geschäftstätigkeit, Investitionstätigkeit sowie Finanzierungstätigkeit unterteilt. Die Zahlungsmittelzu- und -abflüsse aus der Investitions- und Finanzierungstätigkeit werden nach der direkten Methode dargestellt.

Im Zahlungsmittelzu- bzw. -abfluss aus der Investitionstätigkeit der Berichtsperiode sind insbesondere Nettozahlungsmittelabflüsse aus dem Erwerb von Anteilen an der PTV Group sowie aus der Verminderung der Geldanlagen in Wertpapiere und Termingelder enthalten.

Der Zahlungsmittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit betrifft insbesondere Zahlungsmittelabflüsse aus Dividendenzahlungen. Die finanziellen Verbindlichkeiten in der Finanzierungstätigkeit haben sich im Berichtszeitraum wie folgt entwickelt:

Mio. €	Stand am 1.1.2017	Zahlungswirksame Veränderungen	Zahlungsunwirksame Veränderungen	**Stand am 31.12.2017**
Finanzschulden	300	–300	13	13
Finanzielle Verbindlichkeiten in der Finanzierungstätigkeit	**300**	**–300**	**13**	**13**

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

Demgegenüber wird, ausgehend vom Ergebnis nach Steuern, der Mittelzu- bzw. -abfluss aus laufender Geschäftstätigkeit indirekt abgeleitet. Dazu wird das Ergebnis nach Steuern um nicht zahlungswirksame Aufwendungen und Erträge, das sind insbesondere das in den nicht zahlungswirksamen Aufwendungen und Erträgen enthaltene Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen, korrigiert und um die Veränderung der betrieblichen Aktiva und Passiva ergänzt. Zahlungsmittelzuflüsse aus Dividenden sind ebenfalls Bestandteil des Zahlungsmittelzuflusses aus laufender Geschäftstätigkeit.

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

[22] Segmentberichterstattung

Die Geschäftstätigkeit des Porsche SE Konzerns beschränkte sich bis zum Erwerb der PTV Group im Wesentlichen auf das Halten und Verwalten von Beteiligungen, insbesondere an der Volkswagen AG. Die Steuerung des Porsche SE Konzerns erfolgte ausschließlich auf Basis aggregierter Größen. Eine Ressourcenallokation auf verschiedene Unternehmensbereiche fand bisher nicht statt. Somit stellte die Porsche SE mitsamt ihrer at Equity-Beteiligungen nur ein einziges berichtspflichtiges Segment dar, das mit dem Porsche SE Konzern identisch war. Das Erfordernis zur Aufstellung einer Segmentberichterstattung war damit bisher nicht gegeben.

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

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

Berichtssegmente 2017:

Mio. €	PSE	ITS	Summe Segmente	Überleitung	**Konzern 31.12.2017**
Umsatzerlöse mit externen Dritten	0	34	34	0	34
Planmäßige Abschreibungen	0	–6	–6	0	–6
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	3.410	0	3.410	0	3.410
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	3.363	–2	3.361	0	3.361
Finanzierungsaufwendungen	–12	0	–12	0	–12
Übriges Finanzergebnis	4	0	4	0	4
Ergebnis vor Steuern	3.355	–2	3.352	0	3.352
Ertragsteuern	–22	1	–21	0	–21
Ergebnis nach Steuern	3.333	–1	3.332	0	3.332
Zahlungsunwirksame Aufwendungen (–) und Erträge (+)	3.411	0	3.411	0	3.411
Segmentvermögen	31.608	400	32.008	–312	31.696
davon at Equity bewertete Anteile	30.354	0	30.354	0	30.354
davon Zugänge zu den langfristigen Vermögenswerten[1,2]	0	347	347	0	347
Segmentschulden	197	89	285	0	285

[1] inkl. Zugänge durch Unternehmenserwerbe

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

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

Nach Regionen 2017:

Mio. €	Deutschland	Rest von Europa	Nordamerika	Asien	Übrige Märkte	**Gesamt 31.12.2017**
Umsatzerlöse mit externen Dritten	14	14	2	2	3	34
Langfristige Vermögenswerte[1]	30.693	4	0	0	0	30.697

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

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

[23] Sonstige finanzielle Verpflichtungen

	Fällig			**Gesamt**
Mio. €	2018	2019 – 2022	2023 ff.	**31.12.2017**
Verpflichtungen aus langfristigen Miet- und Leasingverträgen	5	10	22	37
Übrige finanzielle Verpflichtungen	2	0	0	2

Zum Bilanzstichtag des Vorjahres bestanden im Porsche SE Konzern Mindestleasingzahlungen in Höhe von 1 Mio. €, die innerhalb des nächsten Jahres fällig wurden.

[24] Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente

1 Grundsätze des Finanzrisikomanagements

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

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

2 Kredit- und Ausfallrisiko

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

Die Anlage von flüssigen Mitteln, Termingeldern und Wertpapieren erfolgt zur Risikostreuung bei unterschiedlichen Kontrahenten. Vertragspartner von Geld- und Kapitalanlagen sowie, bei Bedarf, derivativen Finanzinstrumenten sind nationale und internationale Kontrahenten. Ferner werden gegebenenfalls verschiedene Sicherungsmaßnahmen getroffen, wie beispielsweise die Einholung von Einstandsverpflichtungen.

Bis Juni 2017 bestand zudem ein Kredit- und Ausfallrisiko in Höhe gegebener Finanzgarantien.

Durch den Hinzuerwerb der PTV Group ergibt sich darüber hinaus ein Kreditrisiko im operativen Bereich, das im Wesentlichen aus der möglichen Zahlungsunfähigkeit der Kunden und dem damit verbundenen Forderungsausfall resultiert. Vor Vertragsabschluss mit potenziellen Kunden prüft die PTV Group die Bonität der Vertragspartner und vereinbart risikoadjustierte individuelle Zahlungskonditionen. Darüber hinaus verfügt die PTV Group über ein Forderungsmanagement mit angeschlossenem Mahnwesen, das die Forderungsbestände fortlaufend überwacht und im Falle des Zahlungsverzugs notwendige Maßnahmen einleitet.

Die Forderungsbestände sowie die weiteren im Konzern gehaltenen finanziellen Vermögenswerte werden regelmäßig auf Wertberichtigungsbedarf überprüft und dem Adressenausfallrisiko

wird durch angemessene Wertberichtigungen unter Berücksichtigung bestehender Sicherheiten Rechnung getragen.

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

Die Bonitätseinstufung der finanziellen Vermögenswerte wird anhand von Laufzeitbändern vorgenommen. Die Bruttobuchwerte innerhalb der Laufzeitbänder stellen sich wie folgt dar:

Mio. €	Weder überfällig noch wertgemindert	Wertgemindert	Nicht wertgemindert und in den Laufzeitbändern überfällig			**Bruttobuchwerte 31.12.2017**
			bis 30 Tage	mehr als 30 bis 90 Tage	mehr als 90 Tage	
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	**7**	**0**	**0**	**0**	**0**	**7**
Langfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte	7	0	0	0	0	7
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet	**778**	**2**	**3**	**2**	**4**	**788**
Langfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte	0	0	0	0	0	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9	2	3	2	4	20
Kurzfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte	4	0	0	0	0	4
Wertpapiere	0	0	0	0	0	0
Termingeldanlagen	101	0	0	0	0	101
Flüssige Mittel	664	0	0	0	0	664
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Vermögenswerte	**186**	**0**	**0**	**0**	**0**	**186**
Kurzfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte	1	0	0	0	0	1
Wertpapiere	185	0	0	0	0	185
	971	**2**	**3**	**2**	**4**	**981**

Im Vorjahr existierten keine überfälligen oder wertberichtigten finanziellen Vermögenswerte.

Zum Bilanzstichtag bestehen hinsichtlich der nicht wertgeminderten finanziellen Vermögenswerte keine Indikatoren, die darauf hindeuten, dass ein zusätzlicher Wertberichtigungsbedarf erforderlich wäre.

Die Wertberichtigungen haben sich im Geschäftsjahr wie folgt entwickelt und beziehen sich ausschließlich auf den operativen Bereich der PTV Group:

Mio. €	2017
Stand am 1.1.	0
Änderungen Konsolidierungskreis	2
Zuführung	0
Inanspruchnahme	–1
Auflösung	–1
Währungs- und sonstige Veränderungen	0
Stand am 31.12.	**1**

3 Liquiditätsrisiko

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

Die Zahlungsfähigkeit und Liquiditätsversorgung des Porsche SE Konzerns wird durch eine Liquiditätsplanung laufend überwacht. Darüber hinaus stellen eine Liquiditätsreserve in Form von Barmitteln und bestätigte Kreditlinien die Zahlungsfähigkeit und die Liquiditätsversorgung sicher. Die Kreditlinien belaufen sich zum Bilanzstichtag auf 1.010 Mio. € (Vorjahr: 1.000 Mio. €), die weder zum Bilanzstichtag noch zum Stichtag des Vorjahres in Anspruch genommen wurden. Darüber hinaus bestehen Finanzschulden in Höhe von 13 Mio. € (Vorjahr: 300 Mio. €).

Auf die Erläuterungen zur Steuerung von Liquiditätsrisiken auf Ebene des Porsche SE Konzerns innerhalb des Kapitels „Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung“ im Konzernlagebericht wird verwiesen.

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

	Verbleibende vertragliche Fälligkeiten			
Mio. €	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt
31.12.2017				
Langfristige Finanzschulden	0	13	0	13
Langfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	0	5	0	5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5	0	0	5
Kurzfristige Finanzschulden	1	0	0	1
Kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten (ohne Derivate)	18	0	0	18
Kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten (nur Derivate)	19	0	0	19
	43	**17**	**0**	**61**
31.12.2016				
Finanzschulden	313	0	0	313
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2	0	0	2
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	14	0	0	14
Derivative Finanzinstrumente	21	0	0	21
Finanzgarantien	251	0	0	251
	601	**0**	**0**	**601**

Die Finanzgarantien bestanden bis Juni 2017 und waren für Finanzschulden des Volkswagen Konzerns ausgesprochen. Für diese Finanzgarantien bestand in voller Höhe eine Freistellungsverpflichtung der Volkswagen AG.

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, sonstiger 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 Eigenkapital resultieren im Wesentlichen aus in dem Spezialfonds gehaltenen und zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Rentenpapieren, Investmentfondsanteilen und derivativen Finanzinstrumenten.

Generell erfolgt eine Diversifikation des Risikos aus diesen Finanzinstrumenten durch Streuung der Mittel des Fonds über verschiedene Asset Manager bzw. Strategien. Zudem werden die hieraus resultierenden Risiken mithilfe von Anlagerichtlinien begrenzt, in denen neben Kontrahenten, Produkten und Währungen insbesondere auch ein Risikobudget festgelegt wird. Das Risikobudget wird auf Jahressicht vergeben und liegt im niedrigen einstelligen Prozentbereich. Zur Steuerung wird außerdem in Abhängigkeit vom vergebenen Risikobudget eine Zielrendite für die langfristige Performance bestimmt.

Zur Darstellung von Marktpreisrisiken für diese Finanzinstrumente werden die Zins- und Aktienkursrisiken mittels Value at Risk auf Basis einer historischen Simulation gemessen. Die Value at Risk-Berechnung gibt die Größenordnung eines möglichen Verlusts des Gesamtportfolios an, der mit einer Wahrscheinlichkeit von 99 % innerhalb eines Zeitraums von 10 Tagen nicht überschritten wird. Die bei der Ermittlung des Value at Risk verwendeten historischen Marktdaten reichen dabei auf einen Zeitraum von in der Regel 250 Handelstagen zurück. Der gesamte Value at Risk für diese Finanzinstrumente betrug zum Bilanzstichtag 1 Mio. € (31. Dezember 2016: 2 Mio. €).

Darüber hinaus bestehen auf Ebene der PTV Group Zinsrisiken hinsichtlich der Höhe künftiger Zinszahlungen aus einem variabel verzinslichen Darlehen, das zum Bilanzstichtag mit 10 Mio. € valutiert. Die Auswirkungen auf das Vorsteuerergebnis bei einer Änderung des Marktzinsniveaus um +100 / -100 Basispunkte sind von untergeordneter Bedeutung. Erfolgsneutrale Auswirkungen auf das Eigenkapital ergäben sich keine.

4.2 Währungsrisiko

Durch den Erwerb der PTV Group ist der Porsche SE Konzern im operativen Bereich Risiken aufgrund von Wechselkursschwankungen ausgesetzt. Verträge der PTV Group werden teilweise in Fremdwährung abgeschlossen. Sofern diesen keine gegenläufigen Geschäfte in gleicher Fremdwährung entgegenstehen, haben Wechselkursschwankungen aus diesen Vertragsbeziehungen eine Auswirkung auf das Ergebnis und die Liquidität. Dieses Währungsrisiko wird durch die PTV AG zentral überwacht und gegebenenfalls durch Sicherungsgeschäfte reduziert. Zum Bilanzstichtag waren keine Sicherungsgeschäfte abgeschlossen.

Die zum Bilanzstichtag bei der PTV Group bestehenden Fremdwährungsbestände sind für den Porsche SE Konzern von untergeordneter Bedeutung. Eine Veränderung der wesentlichen Wechselkurse um 10 % führt jeweils zu Effekten auf das Vorsteuerergebnis von unter 1 Mio. €.

5 Wertangaben zu Finanzinstrumenten

Die folgende Aufstellung zeigt die Überleitung der Bilanzposten zu den Klassen von Finanzinstrumenten sowie die Gegenüberstellung der Buchwerte und der beizulegenden Zeitwerte:

Mio. €	Bewertungskategorie nach IAS 39	**31.12.2017** Buchwert	**31.12.2017** Beizulegender Zeitwert	31.12.2016 Buchwert	31.12.2016 Beizulegender Zeitwert
Aktiva					
Langfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte	AfS	7	7	0	0
Langfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte	LaR	0	0	0	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	18	18	0	0
Kurzfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte	LaR	4	4	3	3
Kurzfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte	FVTPL	1	1	0	0
Wertpapiere	FVTPL	185	185	189	189
Wertpapiere	LaR	0	0	83	83
Termingeldanlagen	LaR	101	101	679	679
Flüssige Mittel	LaR	664	664	648	648
Passiva					
Langfristige Finanzschulden	FLAC	12	12	0	0
Langfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	FLAC	2	2	0	0
Langfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	FVtPL*	3	3	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	FLAC	5	5	2	2
Kurzfristige Finanzschulden	FLAC	1	1	300	312
Kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	FLAC	18	18	17	17
Kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	FVtPL	1	1	0	0

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

Die Bewertung der langfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerte erfolgt gemäß IAS 39.46 (c) zu Anschaffungskosten.

Die Zuordnung der beizulegenden Zeitwerte auf die Stufen richtet sich nach der Verfügbarkeit beobachtbarer Marktpreise auf einem aktiven Markt. In Stufe 1 werden beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten dargestellt, für die ein Marktpreis auf aktiven Märkten ermittelt werden kann. In Stufe 2 werden die beizulegenden Zeitwerte von Finanzinstrumenten dargestellt, für die Marktdaten direkt oder indirekt beobachtbar sind. Als wesentliche Parameter werden hierbei insbesondere Zinskurven, Index- und Währungskurse verwendet. Die ausgewiesenen beizulegenden Zeitwerte der Vermögenswerte werden mittels Kursverfahren, Barwertmethoden oder dem Net Asset Value Ansatz ermittelt. Die ausgewiesenen beizulegenden Zeitwerte der Finanzschulden werden unter Verwendung der Parameter mittels Discounted Cashflow-Berechnungen oder Black Scholes Modellen ermittelt. Beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten der Stufe 3 werden anhand von nicht direkt auf einem aktiven Markt beobachtbaren Faktoren errechnet.

Bei kurzfristigen finanziellen Vermögenswerten und Schulden, die nicht zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden, stellt der Buchwert eine vernünftige Annäherung an den beizulegenden Zeitwert dar. Umgliederungen zwischen den Stufen werden zu den jeweiligen Bilanzstichtagen berücksichtigt.

Die zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumente umfassen übrige Finanzanlagen, zum beizulegenden Zeitwert designierte originäre Finanzinstrumente sowie derivative Finanzinstrumente, für die kein Hedge Accounting angewendet wird.

Die nachfolgende Übersicht enthält die Aufteilung dieser Finanzinstrumente nach Stufen:

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

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

Mio. €	31.12.2016	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte				
Wertpapiere	189	0	189	0

In den Wertpapieren wurde im Geschäftsjahr 2017 aufgrund des Übergangs der Bewertungslogik von beobachtbaren Marktdaten auf Marktpreise eine Umgliederung von Stufe 2 in Stufe 1 in Höhe von 56 Mio. € vorgenommen.

Der beizulegende Zeitwert der sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten, der der Stufe 3 zugeordnet wurde, resultiert aus einer Earn-Out Verpflichtung, die im Rahmen des Erwerbs der PTV Group als bedingte Gegenleistung angesetzt wurde (vgl. die Ausführungen im Abschnitt „Konzernanteilsbesitzliste zum 31. Dezember 2017“).

Das Nettoergebnis der jeweiligen Bewertungskategorie stellt sich wie folgt dar:

Mio. €	Zinsaufwendungen (–) und -erträge (+)	Erfolgswirksame Bewertung zum beizulegenden Zeitwert	Wertminderungen (–)/ Rücknahme von Wertminderungen (+)	**2017**	2016
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente	0	3	0	3	2
Kredite und Forderungen	0	0	1	1	1
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete bedingte Gegenleistungen	0	0	0	0	0
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten (FLAC)	–11	0	0	–11	–21
	–10	**3**	**0**	**–7**	**–18**

Die Nettoergebnisse aus der Kategorie „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente“ enthalten Erträge und Aufwendungen aus derivativen Finanzinstrumenten, die der Kategorie „zu Handelszwecken gehalten“ zuzuordnen sind, sowie aus der Neubewertung von zum beizulegenden Zeitwert designierten Rentenpapieren und Investmentfondsanteilen.

Die Nettoergebnisse aus der Kategorie „Kredite und Forderungen“ umfassen sämtliche Erträge aus der Geldanlage.

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

Die nachfolgende Tabelle enthält die Nominalvolumina der aktivierten und passivierten derivativen Finanzinstrumente:

Mio. €	Nominalvolumen			Nominalvolumen gesamt
	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Restlaufzeit 1 – 5 Jahre	Restlaufzeit größer 5 Jahre	
31.12.2017				
Zinssicherung mit positivem Buchwert	52	0	0	52
Aktienoptionen mit positivem Buchwert	8	0	0	8
Warenterminkontrakte mit positivem Buchwert	9	0	0	9
Zinssicherung mit negativem Buchwert	62	0	0	62
Aktienoptionen mit negativem Buchwert	31	0	0	31
Warenterminkontrakte mit negativem Buchwert	9	0	0	9
	171	**0**	**0**	**171**

Mio. €	Nominalvolumen			Nominalvolumen gesamt
	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Restlaufzeit 1 – 5 Jahre	Restlaufzeit größer 5 Jahre	
31.12.2016				
Zinssicherung mit positivem Buchwert	22	0	0	22
Aktienoptionen mit positivem Buchwert	8	0	0	8
Warenterminkontrakte mit positivem Buchwert	5	0	0	5
Zinssicherung mit negativem Buchwert	77	0	0	77
Aktienoptionen mit negativem Buchwert	19	0	0	19
Warenterminkontrakte mit negativem Buchwert	5	0	0	5
	136	**0**	**0**	**136**

[25] Eventualschulden aus Rechtsstreitigkeiten

Die Porsche SE ist seit mehreren Jahren an verschiedenen Klageverfahren beteiligt. Nachfolgend wird die Risikoeinschätzung der Porsche SE zu den zum 31. Dezember 2017 anhängigen Klageverfahren wiedergegeben. Für sämtliche Verfahren wurden bisher ausschließlich Rückstellungen für die erwarteten Anwalts- und Verfahrenskosten, nicht aber für die zugrundeliegenden Streitgegenstände erfasst, da die Erfolgswahrscheinlichkeit der Kläger mit unter 50 % eingeschätzt wird. Aufgrund der Komplexität der zugrundeliegenden Sachverhalte und Rechtsfragen wird im Folgenden das finanzielle Ausmaß in Höhe des geltend gemachten Streitwertes angeführt. Die Entwicklung sämtlicher im Geschäftsjahr 2017 anhängiger Klageverfahren und rechtlicher Risiken ist im Konzernlagebericht und Lagebericht der Porsche SE im Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“ dargestellt.

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

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

Des Weiteren sind bzw. waren folgende Verfahren im Zusammenhang mit dem Vorwurf der Marktmanipulation rechtshängig:

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

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

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

Klageverfahren und rechtliche Risiken im Zusammenhang mit der Dieselthematik
Im Zusammenhang mit der Dieselthematik (siehe dazu die Darstellung im Abschnitt „Die Dieselthematik“ im Kapitel „Schätzungen und Beurteilungen des Managements“) sind gegen die Porsche SE folgende Ansprüche geltend gemacht worden:

Seit April 2016 sind gegen die Porsche SE 189 Klageverfahren vor dem Landgericht Stuttgart anhängig gemacht oder zum Landgericht Stuttgart verwiesen worden. Eine Klage wurde im November 2017 zurückgenommen. Die anhängigen Klagen sind auf Zahlung von Schadensersatz, soweit beziffert, in Höhe von insgesamt rund 934 Mio. € (zzgl. Zinsen) und teils auf Feststellung einer Schadensersatzverpflichtung gerichtet. Die Kläger werfen der Porsche SE angeblich pflichtwidrig unterlassene 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 Volkswagen AG und die Kläger haben in einem Teil dieser Verfahren Befangenheitsanträge gestellt, über die noch nicht entschieden ist. Ein Teil der Kläger hat Musterverfahrensanträge nach dem KapMuG gestellt. Die Porsche SE hat hilfsweise für den Fall, dass das Landgericht Stuttgart Klagen nicht ohne weiteres abweist, in insgesamt zehn dieser Verfahren den Erlass eines KapMuG-Vorlagebeschlusses mit sechs näher bezeichneten Feststellungszielen beantragt. Das Landgericht Stuttgart hat mit Blick auf die vorgenannten KapMuG-Anträge am 28. Februar 2017 einen Vorlagebeschluss erlassen, mit dem es insgesamt neun der von den Klägern geltend gemachten Feststellungsziele sowie die vorgenannten sechs hilfsweise von der Porsche SE geltend gemachten Feststellungsziele dem Oberlandesgericht Stuttgart zur Entscheidung vorlegt. Das Landgericht Stuttgart hat zudem am 6. Dezember 2017 in einem Verfahren gegen die Volkswagen AG einen KapMuG-Vorlagebeschluss bezüglich Fragen der örtlichen Zuständigkeit in Bezug auf Anlegerklagen im Zusammenhang mit der Dieselthematik erlassen. Die Kläger haben zum Teil Verfahrensaussetzungen im Hinblick auf diesen Vorlagebeschluss beantragt. Zum Teil haben die Kläger Verfahrensaussetzungen nach dem KapMuG im Hinblick auf einen KapMuG-Vorlagebeschluss des Landgerichts Braunschweig in Schadensersatzverfahren, die gegen die Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieselthematik geführt werden, beantragt. Es ist derzeit offen, in welchem Umfang die beim Landgericht Stuttgart anhängigen Verfahren etwa im Hinblick auf den Vorlagebeschluss des Landgerichts Braunschweig oder im Hinblick auf die Vorlagebeschlüsse des Landgerichts Stuttgart ausgesetzt werden. 102 Verfahren hat das Landgericht Stuttgart seit Anfang Mai 2017 im Hinblick auf seinen Vorlagebeschluss vom 28. Februar 2017 ganz oder teilweise ausgesetzt und, soweit das Landgericht Stuttgart die Verfahren nicht ausgesetzt hat, zum Teil eine Klagerücknahme angeregt. In 28 Verfahren hat das Landgericht Stuttgart per Beschluss entschieden, dass das jeweilige Verfahren nicht im Hinblick auf seinen Vorlagebeschluss vom 28. Februar 2017 ausgesetzt wird. Die Porsche SE hält die Klagen für unbegründet.

Vor dem Landgericht Braunschweig sind seit September 2016 sieben Klagen gegen die Porsche SE erhoben worden. Die Porsche SE ist dabei jeweils gemeinsam mit der Volkswagen AG verklagt. Die Klagen stützen sich auf angebliche Schadensersatzansprüche wegen unterlassener unverzüglicher Veröffentlichung von Insiderinformationen. Sie zielen auf die Leistung von Schadensersatz durch die Porsche SE in Höhe von ursprünglich insgesamt rund 170.000 € ab. Die Volkswagen AG hat in Bezug auf fünf Klagen beim Oberlandesgericht Braunschweig Anträge auf Bestimmung des Landgerichts Braunschweig als zuständiges Gericht gestellt. In Bezug auf vier Verfahren hat zudem die Klägerseite entsprechende Gerichtsstandsbestimmungsanträge

beim Oberlandesgericht Braunschweig gestellt. Das Oberlandesgericht Braunschweig hat im Oktober 2017 in zwei Verfahren mit einem Gesamtstreitwert von rund 136.000 € das Landgericht Stuttgart als zuständiges Gericht bestimmt. Das Landgericht Braunschweig hat die beiden Verfahren dementsprechend an das Landgericht Stuttgart abgegeben. In drei Verfahren hat das Oberlandesgericht Braunschweig die Gerichtsstandsbestimmungsanträge zurückgewiesen. Die Klägerseite hat teilweise die Aussetzung des Verfahrens im Hinblick auf den KapMuG-Vorlagebeschluss des Landgerichts Braunschweig beantragt. Teilweise haben die Kläger ihr Einverständnis mit einer solchen Aussetzung erklärt. Ein Teil der Kläger hat zudem die Aussetzung auf den Vorlagebeschluss des Landgerichts Stuttgart vom 6. Dezember 2017 bezüglich Fragen der örtlichen Zuständigkeit beantragt. Eines der an das Landgericht Stuttgart abgegebenen Verfahren hatte das Landgericht Braunschweig zuvor hinsichtlich der Volkswagen AG im Hinblick auf den Vorlagebeschluss des Landgerichts Braunschweig ausgesetzt. Mit Beschlüssen vom 21. Februar 2018 hat das Landgericht Braunschweig zwei der bei ihm anhängigen Verfahren hinsichtlich der Porsche SE und der Volkswagen AG im Hinblick auf den Vorlagebeschluss des Landgerichts Braunschweig sowie den Vorlagebeschluss des Landgerichts Stuttgart vom 6. Dezember 2017 bezüglich Fragen der örtlichen Zuständigkeit ausgesetzt. Die Porsche SE prüft, ob sie gegen diese Beschlüsse Rechtsbehelfe ergreift. Eine Entscheidung über die Aussetzung der übrigen drei noch anhängigen Verfahren steht noch aus. Die Porsche SE hält die Klagen für unzulässig und unbegründet.

Im November 2015 hat ein Käufer eines Volkswagen- und eines Audi 3,0 l TDI-Dieselfahrzeugs im US-Bezirksgericht für den Eastern District of Michigan unter anderem gegen die Volkswagen AG und die Porsche SE eine Sammelklage erhoben. Der Kläger behauptet, die Beklagten hätten US-Verbraucher auf betrügerische Weise veranlasst, Volkswagen-, Audi- und Porsche-2,0 l TDI- und 3,0 l TDI-Dieselfahrzeuge zu kaufen, die verbotene Abschaltvorrichtungen eingebaut haben. Die Ansprüche dieses Klägers gegen die Porsche SE haben sich im Geschäftsjahr 2017 erledigt.

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

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

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

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

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

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

[26] Nahestehende Unternehmen und Personen

Nach IAS 24 müssen 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.

Zwischen dem Porsche SE Konzern und den Familien Porsche und Piëch sowie deren verbundenen Unternehmen bestanden im Berichtszeitraum wie im Vorjahreszeitraum nur Leistungsbeziehungen von untergeordneter Bedeutung.

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 2017 ebenso wie in der Vergleichsperiode Mitglieder des Aufsichtsrats und Vorstands der Porsche SE sowie deren nahe Familienangehörige. Unternehmen des Porsche SE Konzerns haben mit Mitgliedern des Aufsichtsrats oder des Vorstands als Personen in Schlüsselpositionen sowie deren nahen Familienangehörigen bzw. mit Gesellschaften, in deren Geschäftsführungs- oder Aufsichtsgremien diese Personen vertreten sind und über die die Porsche SE keinen maßgeblichen Einfluss hat bzw. gemeinschaftliche Führung ausübt, wie im Vorjahr keine Geschäfte vorgenommen.

Die Angabepflichten nach IAS 24 umfassen darüber hinaus Personen und Unternehmen, auf die der Porsche SE Konzern einen maßgeblichen Einfluss ausüben kann. Die Porsche SE übte in der Berichtsperiode und in der Vergleichsperiode insbesondere maßgeblichen Einfluss auf den Volkswagen Konzern und den INRIX Konzern aus.

Es werden sämtliche Beziehungen zu den jeweiligen Mutter- und Tochterunternehmen dieser beiden Konzerne dargestellt. Im Berichtsjahr bestanden Leistungsbeziehungen zum INRIX Konzern, die von untergeordneter Bedeutung waren (Vorjahr: keine Leistungsbeziehungen). In den erbrachten Lieferungen und Leistungen sind von der Volkswagen AG erhaltene Dividenden in Höhe von 308 Mio. € (Vorjahr: 17 Mio. €) enthalten. Aus der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG im Geschäftsjahr 2012 (im Folgenden auch: die „Betriebseinbringung“ oder „Einbringung“) unmittelbar resultierende Verpflichtungen sind mit einem Betrag in Höhe von 12 Mio. € (Vorjahr: 12 Mio. €) in den sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten erfasst.

Darüber hinaus wurden bis Juni 2017 gegenüber einer Gesellschaft des Volkswagen Konzerns Finanz- und sonstige Garantien mit einem Nominalvolumen von 250 Mio. € zuzüglich Zinsen gegeben, für die die Wahrscheinlichkeit einer Inanspruchnahme als sehr gering eingeschätzt wurde und für die eine Freistellungserklärung der Volkswagen AG in Höhe von 100 % vorlag.

Zudem bestehen Beziehungen zwischen der Porsche SE und dem Volkswagen Konzern im Finanzdienstleistungsbereich. Diese führten zu Finanzerträgen in Höhe von 0 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €); dem standen Finanzierungs- und sonstige Aufwendungen in Höhe von 11 Mio. € (Vorjahr: 22 Mio. €) gegenüber. In den Verbindlichkeiten war hierauf im Vorjahr ein Betrag in Höhe von 303 Mio. € zurückzuführen.

Darüber hinaus bestanden Beziehungen im Dienstleistungsbereich, die zu einer Erfassung von erbrachten Leistungen in Höhe von 0 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €) und empfangenen Lieferungen und Leistungen in Höhe von insgesamt 4 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. €) führten. In den Verbindlichkeiten sind aufgrund dieser Beziehungen 2 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €) erfasst. Die aus diesen Beziehungen resultierenden erbrachten Lieferungen und Leistungen führten im Geschäftsjahr 2017 zu Forderungen in Höhe von 0 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €).

Im Rahmen der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG 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 stellt die Porsche SE von bestimmten Finanzgarantien, die die Porsche SE gegenüber Gläubigern der Gesellschaften des Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzerns gegeben hat, frei (auf Anhangangabe [24] wird verwiesen). Die Freistellung umfasste bis Juni 2017 auch Finanzgarantien, die die Porsche SE gegenüber den Anleihegläubigern der Porsche Holding Finance plc, Dublin/Irland, bezüglich der Zinszahlung und Rückzahlung von Anleihen in einem Gesamtvolumen von insgesamt 250 Mio. € gegeben hat. Im Rahmen der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG verpflichtete sich die Volkswagen AG, für die gegenüber externen Gläubigern gegebenen Garantien, unter Berücksichtigung der Freistellung im Innenverhältnis, eine marktübliche Haftungsvergütung zu übernehmen.
- Die Porsche SE hat die Porsche Holding Stuttgart GmbH, die Porsche AG sowie deren Rechtsvorgänger im Rahmen der Einbringung unter bestimmten Voraussetzungen von steuerlichen Nachteilen freigestellt, die über die auf Ebene dieser Gesellschaften passivierten Verpflichtungen aus Zeiträumen bis einschließlich 31. Juli 2009 hinausgehen. Umgekehrt hat sich die Volkswagen AG grundsätzlich verpflichtet, etwaige steuerliche Vorteile der Porsche Holding Stuttgart GmbH, der Porsche AG sowie deren Rechtsvorgängern und Tochterunternehmen, die Veranlagungszeiträume bis zum 31. Juli 2009 betreffen, an die Porsche SE zu erstatten (auf den Abschnitt „Schätzungen und Beurteilungen des Managements“ wird verwiesen).
- Die Porsche SE stellt ihre im Rahmen der Betriebseinbringung eingebrachten Tochterunternehmen sowie die Porsche Holding Stuttgart GmbH und die Porsche AG von bestimmten Verpflichtungen gegenüber der Porsche SE frei, die den Zeitraum bis einschließlich 31. Dezember 2011 betreffen und über die auf Ebene dieser Gesellschaften für diesen Zeitraum hierfür passivierte Verpflichtungen hinausgehen.
- Die Porsche SE stellt die Porsche Holding Stuttgart GmbH und die Porsche AG von Verpflichtungen aus bestimmten Rechtsstreitigkeiten frei; dies schließt die Kosten für eine angemessene Rechtsverteidigung ein.
- Zudem stellt die Porsche SE die Volkswagen AG, die Porsche Holding Stuttgart GmbH, die Porsche AG und deren Tochterunternehmen hälftig von Steuern (außer Ertragsteuern) frei, die auf deren Ebene im Zusammenhang mit der Einbringung entstehen und die bei Ausübung der Call-Optionen auf die bei der Porsche SE bis zur Einbringung verbliebenen Anteile an der Porsche Holding Stuttgart GmbH nicht angefallen wären. Entsprechend stellt die Volkswagen AG die Porsche SE hälftig von derartigen, bei der Gesellschaft anfallenden Steuern frei. Darüber hinaus wird die Porsche Holding Stuttgart GmbH hälftig von infolge der Verschmelzung ausgelösten Grunderwerbsteuern und sonstigen Kosten freigestellt.
- Es wurde darüber hinaus die verursachungsgerechte Allokation etwaiger nachträglicher Umsatzsteuerforderungen bzw. -verbindlichkeiten aus Vorgängen bis zum 31. Dezember 2009 zwischen der Porsche SE und der Porsche AG vereinbart.
- Im Einbringungsvertrag wurden zwischen der Porsche SE und dem Volkswagen Konzern verschiedene Informations-, Verhaltens- und Mitwirkungspflichten vereinbart.

- 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.
- 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 nachfolgende Übersicht enthält die zwischen dem Porsche SE Konzern und nahestehenden Unternehmen und Personen erbrachten und empfangenen Lieferungen und Leistungen sowie bestehende Forderungen und Verbindlichkeiten.

	Erbrachte Lieferungen und Leistungen		Empfangene Lieferungen und Leistungen	
Mio. €	**2017**	2016	**2017**	2016
Assoziierte Unternehmen	309	20	15	25
	309	**20**	**15**	**25**

	Forderungen		Verbindlichkeiten	
Mio. €	**31.12.2017**	31.12.2016	**31.12.2017**	31.12.2016
Assoziierte Unternehmen	0	1	14	316
	0	**1**	**14**	**316**

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

Mio. €	**2017**	2016
Kurzfristig fällige Leistungen	4,8	3,7
Andere langfristig fällige Leistungen	0,2	0,9
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,9	0,7
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,0	0,0

Andere langfristig fällige Leistungen betreffen die Zuführung zu Rückstellungen für den langfristigen Teil der variablen Vergütung der Vorstandsmitglieder der Porsche SE. Die Aufwendungen für Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses enthalten die Zuführung zu Pensionsrückstellungen.

Zum Ende des Geschäftsjahres bestanden ausstehende Salden für die Vergütung von Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern der Porsche SE in Höhe von 6,5 Mio. € (Vorjahr: 8,1 Mio. €).

[27] Bezüge des Aufsichtsrats und des Vorstands

Die Gesamtbezüge der Mitglieder des Vorstands der Porsche SE belaufen sich im Geschäftsjahr 2017 auf 4,0 Mio. € (Vorjahr: 4,8 Mio. €).

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2017 belaufen sich auf 1,1 Mio. € (Vorjahr: 1,1 Mio. €).

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

[28] Honorar des Abschlussprüfers

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

T€	**2017**	2016
Abschlussprüfung	758	291
Andere Bestätigungsleistungen	45	44
Steuerberatungsleistungen	368	557
Sonstige Leistungen	261	23
	1.432	**915**

In dem Posten Abschlussprüfungsleistungen ist das Honorar für die Jahresabschlussprüfung der Porsche SE und ihrer deutschen Tochterunternehmen sowie für die Konzernabschlussprüfung erfasst. Die anderen Bestätigungsleistungen enthalten Honorare für die prüferische Durchsicht des Halbjahresfinanzberichts. Die sonstigen Leistungen setzen sich überwiegend aus Honoraren für Leistungen im Zusammenhang mit der Durchführung von Due Diligences zusammen.

[29] Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche SE haben im Mai 2017 die nach § 161 AktG vorgeschriebene Erklärung abgegeben und den Aktionären der Porsche SE auf der Homepage www.porsche-se.com dauerhaft zugänglich gemacht.

[30] Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Es ergaben sich mit Ausnahme der in Anhangangabe [25] „Eventualschulden aus Rechtsstreitigkeiten“ dargestellten Entwicklungen keine berichtspflichtigen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.

Stuttgart, den 2. März 2018

Porsche Automobil Holding SE
Der Vorstand

Hans Dieter Pötsch Dr. Manfred Döss Matthias Müller Philipp von Hagen

Versicherung der gesetzlichen Vertreter (Bilanzeid)

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 2. März 2018

Porsche Automobil Holding SE
Der Vorstand

Hans Dieter Pötsch Dr. Manfred Döss Matthias Müller Philipp von Hagen

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Porsche Automobil Holding SE

Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

Prüfungsurteile
Wir haben den Konzernabschluss der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, (im Folgenden kurz „Porsche SE“ oder „Gesellschaft“) und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2017, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzerngesamtergebnisrechnung, dem Konzerneigenkapitalspiegel und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2017 bis zum 31. Dezember 2017 sowie dem Konzernanhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der Porsche SE, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst wurde, (nachfolgend „Konzernlagebericht“) für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2017 bis zum 31. Dezember 2017 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 2017 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 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.

Hinweis zur Hervorhebung eines Sachverhalts - Dieselthematik

Wie vom Vorstand unter anderem in den Abschnitten „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“, „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern“ und „Chancen und Risiken der Porsche SE“ und „Chancen und Risiken des Volkswagen Konzerns“ des Konzernlageberichts erläutert, war die Porsche SE als Mehrheitsaktionär der Volkswagen AG, Wolfsburg, (im Folgenden „VW AG“) weiterhin aus der Dieselthematik insbesondere im Rahmen ihres Ergebnisses aus at Equity bewerteten Anteilen sowie durch die Entwicklung der anteiligen Börsenkapitalisierung der Vorzugs- und Stammaktien beeinflusst.

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

Die zum 31. Dezember 2017 im Konzernabschluss der VW AG gebildeten Rückstellungen für rechtliche Risiken im Zusammenhang mit der Dieselthematik basieren auf dem gegenwärtigen Kenntnisstand der VW AG. Aufgrund des noch nicht abgeschlossenen Stadiums der unabhängigen und umfangreichen Untersuchungen, sowie der Vielschichtigkeit der einzelnen Einflussfaktoren und den noch andauernden Abstimmungen mit den Behörden unterliegen nach Einschätzung der VW AG die gebildeten Rückstellungen sowie die angegebenen Eventualverbindlichkeiten und die weiteren latenten Rechtsrisiken zum Teil erheblichen Einschätzungsrisiken.

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

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und Konzernlagebericht sind diesbezüglich nicht modifiziert.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Konzernabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das

Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Nachfolgend beschreiben wir die aus unserer Sicht besonders wichtigen Prüfungssachverhalte:

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

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Die Beteiligung an der VW AG stellt den wesentlichen Vermögenswert der Porsche SE dar, er macht 95,7% der Bilanzsumme aus. Aufgrund der at Equity-Konsolidierung der Beteiligung an der VW AG hat das anteilig der Porsche SE zugerechnete Ergebnis einen signifikanten Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Porsche SE-Konzerns.

Die Einschätzung der gesetzlichen Vertreter der Porsche SE hinsichtlich der Werthaltigkeit der at Equity bewerteten Anteile an der VW AG unterliegt hohen Schätz- und Ermessensunsicherheiten in Bezug auf wesentliche Bewertungsparameter sowie die getroffenen Annahmen in der Unternehmensplanung. Die ausgewiesenen Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten im Volkswagen Konzern in Zusammenhang mit der im September 2015 bekannt gewordenen Dieselthematik unterliegen infolge der fortbestehenden umfangreichen Ermittlungen und Verfahren sowie der Komplexität der verschiedenen Verhandlungen und fortlaufenden behördlichen Genehmigungsverfahren sowie der Entwicklung der Marktbedingungen einem erheblichen Schätzrisiko durch die gesetzlichen Vertreter der VW AG. Aufgrund der betragsmäßigen Bedeutung der bilanziellen Vorsorgen sowie des Umfangs der Annahmen und Ermessensspielräume der gesetzlichen Vertreter der VW AG und der hieraus jeweils resultierenden Auswirkungen auf das Ergebnis der Porsche SE war dieser Sachverhalt im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

Prüferisches Vorgehen

Zur Beurteilung der durch die gesetzlichen Vertreter der Porsche SE vorgenommenen Einschätzung der Werthaltigkeit des Beteiligungsansatzes der VW AG haben wir, unter Einbindung von Bewertungsspezialisten, insbesondere die wesentlichen Bewertungsparameter wie den Kapitalisierungszinssatz rechnerisch und methodisch nachvollzogen und gewürdigt. Weiterhin haben wir die von Vorstand und Aufsichtsrat der VW AG genehmigte Unternehmensplanung gewürdigt und wesentliche Planungsannahmen mit externen Analystenschätzungen verglichen. Um bei einer für möglich gehaltenen Änderung einer der wesentlichen Annahmen ein mögliches Wertminderungsrisiko einschätzen zu können, haben wir die Sensitivitätsanalysen der Gesellschaft gewürdigt.

Hinsichtlich der Auswirkungen der Dieselthematik auf das laufende Ergebnis der VW AG und somit auf die Bewertung des im laufenden Geschäftsjahr erfassten at Equity-Ergebnisses

bei der Porsche SE infolge weiterer Sonderbelastungen haben wir die Prüfung des Volkswagen Konzernabschlusses durch deren Konzernabschlussprüfer begleitet. Hierzu haben wir Prüfungsanweisungen an den Konzernabschlussprüfer der VW AG versendet, in denen wir Vorgaben zur Risikoeinstufung und zum Prüfungsvorgehen, insbesondere im Zusammenhang mit Risiken bezüglich der 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.

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

Verweis auf zugehörige Angaben

Die angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen der Beteiligung an der VW AG und die damit in Zusammenhang stehenden Angaben zu Ermessensausübungen des Vorstands hinsichtlich der Einschätzung zur Werthaltigkeit der Beteiligung an der VW AG sind im Konzernanhang in den Kapiteln „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ und „[11] At Equity bewertete Anteile“ und im Konzernlagebericht in den Kapiteln „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“ und „Chancen- und Risikobericht der Porsche SE“ enthalten.

2. Beurteilung rechtlicher Risiken und deren Darstellung im Konzernabschluss

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

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

Prüferisches Vorgehen

Wir haben uns bei der Beurteilung der von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen Einschätzung der Rechtsrisiken zunächst ein Prozessverständnis verschafft, um zu identifizieren, welche Kontrollen die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft implementiert haben, um Risiken frühzeitig zu erkennen und zu beurteilen.

Zur Beurteilung der durch die gesetzlichen Vertreter der Porsche SE vorgenommenen Einschätzung der Eintrittswahrscheinlichkeit der rechtlichen Risiken haben wir die Risiken und anhängigen Verfahren durch Gespräche mit der Rechtsabteilung, dem Vorstand für Recht und

Compliance der Gesellschaft sowie Vertretern der die Verfahren betreuenden Rechtsanwaltsgesellschaften diskutiert. Weiterhin haben wir schriftliche Rechtsanwaltsbestätigungsschreiben eingeholt sowie EY-interne Juristen eingebunden.

Des Weiteren haben wir die Erläuterungen der Gesellschaft im Anhang gewürdigt.

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

Verweis auf zugehörige Angaben

Die Beurteilung der rechtlichen Risiken durch die gesetzlichen Vertreter ist im Konzernanhang in den Kapiteln „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ und „[25] Eventualschulden aus Rechtsstreitigkeiten“ und im Konzernlagebericht in den Kapiteln „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“ und „Chancen- und Risikobericht der Porsche SE“ enthalten.

3. Bilanzielle Abbildung des Erwerbs der PTV AG einschließlich der Kaufpreisallokation

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Mit der Übernahme der PTV AG, Karlsruhe, erwarb der Porsche SE Konzern eine operativ tätige Gruppe, die im Wege der Vollkonsolidierung in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen wird.

Die sich aus der Neubewertung der bilanzierten Vermögenswerte und der Identifizierung von erworbenen Vermögenswerten ergebenden beizulegenden Zeitwerte sowie der Unterschiedsbetrag zwischen dem Kaufpreis und dem zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Nettovermögen der PTV Group sind bedeutsam für den Konzernabschluss der Porsche SE, zudem unterliegt die Neubewertung der erworbenen Vermögenswerte und Schulden Schätz- und Ermessensunsicherheiten.

Prüferisches Vorgehen

Basierend auf unseren Kenntnissen über das Geschäft der PTV Group und der Erläuterungen und Pläne des Vorstands, haben wir die Identifizierung der Vermögenswerte und Schulden im Rahmen der Kaufpreisallokation nachvollzogen.

Im Rahmen unserer Prüfungshandlungen in Zusammenhang mit der Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte der erworbenen Vermögenswerte und Schulden haben wir interne Bewertungsexperten mit eingebunden. Hierbei haben wir insbesondere das von der Gesellschaft verwendete Discounted-Cash-Flow Bewertungsmodell methodisch beurteilt und die rechnerische Richtigkeit nachvollzogen. Die Ableitung des Abzinsungssatzes und dessen einzelner Bestandteile haben wir gewürdigt, in dem wir insbesondere die Peer Group hinterfragt, die Marktdaten mit externen Nachweisen abgeglichen und die rechnerische Richtigkeit der Ermittlung nachvoll-

zogen haben. Die in der Cash Flow Planung der einzelnen Vermögenswerte und Schulden verwendeten Planungsannahmen haben wir mit dem Management diskutiert und wesentliche Planungsannahmen beurteilt.

Weiterhin haben wir uns mit der Vollständigkeit der Angaben im Konzernanhang nach den Vorschriften des IFRS 3 befasst.

Unsere Prüfungshandlungen im Zusammenhang mit der bilanziellen Abbildung des Erwerbs der PTV AG haben zu keinen Einwendungen geführt.

Verweis auf zugehörige Angaben

Die angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen im Zusammenhang mit dem Erwerb der PTV AG sind im Konzernanhang in den Kapiteln „Änderung in der Berichtsperiode“, „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ und „[10] Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen“ enthalten.

Sonstige Informationen

Der Aufsichtsrat ist für den Bericht des Aufsichtsrats verantwortlich. Im Übrigen sind die gesetzlichen Vertreter für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen folgende für den Geschäftsbericht vorgesehene Bestandteile: den Bericht des Aufsichtsrats, die in Abschnitt 1 des Geschäftsberichts gemachten Angaben „An unsere Aktionäre“, die zum Konzernabschluss dargestellte Versicherung der gesetzlichen Vertreter (Bilanzeid) sowie die auf der Unternehmenswebsite zugänglich gemachte Erklärung zur Unternehmensführung. Von diesen sonstigen Informationen haben wir eine Fassung bis zur Erteilung dieses Bestätigungsvermerks erhalten.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und Konzernlagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, Konzernlagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den 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 Kontrollsystem 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 Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann;

- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt;

- holen wir ausreichende, geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum 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 Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und die hierzu getroffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Konzernabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 30. Mai 2017 als Abschlussprüfer gewählt und gelten, da kein anderer Prüfer bestellt wurde, gemäß § 318 Abs. 2 HGB damit als Konzernabschlussprüfer. Wir wurden am 19. Juni 2017 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 1983/84 als Abschlussprüfer der Porsche SE tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Mathieu Meyer.

Stuttgart, 7. März 2018

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Meyer	Koch
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

Impressum

Herausgeber
Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart

Fotografie
Jim Rakete, Berlin

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
Volkswagen AG, Wolfsburg
AUDI AG, Ingolstadt
SEAT, S.A., Martorell, Spanien
ŠKODA AUTO a.s., Mladá Boleslav, Tschechien
Bentley Motors Ltd, Crewe, Großbritannien
Bugatti Automobiles S.A.S., Molsheim, Frankreich
Automobili Lamborghini S.p.A.,
Sant'Agata Bolognese, Italien
Ducati Motor Holding S.p.A, Bologna, Italien
Dan Boman/Scania AB, Södertälje, Schweden
MAN Truck & Bus AG, München
iStock.com

Gestalterische Konzeption
Simone Leonhardt, Frankfurt am Main

Gesamtherstellung
IThaus Münster GmbH & Co. KG, Kornwestheim

Inhouse produziert mit FIRE.sys

Finanzkalender

20. März 2018
Bilanzpresse- und Analystenkonferenz

15. Mai 2018
Konzernquartalsmitteilung 1. Quartal 2018

15. Mai 2018
Ordentliche Hauptversammlung

10. August 2018
Halbjahresfinanzbericht 2018

20. November 2018
Konzernquartalsmitteilung 3. Quartal 2018

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