

Geschäftsbericht

2015

Wesentliche Kennzahlen

		2015 IFRS	2014 IFRS	2013 IFRS
Porsche SE Konzern				
Bilanzsumme	Mio. €	27.626	30.157 ¹	31.285
Eigenkapital	Mio. €	27.112	29.187 ¹	30.470
At Equity bewertete Anteile	Mio. €	25.609	27.405 ¹	28.222
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	Mio. €	-436	3.441 ¹	2.710
Personalaufwand	Mio. €	15	15	16
Finanzergebnis	Mio. €	19	-76	-69
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	-456	3.294 ¹	2.591
Ergebnis nach Steuern	Mio. €	-273	3.035 ¹	2.408
Ergebnis je Stammaktie ²	€	-0,90	9,90 ¹	7,86
Ergebnis je Vorzugsaktie ²	€	-0,89	9,91 ¹	7,87
Nettoliiquidität	Mio. €	1.704	2.267	2.612
Mitarbeiter am 31. Dezember		32	31	35
		2015 HGB	2014 HGB	2013 HGB
Porsche SE				
Jahresüberschuss	Mio. €	871	193	234
Bilanzgewinn	Mio. €	436	615	615
Dividende je Stammaktie	€	1,004 ³	2,004	2,004
Dividende je Vorzugsaktie	€	1,010 ³	2,010	2,010

¹ Rückwirkende Korrektur der at Equity-Bilanzierung für den Volkswagen Konzern gem. IAS 8

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

SKODA



BENTLEY



BUGATTI



LAMBORGHINI



PORSCHE



DUCAATI



Nutzfahrzeuge



SCANIA



MAN

VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES

AKTIENGESELLSCHAFT

Weitere Beteiligung

Anteil am Gesamtkapital: ~ 10 %

INRIX



2015

„Die Porsche SE bekennt sich uneingeschränkt zu ihrer Rolle als langfristig orientierter Ankeraktionär der Volkswagen AG.“

Hans Dieter Pötsch

12

6 An unsere Aktionäre

10 Brief an unsere Aktionäre

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

20 **Bericht des Aufsichtsrats**

32 **Corporate Governance Bericht**

44 **Porsche SE Aktie**

48 Konzernlagebericht und Lagebericht der Porsche Automobil Holding SE

52 **Grundlagen des Konzerns**

54 **Wirtschaftsbericht**

54 Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen
im Porsche SE Konzern

68 Wesentliche Ereignisse im
Volkswagen Konzern

82 Geschäftsverlauf

86 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

96 Porsche Automobil Holding SE
(Jahresabschluss nach HGB)

102 Nachhaltige Wertsteigerung im Porsche SE
Konzern und im Volkswagen Konzern

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

116 **Vergütungsbericht**

136 **Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung**

162 **Veröffentlichung der Erklärung zur Unternehmensführung**

163 **Ereignisse nach dem Bilanzstichtag**

164 **Prognosebericht und Ausblick**

A photograph of a car's interior, showing the front seats and dashboard. A large, semi-transparent number '3' is overlaid on the image, centered horizontally and vertically. The car's interior is dark-colored with a textured fabric on the seats.

3

170 Konzernabschluss

175 Konzern-Gewinn- und
Verlustrechnung

176 Konzern-Gesamtergebnisrechnung

177 Konzernbilanz

178 Konzern-Kapitalflussrechnung

179 Konzern-Eigenkapitalspiegel

180 Konzernanhang

265 Versicherung der gesetzlichen
Vertreter (Bilanzzeit)

266 Bestätigungsvermerk des
Konzernabschlussprüfers

1

An unsere Aktionäre









An unsere Aktionäre

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

Brief an unsere Aktionäre

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

das Jahr 2015 hat sich anders entwickelt, als wir es uns erhofft und erwartet hatten. Unser Unternehmen, die Porsche Automobil Holding SE (Porsche SE), konnte sich 2015 den Auswirkungen der Abgasthematik bei der Volkswagen AG nicht entziehen, während wir in den zurückliegenden Jahren von den guten Volkswagen Zahlen profitiert haben. Eines möchte ich jedoch klar betonen: Die Porsche SE bekennt sich uneingeschränkt zu ihrer Rolle als langfristig orientierter Ankeraktionär der Volkswagen AG. Wir sind weiterhin überzeugt, dass Volkswagen und damit auch unsere Gesellschaft über ein langfristiges Wertsteigerungspotenzial verfügen. Dieses klare Bekenntnis haben wir im vergangenen September mit dem Erwerb von 1,5 Prozent der Volkswagen Stammaktien von Suzuki unterstrichen. Auch nach dieser Transaktion in Höhe eines mittleren dreistelligen Millionenbetrages weist die Porsche SE zum 31. Dezember 2015 eine deutlich positive Nettoliquidität von 1,70 Mrd. Euro auf.

Das Ergebnis nach Steuern des Volkswagen Konzerns verringerte sich für das Geschäftsjahr 2015 in Folge der Abgasthematik auf minus 1,36 Mrd. Euro. Insbesondere aufgrund dieser Entwicklung beläuft sich das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen unserer Gesellschaft auf minus 436 Mio. Euro. Das Konzernergebnis vor Steuern der Porsche SE verringerte sich auf minus 456 Mio. Euro. Aufgrund einer Steuererstattung im vierten Quartal 2015 betrug das Ergebnis nach Steuern minus 273 Mio. Euro.

Nicht nur im Zahlenwerk der Porsche SE haben sich die Ereignisse bei der Volkswagen AG bemerkbar gemacht. So übernahm Prof. Dr. Winterkorn nach Bekanntwerden der Abgasthematik die politische Verantwortung und trat als Vorstandsvorsitzender der Volkswagen AG sowie kurze Zeit später auch als Vorstandsvorsitzender unserer Gesellschaft zurück. Für die Porsche SE leistete er in seiner über sechsjährigen Tätigkeit als Vorstandsvorsitzender einen wesentlichen Beitrag zu deren Stabilisierung und Neuausrichtung. Der Aufsichtsrat hat mich zu seinem Nachfolger bei der Porsche SE berufen, wobei ich meine ursprüngliche Tätigkeit als Vorstand Finanzen weiterhin ausübe.

Auf der juristischen Seite hat die Porsche SE im zurückliegenden Jahr und den ersten Monaten 2016 weitere wichtige Erfolge erzielt. So hat das Landgericht Stuttgart in seinem Urteil vom 18. März 2016 die ehemaligen Vorstandsmitglieder, Dr. Wendelin Wiedeking und Holger Härter, ebenso von sämtlichen Vorwürfen der Marktmanipulation freigesprochen wie die als Nebenbeteiligte an dem Strafverfahren beteiligte Porsche SE. Bereits vor dem Urteil der Großen Strafkammer waren klagende Hedgefonds und Privatanleger sechs



**Hans Dieter
Pötsch**
Vorsitzender des
Vorstands

Mal hintereinander vor den jeweiligen Zivilgerichten unterlegen. Das Urteil im Strafverfahren gibt uns jetzt Rückenwind für die noch anhängigen Zivilverfahren.

Auch im vergangenen Geschäftsjahr haben wir die Suche nach Beteiligungen zur Ergänzung unseres Kerninvestments Volkswagen fortgesetzt. So wurden mehrere Firmen analysiert und eine Reihe sogenannter Due Diligence-Prüfungen durchgeführt. Außerdem haben wir das Engagement von Audi, BMW und Daimler bei Nokia HERE gefördert. Mit unseren Aktivitäten haben wir inzwischen einen sowohl für die Porsche SE als auch für den Volkswagen Konzern wertvollen Erfahrungsschatz aufgebaut. Mit den Strategie- und Entwicklungsexperten des Volkswagen Konzerns stehen wir in einem dauerhaften und engen Austausch. Wir betrachten weiterhin die gesamte automobiler Wertschöpfungskette und behalten uns vor, flexibel auf sich bietende Opportunitäten zu reagieren und zu investieren.

In den letzten Jahren hatten wir immer betont, dass für die Porsche SE eine nachhaltige Dividendenpolitik wichtig ist. Jedoch vor dem Hintergrund der Entwicklungen im Volkswagen Konzern und dessen stark reduziertem Dividendenvorschlag halten Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche SE eine Dividende je Vorzugsaktie von 1,010 Euro für angemessen. Die Stammaktionäre sollen 1,004 Euro je Aktie erhalten. In der Summe liegt der Ausschüttungsbetrag bei rund 308 Mio. Euro. Diesen Dividendenvorschlag werden wir der ordentlichen Hauptversammlung am 29. Juni 2016 in Stuttgart zur Entscheidung vorlegen.

Für das Geschäftsjahr 2016 geht die Porsche SE auf Grundlage ihrer derzeitigen Konzernstruktur insbesondere aufgrund der Erwartungen des Volkswagen Konzerns zu seiner künftigen Entwicklung von einem Konzernergebnis nach Steuern zwischen 1,4 Mrd. Euro und 2,4 Mrd. Euro aus. Zudem streben wir eine positive Nettoliquidität an, die sich zum 31. Dezember 2016 ohne Berücksichtigung künftiger Investitionen voraussichtlich zwischen 1,0 Mrd. Euro und 1,5 Mrd. Euro bewegen wird. Auch in einem weiterhin von Unsicherheiten geprägten Umfeld behält die Porsche SE ihren eingeschlagenen Weg bei. Dabei setzen wir auch im Geschäftsjahr 2016 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
- Porsche Holding Gesellschaft m.b.H.,
Salzburg
- Familie Porsche AG Beteiligungsgesellschaft,
Salzburg (Vorsitz)
- Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading
- Porsche Cars North America Inc., Wilmington
- Porsche Ibérica S.A., Madrid
- Porsche Italia S.p.A., Padua
- Schmittenhöhebahn Aktiengesellschaft,
Zell am See

Uwe Hück*

Stellvertretender Vorsitzender

Stellvertretender Vorsitzender des
SE-Betriebsrats der

Porsche Automobil Holding SE

Vorsitzender des Konzern- und
Gesamtbetriebsrats 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

* Arbeitnehmervertreter

Stand: 31. Dezember 2015 bzw. zum Tag des Ausscheidens aus
dem Aufsichtsrat der Porsche Automobil Holding SE

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

Berthold Huber*

Präsident
IndustriALL Global Union

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt (stv. Vorsitz)

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

Peter Mosch*

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*

Vorsitzender des SE-Betriebsrats der
Porsche Automobil Holding SE
Vorsitzender des Gesamt- und Konzern-
betriebsrats 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

Diplom-Ingenieur ETH

Dr. Hans Michel Piëch

Rechtsanwalt

Mandate:

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

Hans-Peter Porsche

(seit 25.3.2015)

Ingenieur

Mandate:

- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
- FAP Beteiligungen AG, Salzburg (Vorsitz)
- Familie Porsche AG Beteiligungsgesellschaft, Salzburg (stv. Vorsitz)
- 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
- Porsche Lizenz- und Handelsgesellschaft mbH & Co. KG, Ludwigsburg
- Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg
- PGA S.A., Paris
- Volkswagen Truck & Bus GmbH, Braunschweig

Hansjörg Schmierer*

Geschäftsführer IG Metall Stuttgart

Mandate:

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

* Arbeitnehmervertreter

Stand: 31. Dezember 2015 bzw. zum Tag des Ausscheidens aus dem Aufsichtsrat der Porsche Automobil Holding SE

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

Werner Weresch*

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

Seine Exzellenz Scheich**Jassim bin Abdulaziz bin Jassim Al-Thani**

(bis 24.3.2015)

Mitglied nachfolgender Boards

Mandate:

- o Qatar Foundation Endowment Executive Committee, Doha (Vorsitz)
- o Qatar National Bank, Doha (stv. Vorsitz)
- o Qatar Foundation, Doha
- o InvestCorp, Manama

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

- Dr. Wolfgang Porsche (Vorsitz)
- Uwe Hück (stv. Vorsitz)
- Bernd Osterloh
- Dr. Hans Michel Piëch

Prüfungsausschuss:

- Prof. Dr. Ulrich Lehner (Vorsitz)
- Uwe Hück (stv. Vorsitz)
- Bernd Osterloh
- Dr. Ferdinand Oliver Porsche

Nominierungsausschuss:

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

Investitionsausschuss:

- Dr. Wolfgang Porsche (Vorsitz)
- Uwe Hück (stv. Vorsitz)
- Prof. Dr. Ferdinand K. Piëch
- Bernd Osterloh

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)
- Bertelsmann SE & Co. KGaA, Gütersloh
- Bertelsmann Management SE, Gütersloh
- Porsche Holding Gesellschaft m.b.H.,
Salzburg (Vorsitz)
- Porsche Austria Gesellschaft m.b.H., Salzburg
(Vorsitz)
- Porsche Retail GmbH, Salzburg (Vorsitz)
- Volkswagen Truck & Bus GmbH, Braunschweig
- VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg
(stv. Vorsitz)

Dr. Manfred Döss

(seit 1.1.2016)

Recht und Compliance
Mitglied des Vorstands der
Porsche Automobil Holding SE

Stand: 31. Dezember 2015 bzw. zum Tag des Ausscheidens aus
dem Vorstand der Porsche Automobil Holding SE

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

Matthias Müller

Strategie und Unternehmensentwicklung
Mitglied des Vorstands der
Porsche Automobil Holding SE

Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen AG

Mandate:

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

Philipp von Hagen

Beteiligungsmanagement
Mitglied des Vorstands der
Porsche Automobil Holding SE

Mandate:

- INRIX Inc., Kirkland, Washington

Prof. Dr. Dr. h.c. mult. Martin Winterkorn
(bis 31.10.2015)

Vorsitzender des Vorstands der
Porsche Automobil Holding SE

Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen AG
Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG
Geschäftsbereich Konzern Forschung und
Entwicklung (bis 25.9.2015)

Mandate:

- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
- AUDI AG, Ingolstadt (Vorsitz)
- MAN Diesel & Turbo SE, Augsburg
- FC Bayern München AG, München
- ŠKODA Auto a.s., Mladá Boleslav
- Porsche Holding Gesellschaft m.b.H.,
Salzburg
- Bentley Motors Ltd., Crewe
- Volkswagen (China) Investment Company
Ltd., Beijing (Vorsitz)
- Volkswagen Group of America, Inc.,
Herndon, Virginia (Vorsitz)
- Porsche Austria Gesellschaft m.b.H., Salzburg
- Porsche Retail GmbH, Salzburg
- Volkswagen Truck & Bus GmbH, Braunschweig



Philipp von Hagen
Beteiligungsmanagement
Mitglied des Vorstands



Hans Dieter Pötsch
Vorsitzender des Vorstands
und Finanzvorstand

Dr. Manfred Döss
Recht und Compliance
Mitglied des Vorstands

Matthias Müller
Strategie und Unternehmensentwicklung
Mitglied des Vorstands

Bericht des Aufsichtsrats

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Porsche Automobil Holding SE („Porsche SE“ oder „Gesellschaft“) hält die Mehrheit der Stimmrechte an der Volkswagen AG, das entspricht rund einem Drittel des Grundkapitals. Ihrer Rolle als langfristig denkender und strategisch handelnder Ankerinvestor der Volkswagen AG wurde die Porsche SE auch im Geschäftsjahr 2015 gerecht: Die Gesellschaft gab durch den Erwerb von weiteren 1,5 Prozent der Volkswagen Stammaktien nach Bekanntwerden der Dieselthematik ein klares Bekenntnis zu ihrem Kerninvestment ab. Die Auswirkungen der Dieselthematik waren aber nicht nur durch niedrigere Kurse der Volkswagen Aktien und den negativen Ergebnisbeitrag der Beteiligung an der Volkswagen AG spürbar: Herr Prof. Dr. Martin Winterkorn hat die politische Verantwortung bei Volkswagen übernommen und auch als Vorstandsvorsitzender der Porsche SE sein Mandat niedergelegt. Der Aufsichtsrat hat Herrn Hans Dieter Pötsch zu dessen Nachfolger im Amt des Vorstandsvorsitzenden der Porsche SE ernannt. Die Aufarbeitung der Dieselthematik wird der Aufsichtsrat weiter aufmerksam verfolgen. Wir sind weiterhin davon überzeugt, dass der Volkswagen Konzern mit seinen zwölf Marken ein erhebliches Wertsteigerungspotenzial aufweist.

Wichtige Fortschritte konnte die Porsche SE auf der juristischen Seite erzielen: Am 18. März 2016 sprach die 13. Große Wirtschaftsstrafkammer des Landgerichts Stuttgart die ehemaligen Vorstandsmitglieder vom Vorwurf der informationsgestützten Marktmanipulation frei. Auch den Verfahren gegen die Porsche SE gemäß § 30 OWiG wurde damit der Boden entzogen. Zuvor hatte Mitte August 2015 die Staatsanwaltschaft Stuttgart entschieden, die Ermittlungen gegen die im Jahr 2008 amtierenden zwölf Mitglieder des Aufsichtsrats einzustellen. Ein längst überfälliger Schritt: Der von der Staatsanwaltschaft Stuttgart erhobene Vorwurf der gemeinschaftlichen Beihilfe zur informationsgestützten Marktmanipulation durch Unterlassen im Zusammenhang mit dem Beteiligungserwerb der Porsche SE an der Volkswagen AG im Jahr 2008 hat sich als unbegründet erwiesen. Sowohl der Freispruch als auch die Einstellung des Ermittlungsverfahrens bestätigen die Auffassung der Porsche SE.



Dr. Wolfgang Porsche
Vorsitzender des Aufsichtsrats

Im Hinblick auf die gegen die Porsche SE gerichteten Schadensersatzklagen konnten weitere wichtige Etappenziele erreicht werden: Die Berufung mehrerer Hedgefonds, die mit ihrer Schadensersatzklage mit einer Klagesumme von insgesamt 1,36 Mrd. Euro beim Landgericht Stuttgart eine herbe Niederlage erlitten hatten, wurde durch das Oberlandesgericht Stuttgart zurückgewiesen und die Revision nicht zugelassen. Anfang Januar 2016 hat zudem das Oberlandesgericht Braunschweig die Berufung eines mit einer vergleichbaren Klage in erster Instanz erfolglosen Schadensersatzklägers zurückgewiesen. Diese Erfolge geben der Porsche SE auch in den übrigen anhängigen Schadensersatzverfahren weiteren Rückenwind.

Während des gesamten Geschäftsjahres befasste sich der Aufsichtsrat mit der wirtschaftlichen Situation sowie der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Porsche SE Konzerns und nahm die ihm nach Gesetz und Satzung obliegenden Beratungs- und Überwachungsaufgaben wahr.

Der Aufsichtsrat tagte im abgelaufenen Geschäftsjahr in vier ordentlichen und drei außerordentlichen Sitzungen. Ferner wurden einzelne Beschlüsse im Wege von Umlaufverfahren gefasst. Im Falle ihrer Abwesenheit bei den Sitzungen haben die Aufsichtsratsmitglieder zum Teil durch schriftliche Stimmabgabe an der Beschlussfassung mitgewirkt.

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 informiert. Im Fokus der Berichterstattung standen insbesondere die wirtschaftliche Lage des Konzerns, der Geschäftsverlauf, die Geschäftspolitik und die Entwicklung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie der Stand der verschiedenen Rechtsstreitigkeiten. 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. Darüber hinaus stand der Aufsichtsratsvorsitzende im Berichtszeitraum in kontinuierlichem Kontakt mit dem Vorstand.

Der Aufsichtsrat befasste sich mit grundsätzlichen Fragen der Unternehmensplanung, insbesondere der Finanz-, Investitions- und Personalplanung. Er stimmte nach eingehender Prüfung sämtlichen Angelegenheiten zu, die ihm vom Vorstand entsprechend der Mitbestimmungsvereinbarung, der Satzung oder der Geschäftsordnung des Vorstands zur Beschlussfassung oder Zustimmung vorgelegt wurden. Solche Angelegenheiten waren im Plenum unter anderem das Stimmverhalten der Gesellschaft in der ordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG bezüglich der Entlastung der Verwaltung für das Geschäftsjahr 2014 und der Wahl von zwei Mitgliedern des Aufsichtsrats der Volkswagen AG sowie der außerbörsliche Erwerb von 1,5 Prozent der Volkswagen Stammaktien von der Suzuki Motor Corporation, Shizuoka/Japan.

Der Aufsichtsrat hat überwacht, dass der Vorstand die Geschäfte ordnungsgemäß führte. Die Überwachung bezog sich auch auf angemessene Maßnahmen zur Risikoversorge 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.

Schwerpunkte der Überwachungs- und Beratungstätigkeit des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2015

In der ersten Sitzung des Geschäftsjahres am 6. März 2015 befasste sich der Aufsichtsrat insbesondere mit dem Jahres- und Konzernabschluss sowie dem mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2014 und den Beschlussvorschlägen an die ordentliche Hauptversammlung der Porsche SE am 13. Mai 2015. Ferner berichtete der Vorstand unter anderem über den Stand der in Deutschland anhängigen Schadensersatzklagen, der Straf- und Ermittlungsverfahren wegen des Verdachts der informationsgestützten Marktmanipulation durch Erklärungen der Porsche SE im Zeitraum von März bis Oktober 2008 gegen ehemalige Vorstandsmitglieder der Porsche SE sowie der beiden insoweit gegen die Porsche SE eingeleiteten Ordnungswidrigkeiten-Verfahren nach § 30 OWiG. Außerdem berichtete der Vorstand über den Stand des Ermittlungsverfahrens wegen des Verdachts der gemeinschaftlichen Beihilfe zur informationsgestützten Marktmanipulation durch Unterlassen gegen sämtliche im Jahr 2008 amtierenden Mitglieder des Aufsichtsrats. Schließlich unterrichtete der Vorstand den Aufsichtsrat über den Status der Umsetzung des Investitionskonzepts.

In der zweiten ordentlichen Sitzung am 12. Mai 2015 befasste sich der Aufsichtsrat unter anderem mit der Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex und der am darauf folgenden Tag stattfindenden ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft. Außerdem unterrichtete der Vorstand den Aufsichtsrat über den Stand der in Deutschland anhängigen Schadensersatzklagen und dabei insbesondere über das zu Gunsten der Porsche SE ergangene Berufungsurteil des Oberlandesgerichts Stuttgart in einem durch Hedgefonds betriebenen Schadensersatzverfahren mit einer behaupteten Schadenssumme in Höhe von zuletzt 1,18 Mrd. Euro zuzüglich Zinsen. Ferner informierte sich der Aufsichtsrat über den Stand des Ermittlungsverfahrens wegen des Verdachts der gemeinschaftlichen Beihilfe zur informationsge-

stützten Marktmanipulation durch Unterlassen gegen sämtliche im Jahr 2008 amtierenden Mitglieder des Aufsichtsrats sowie über die beiden Ordnungswidrigkeiten-Verfahren nach § 30 OWiG gegen die Porsche SE und die damit verbundene Anordnung der Nebenbeteiligung der Porsche SE im Hauptverfahren gegen ehemalige Vorstandsmitglieder.

Am 11. September 2015 fand eine außerordentliche Sitzung statt, in der der Aufsichtsrat unter anderem beschloss, dem Aufsichtsrat der Volkswagen AG gemäß § 100 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 AktG vorzuschlagen, Herrn Hans Dieter Pötsch in den Aufsichtsrat der Volkswagen AG zu wählen. Ferner befasste sich der Aufsichtsrat in dieser Sitzung mit dem außerbörslichen Erwerb von 1,5 Prozent der Volkswagen Stammaktien von der Suzuki Motor Corporation.

In der ordentlichen Sitzung am 24. September 2015 informierte sich der Aufsichtsrat über die Dieseldiagnostik im Volkswagen Konzern und befasste sich mit dem außerbörslichen Erwerb von 1,5 Prozent der Volkswagen Stammaktien von der Suzuki Motor Corporation. Außerdem beschloss der Aufsichtsrat eine Zielgröße für den Frauenanteil im Vorstand und verabschiedete eine Reisekosten- und Nebenleistungsrichtlinie für den Vorstand. Ferner informierte sich der Aufsichtsrat insbesondere über den Stand der in Deutschland anhängigen Schadensersatzklagen und der laufenden Ermittlungs- und Strafverfahren. Hierbei wurde insbesondere die Erhebung einer weiteren Anklage wegen des Vorwurfs der informationsgestützten Marktmanipulation durch die Pressemitteilung der Porsche SE vom 26. Oktober 2008 gegen ehemalige Vorstandsmitglieder der Porsche SE sowie die beiden Ordnungswidrigkeiten-Verfahren gemäß § 30 OWiG gegen die Porsche SE und die damit jeweils verbundene Anordnung der Nebenbeteiligung der Porsche SE behandelt. Der Aufsichtsrat befasste sich zudem mit der Einstellung des Ermittlungsverfahrens wegen des Verdachts der gemeinschaftlichen Beihilfe zur informationsgestützten Marktmanipulation durch Unterlassen gegen sämtliche im Jahr 2008 amtierenden Mitglieder des Aufsichtsrats. In dieser Sitzung beschloss der Aufsichtsrat außerdem, einen Prozessbeobachter für die Hauptverhandlung im Strafverfahren gegen ehemalige Vorstandsmitglieder der Gesellschaft zu mandatieren.

In einer weiteren außerordentlichen Sitzung am 17. Oktober 2015 beschloss der Aufsichtsrat eine Vereinbarung über die Aufhebung des Anstellungsvertrags zwischen der Porsche SE und Herrn Prof. Dr. Martin Winterkorn zum 31. Oktober 2015 abzuschließen sowie Herrn Hans Dieter Pötsch mit Wirkung ab dem 1. November 2015 zum Vorsitzenden des Vorstands zu ernennen.

In der vierten ordentlichen Sitzung des Aufsichtsrats, die am 4. Dezember 2015 stattfand, informierte sich der Aufsichtsrat über die Dieseldiagnostik im Volkswagen Konzern, die Unternehmensplanung 2016-2018 und den Stand der in Deutschland anhängigen Schadensersatzklagen. Ferner berichtete der durch den Aufsichtsrat mandatierte Prozessbeobachter über den Stand und Verlauf der Hauptverhandlung im Strafverfahren gegen ehemalige Vorstandsmitglieder der Gesellschaft sowie die beiden insoweit gegen die Porsche SE eingeleiteten Ordnungswidrigkeiten-Verfahren nach § 30 OWiG.

In der dritten und letzten außerordentlichen Sitzung des Geschäftsjahres 2015 am 17. Dezember 2015 beschloss der Aufsichtsrat, Herrn Dr. Manfred Döss zum Mitglied des Vorstands, Geschäftsbereich Recht und Compliance, zu bestellen.

Über die Aktualisierungen der Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex gemäß § 161 Abs. 1 AktG im Dezember 2015 bzw. März 2016 wurde jeweils im Wege von Umlaufverfahren beschlossen.

Effiziente Arbeit in den Ausschüssen des Aufsichtsrats

Zur Wahrnehmung seiner Aufgaben hat der Aufsichtsrat im Berichtszeitraum insgesamt vier Ausschüsse eingerichtet. Dies sind der Präsidialausschuss, der Prüfungsausschuss, der Nominierungsausschuss sowie der Investitionsausschuss.

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 sowie über Abschluss, Änderung und Aufhebung von Anstellungsverträgen der Vorstandsmitglieder, soweit nicht die Festsetzung der Vergütung oder deren Herabsetzung betroffen ist. Außerdem 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 auf Ebene der Porsche SE vorgesehen ist. Dieser Vorschlag wird dem Aufsichtsrat der Porsche SE zur Entscheidung vorgelegt.

Der Präsidialausschuss setzt sich aus dem Aufsichtsratsvorsitzenden, seinem Stellvertreter und jeweils einem aus der Mitte des Aufsichtsrats zu wählenden Anteilseignervertreter und Arbeitnehmervertreter zusammen. Neben dem Aufsichtsratsvorsitzenden Herrn Dr. Wolfgang Porsche sowie dessen Stellvertreter Herrn Uwe Hück gehören Herr Dr. Hans Michel Piëch als Vertreter der Anteilseigner und Herr Bernd Osterloh als Vertreter der Arbeitnehmer dem Präsidialausschuss an. Der Präsidialausschuss tagte im Geschäftsjahr 2015 viermal, und zwar jeweils unmittelbar vor den ordentlichen Aufsichtsratssitzungen. Dabei wurden neben personellen Angelegenheiten des Vorstands die jeweiligen Tagesordnungspunkte der anschließenden Aufsichtsratssitzungen erörtert. Über die Arbeit des Präsidialausschusses wurde dem Aufsichtsratsplenum regelmäßig berichtet.

Der Vermittlungsausschuss musste nicht einberufen werden.

Prüfungsausschuss

Der Prüfungsausschuss unterstützt den Aufsichtsrat bei der Überwachung der Geschäftsführung und befasst sich insbesondere mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionssystems, der Abschlussprüfung, hier insbesondere der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers und der vom Abschlussprüfer zusätzlich erbrachten Leistungen, der Erteilung des Prü-



fungsauftrags an den Abschlussprüfer, der Bestimmung von Prüfungsschwerpunkten und der Honorarvereinbarung sowie der Compliance.

Der Prüfungsausschuss besteht aus vier Mitgliedern, Herrn Prof. Dr. Ulrich Lehner als Vorsitzendem sowie den Herren Uwe Hück, Bernd Osterloh und Dr. Ferdinand Oliver Porsche. Der Prüfungsausschuss tagte im Geschäftsjahr 2015 viermal und berichtete dem Aufsichtsratsplenium regelmäßig über seine Tätigkeit.

In der Sitzung am 5. März 2015 befasste sich der Prüfungsausschuss schwerpunktmäßig mit dem Jahres- und Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2014, dem mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefassten Konzernlagebericht und dem Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands. Ferner behandelte der Prüfungsausschuss unter anderem den aktuellen Risiko-Bericht, den Stand der steuerlichen Außenprüfung, den Status der internen Revision und die Empfehlung zur Wahl des Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2015. Außerdem informierte sich der Prüfungsausschuss über den Stand der Rechtsstreitigkeiten und Verfahren. In der darauf folgenden Sitzung am 8. Mai 2015 behandelte der Prüfungsausschuss insbesondere die Zwischenmitteilung für die ersten drei Monate des Geschäftsjahres 2015, den aktuellen Risiko-Bericht und den Bericht über die steuerlichen Angelegenheiten der Gesellschaft (Steuer-Bericht) für das erste Quartal. Darüber hinaus ließ sich der Prüfungsausschuss über den Stand der Rechtsstreitigkeiten und Verfahren unterrichten. Schwerpunkt der Sitzung am 31. Juli 2015 waren der Halbjahresfinanzbericht 2015, der aktuelle Risiko-Bericht, der Steuer-Bericht für das zweite Quartal, der Status der internen Richtlinien, das Risikomanagement- und das interne Kontrollsystem sowie der Stand der Rechtsstreitigkeiten und Verfahren. Ferner beschloss der Prüfungsausschuss die Prüfungsschwerpunkte für die Abschlussprüfung 2015. In seiner letzten Sitzung im Geschäftsjahr 2015 am 9. November 2015 befasste sich der Prüfungsausschuss unter anderem mit der Zwischenmitteilung für die ersten neun Monate des Geschäftsjahres 2015, den Auswirkungen der Dieseldiagnostik im Volkswagen Konzern, dem aktuellen Risiko-Bericht, dem Steuer-Bericht für das dritte Quartal sowie dem Stand der Rechtsstreitigkeiten und Verfahren. Außerdem beschloss der Prüfungsausschuss, die Prüfungsschwerpunkte für die Abschlussprüfung 2015 zu ergänzen. Über die Arbeit des Prüfungsausschusses wurde dem Aufsichtsratsplenium jeweils in der nächstfolgenden Sitzung berichtet.

Nominierungsausschuss

Aufgabe des Nominierungsausschusses ist das Unterbreiten von Vorschlägen an den Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern der Anteilseigner. Der Nominierungsausschuss besteht aus dem Aufsichtsratsvorsitzenden, Herrn Dr. Wolfgang Porsche, der auch Vorsitzender des Nominierungsausschusses ist, sowie aus drei weiteren Vertretern der Anteilseigner, den Herren Prof. Dr. Ferdinand K. Piëch, Dr. Hans Michel Piëch und Dr. Ferdinand Oliver Porsche. Der Nominierungsausschuss tagte im Geschäftsjahr 2015 einmal. In der einzigen Sitzung des Nominierungsausschusses im Geschäftsjahr 2015, die am 6. März 2015 stattfand, beschloss der Nominierungsausschuss, dem Aufsichtsrat Herrn Hans-Peter Porsche als Kandidaten für dessen Wahlvorschlag an die Hauptversammlung vorzuschlagen. Über die Arbeit des Nominierungsausschusses wurde dem Aufsichtsratsplenium in der nächstfolgenden Sitzung berichtet.

Investitionsausschuss

Der Investitionsausschuss bereitet Beschlüsse des Aufsichtsrats und die Behandlung von Themen im Plenum vor, die zur Umsetzung des vom Vorstand beschlossenen Investitionskonzepts erforderlich oder zweckmäßig sind, und gibt dazu Empfehlungen an den Aufsichtsrat. Mitglieder des Investitionsausschusses, der im Geschäftsjahr 2015 zweimal tagte, sind neben dem Aufsichtsratsvorsitzenden Herrn Dr. Wolfgang Porsche sowie dessen Stellvertreter Herrn Uwe Hück, Herr Prof. Dr. Ferdinand K. Piëch als Vertreter der Anteilseigner und Herr Bernd Osterloh als Vertreter der Arbeitnehmer. In seinen Sitzungen am 6. März 2015 und 4. Dezember 2015 befasste sich der Investitionsausschuss mit dem Status der Umsetzung des Investitionskonzepts und laufenden Akquisitionsprojekten. Über die Arbeit des Investitionsausschusses wurde dem Aufsichtsratsplenum regelmäßig berichtet.

Corporate Governance

Aufsichtsrat und Vorstand haben die Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex wiederholt und intensiv erörtert, im Mai 2015 die Entsprechenserklärung nach § 161 AktG abgegeben und den Aktionären auf der Internetseite www.porsche-se.com dauerhaft zugänglich gemacht. Ferner haben Vorstand und Aufsichtsrat im März 2015 sowie im Dezember 2015 unterjährig die jeweils zu diesem Zeitpunkt aktuelle Entsprechenserklärung aktualisiert und die Aktualisierungen ebenfalls den Aktionären auf der Internetseite www.porsche-se.com dauerhaft zugänglich gemacht. Die aktuelle Entsprechenserklärung ist zusammen mit deren Aktualisierung vom Dezember 2015 im Corporate Governance Bericht im Zusammenhang mit der auf der Internetseite der Gesellschaft veröffentlichten Erklärung zur Unternehmensführung vollständig wiedergegeben. Der Aufsichtsrat überprüft 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 (d. h. aller Aufsichtsratsmitglieder außer Herr Prof. Dr. Ulrich Lehner) 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 in einem Umlaufverfahren über das Stimmverhalten der Gesellschaft in der Hauptversammlung der Volkswagen AG bei der Einzelentlastung der Mitglieder des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2014: Die Anteilseignervertreter, die zugleich auch Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG sind bzw. waren, und zwar die Herren Dr. Wolfgang Porsche, Prof. Dr. Ferdinand K. Piëch, 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 oder an der Abstimmung nicht teilgenommen.

Jahres- und Konzernabschlussprüfung für das Geschäftsjahr 2015

Der vom Vorstand der Porsche SE aufgestellte Jahresabschluss und der Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2015 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:

„Ohne diese Beurteilung einzuschränken, weisen wir auf folgende, bei der Prüfung festgestellte Besonderheit hin: Wie vom Vorstand in den Abschnitten „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“, „Wesentliche Ereignisse im Volkswagen Konzern“ und „Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung“ des zusammengefassten Lageberichts erläutert, war die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, als Mehrheitsaktionärin der Volkswagen AG, Wolfsburg, im Geschäftsjahr 2015 insbesondere im Rahmen des ihr zuzurechnenden Ergebnisses aus at Equity bewerteten Anteilen sowie durch den Rückgang der anteiligen Börsenkapitalisierung durch die sich aus der Dieselthematik ergebende Entwicklung des Aktienkurses der Vorzugs- und Stammaktien beeinflusst. Die im Geschäftsjahr 2015 im Konzernabschluss der Volkswagen AG gebildeten Rückstellungen für Gewährleistungen und Rechtsrisiken in Höhe von insgesamt 14,8 Mrd. Euro basieren auf dem dargestellten Kenntnisstand. Aufgrund der Vielzahl der erforderlichen technischen Lösungen sowie der mit den laufenden und erwarteten Rechtsstreitigkeiten zwangsläufig zusammenhängenden Unsicherheiten ist nicht auszuschließen, dass zukünftig die Einschätzung der Risiken anders ausfallen kann. Bezüglich der Beteiligung an der Volkswagen AG sieht der Vorstand der Porsche Automobil Holding SE derzeit ein Risiko einer weiteren Belastung des anteilig zugerechneten Ergebnisses infolge der Dieselthematik und der damit verbundenen Unsicherheiten. Diese können insbesondere aus neuen Erkenntnissen hinsichtlich der Auswirkungen aus der Dieselthematik auf das operative Geschäft und/oder die Finanzierungskosten des Volkswagen Konzerns, die über das in den Planungen unterstellte und den im Konzernabschluss der Volkswagen AG gebildeten Rückstellungen berücksichtigte Ausmaß hinausgehen, resultieren. Da der Werthaltigkeitstest der Beteiligung an der Volkswagen AG auf der aktuellen Planung des Volkswagen Konzerns basiert, kann sich aus unerwarteten weiteren Belastungen zudem eine Wertminderung der Beteiligung an der Volkswagen AG ergeben.“

Das Ergebnis des Porsche SE Konzerns im Geschäftsjahr 2015 beläuft sich vor Steuern auf minus 456 Mio. Euro. Das Ergebnis nach Steuern beträgt minus 273 Mio. Euro. Der Jahresabschluss der Porsche SE weist einen Jahresüberschuss von 871 Mio. Euro und einen Bilanzgewinn von 436 Mio. Euro auf.

Die durch den Aufsichtsrat in Abstimmung mit dem Prüfungsausschuss gesetzten Prüfungsschwerpunkte der Abschlussprüfung waren die Bilanzierung und Bewertung der rechtlichen Risiken, die Bilanzierung und Bewertung der steuerlichen Risiken der Porsche SE sowie die Auswirkungen der Abgasproblematik bei bestimmten Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns auf die Bilanzierung bei der Porsche SE.

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 § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften und der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften entsprechen. Die Abschlüsse vermitteln unter Beachtung der vorgenannten Vorschriften 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 im Einklang mit dem Jahresabschluss bzw. dem Konzernabschluss steht und 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 Risikoprüferkennungssystem 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 25. April 2016 den Jahresabschluss, den Konzernabschluss und den mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlagebericht geprüft und wesentliche Abschluss Themen, insbesondere die Bilanzierung und Bewertung der rechtlichen Risiken, die Bilanzierung und Bewertung der steuerlichen Risiken der Porsche SE sowie die Auswirkungen der Abgasproblematik bei bestimmten Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns auf die Bilanzierung bei der Porsche SE sowie den oben dargestellten Hinweis des Abschlussprüfers auf die bei dessen Prüfung festgestellte Besonderheit im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik mit dem Abschlussprüfer diskutiert. Insbesondere hat sich der Prüfungsausschuss mit dem vom Vorstand durchgeführten Werthaltigkeitstest der Beteiligung an der Volkswagen AG und den diesbezüglichen Sensitivitätsanalysen befasst. Der Prüfungsausschuss prüfte dabei die Zweckmäßigkeit der Bilanzierung und 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 25. April 2016 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 29. Juni 2016 zur Wahl des Abschlussprüfers 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 25. April 2016 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 Bilanzierung und Bewertung der rechtlichen Risiken, die Bilanzierung und Bewertung der steuerlichen Risiken der Porsche SE sowie die Auswirkungen der Abgasproblematik bei bestimmten Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns auf die Bilanzierung bei der Porsche SE und den diesbezüglichen Hinweis des Abschlussprüfers. Insbesondere hat sich der Aufsichtsrat mit dem vom Vorstand durchgeführten Werthaltigkeitstest der Beteiligung an der Volkswagen AG und den diesbezüglichen Sensitivitätsanalysen befasst. 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 2015 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 2015 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,
- (3) bei den im Bericht aufgeführten Maßnahmen keine Umstände für eine wesentlich andere Beurteilung als die durch den Vorstand sprechen.“

Der Abhängigkeitsbericht wurde dem Aufsichtsrat zusammen mit dem Prüfungsbericht des Abschlussprüfers rechtzeitig vorgelegt. Beide Berichte wurden in den Sitzungen des Prüfungsausschusses und des Aufsichtsrats am 25. April 2016 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 Schlussklärung des Vorstands keine Einwendungen zu erheben.

Besetzung von Vorstand und Aufsichtsrat

Herr Prof. Dr. Martin Winterkorn hat seine Tätigkeit als Mitglied und Vorsitzender des Vorstands der Porsche SE zum Ablauf des 31. Oktober 2015 beendet. Herr Hans Dieter Pötsch, Finanzvorstand der Porsche SE, wurde vom Aufsichtsrat mit Wirkung zum 1. November 2015 zum Nachfolger von Herrn Prof. Dr. Martin Winterkorn im Amt des Vorstandsvorsitzenden berufen. Der Aufsichtsrat der Porsche SE hat Herrn Dr. Manfred Döss mit Wirkung zum 1. Januar 2016 zum Mitglied des Vorstands der Porsche SE bestellt. Er verantwortet den neu geschaffenen Geschäftsbereich Recht und Compliance.

Seine Exzellenz Scheich Jassim bin Abdulaziz bin Jassim Al-Thani hat mit Wirkung zum Ablauf des 24. März 2015 sein Amt als Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat niedergelegt. Am 13. Mai 2015 hat die Hauptversammlung daraufhin Herrn Hans-Peter Porsche als Nachfolger in den Aufsichtsrat der Porsche SE gewählt. Für die Übergangszeit bis zur Hauptversammlung war Herr Hans-Peter Porsche am 25. März 2015 durch das Amtsgericht Stuttgart gerichtlich zum Mitglied des Aufsichtsrats bestellt worden.

Dank

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

Stuttgart, den 25. April 2016

A handwritten signature in blue ink that reads "Wolfgang Porsche". The signature is written in a cursive, flowing style.

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.

Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289a HGB

Die Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289a des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB) finden Sie auf unserer Internetseite unter www.porsche-se.com/pho/de/investorrelations/erklaerung/.

Unternehmensverfassung der Porsche Automobil Holding SE

Gesetzliche Grundlagen für die Unternehmensverfassung der Porsche SE sind im Wesentlichen die europäischen SE-Vorschriften und das deutsche SE-Ausführungsgesetz sowie das deutsche Aktiengesetz. 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, der Grundsatz der paritätischen Mitbestimmung im 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 Doppelmmandaten (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, 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.

In Übereinstimmung mit den Vorgaben des Deutschen Corporate Governance Kodex sorgt der Vorstand für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen und der unternehmensinternen Richtlinien und wirkt auf deren Beachtung hin („Compliance“). Die Porsche SE hat zum 1. Januar 2016 ein eigenes Vorstandsressort „Recht und Compliance“ geschaffen. 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. Vor Schaffung des neuen

Vorstandsressorts war dafür der Chief Compliance Officer zuständig, der direkt an den Vorstandsvorsitzenden berichtete.

Grundlage der Compliance-Aktivitäten ist eine Strategie, die einen präventiven Ansatz verfolgt.

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.

Der Aufsichtsrat besteht aus zwölf männlichen Mitgliedern. Keines der aktuellen Aufsichtsratsmitglieder ist ein ehemaliges Mitglied des Vorstands der Porsche SE bzw. der Porsche AG.

Größe und Zusammensetzung des Aufsichtsrats bestimmen sich nach den europäischen SE-Vorschriften. Diese werden ergänzt durch die mit Vertretern der europäischen Porsche-Arbeitnehmer



im Jahr 2007 abgeschlossene Mitbestimmungsvereinbarung, in der die Kompetenzen der Arbeitnehmer im Betriebsrat der Porsche SE sowie das Verfahren zur Wahl des SE-Betriebsrats und die Vertretung der Arbeitnehmer im SE-Aufsichtsrat festgelegt sind, sowie entsprechende Satzungsregelungen. Der Aufsichtsrat der Porsche SE wird paritätisch durch Anteilseigner- und Arbeitnehmervertreter besetzt, wobei die Grundzüge der deutschen Mitbestimmung nach dem MitbestG auf die Porsche SE übertragen wurden.

Gemäß § 17 Abs. 2 des SE-Ausführungsgesetzes in seiner aktuellen Fassung müssen im Aufsichtsrat der Porsche SE, die börsennotiert ist und

deren Aufsichtsrat aus derselben Zahl von Anteilseigner- und Arbeitnehmervertretern besteht, Frauen und Männer jeweils mit einem Anteil von mindestens 30 Prozent vertreten sein. Dieser Mindestanteil ist seit dem 1. Januar 2016 bei erforderlich werdenden Neubesetzungen einzelner oder mehrerer Sitze im Aufsichtsrat der Porsche SE zu beachten. Bestehende Mandate können bis zu ihrem regulären Ende wahrgenommen werden. Die reguläre Amtszeit aller amtierenden Aufsichtsratsmitglieder der Porsche SE endet mit dem Ablauf der ordentlichen Hauptversammlung im Jahr 2018. Zukünftig erforderliche Besetzungen von Sitzen im Aufsichtsrat werden unter Beachtung der neuen gesetzlichen Vorgaben zur Geschlechterquote erfolgen.



Der Aufsichtsrat trifft seine Entscheidungen mit einfacher Mehrheit der an der Abstimmung teilnehmenden Aufsichtsratsmitglieder. Bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Aufsichtsratsvorsitzenden, der nach den Vorgaben der SE-Verordnung nur ein von den Anteilseignern gewähltes Aufsichtsratsmitglied sein darf.

Zur Wahrnehmung seiner Aufgaben hat der Aufsichtsrat im Berichtszeitraum insgesamt vier Ausschüsse eingerichtet, die die Arbeit im Plenum effektiv unterstützt haben und auch weiterhin unterstützen. Dies sind der Präsidialausschuss, der Prüfungsausschuss, der Nominierungsausschuss sowie der Investitionsausschuss.

Der Präsidialausschuss fungiert 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 des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionssystems, der Abschlussprüfung, einschließlich der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers und der vom Abschlussprüfer zusätzlich erbrachten Leistungen, der Erteilung des Prüfungsauftrags an den Abschlussprüfer, der Bestimmung von Prüfungsschwerpunkten und der Honorarvereinbarung sowie der Compliance. Der Nominierungsausschuss schlägt dem Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung geeignete Kandidaten vor. Der Investitionsausschuss bereitet Beschlüsse des Aufsichtsrats und die Behandlung von Themen im Plenum vor, die zur Umsetzung des vom Vorstand beschlossenen Investitionskonzepts erforderlich oder zweckmäßig sind und gibt dazu Empfehlungen an den Aufsichtsrat.

Rechte der Aktionäre

Das Grundkapital der Porsche SE ist je zur Hälfte in Stammaktien 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 Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat 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.

Die Vertreter der Anteilseigner im Aufsichtsrat werden von der Hauptversammlung bestellt. Im Hinblick auf die Bestellung der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat gilt Folgendes: Die Satzung der Porsche SE bestimmt, dass auch die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat von der Hauptversammlung bestellt werden, sofern nicht eine nach Maßgabe des SE-Beteiligungsgesetzes geschlossene Vereinbarung über die Beteiligung der Arbeitnehmer ein abweichendes Bestellungsverfahren für die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat bestimmt. Letzteres trifft gegenwärtig zu: In der Vereinbarung über die Beteiligung der Arbeitnehmer in der Porsche SE ist geregelt, dass die Arbeitnehmervertreter unmittelbar mit der Annahme ihrer Wahl durch den SE-Betriebsrat in ihr Amt gelangen. Selbst wenn keine solche Vereinbarung vorläge, wäre die Hauptversammlung bei der Wahl der Arbeitnehmervertreter an die Vorschläge der Arbeitnehmer gebunden.

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 § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen handelsrechtlichen Vorschriften. Grundlage des Jahresabschlusses der Porsche SE als der Muttergesellschaft des Porsche SE Konzerns sind die Rechnungslegungsvorschriften des HGB. Beide Abschlüsse



werden von der Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart, als unabhängiger Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft. Darüber hinaus werden die der Entsprechenserklärung gemäß § 161 Abs. 1 AktG zugrunde liegenden Tatsachen bei der Durchführung der Abschlussprüfung berücksichtigt.

Risikomanagement

Der Porsche SE Konzern verfügt über ein konzernweites Risikomanagementsystem, mit dessen Hilfe die Unternehmensleitung wesentliche Risiken frühzeitig erkennt und dadurch in die Lage versetzt wird, rechtzeitig erforderliche Gegenmaßnahmen einzuleiten. Das Risikomanagementsystem im Porsche SE Konzern wird fortlaufend auf seine Effizienz geprüft und unter Berücksichtigung veränderter Rahmenbedingungen kontinuierlich optimiert. Einzelheiten dazu finden Sie auf den Seiten 136ff. 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 seine Geschäftsentwicklung. Als Informationsquelle dient dabei

insbesondere die Internetseite

www.porsche-se.com

auf der sämtliche Pressemitteilungen und Finanzberichte ebenso eingestellt sind, wie die Satzung der Porsche SE sowie Informationen zur Hauptversammlung.

Neben der regelmäßigen Berichterstattung informiert die Porsche SE auf Grundlage von § 15 WpHG über Insiderinformationen, d. h. konkrete Informationen über nicht öffentlich bekannte Umstände, die sich auf die Porsche SE beziehen und geeignet sind, im Falle ihres Bekanntwerdens den Börsenkurs der Porsche SE-Vorzugsaktie erheblich zu beeinflussen. Auch diese Ad-hoc-Mitteilungen sind auf der Homepage der Porsche Automobil Holding SE eingestellt.

Directors' Dealings

Nach § 15a WpHG sind Mitglieder des Vorstands und Aufsichtsrats, sonstige Führungspersonen sowie mit diesen in enger Beziehung stehende Personen verpflichtet, den Erwerb oder die Veräußerung von Porsche SE-Aktien und sich darauf beziehenden Finanzinstrumenten offen zu legen. Die Porsche SE veröffentlicht solche Mitteilungen über derartige Transaktionen auf der Porsche SE-Homepage.



Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex

Zum Hintergrund

Am 26. Februar 2002 hat die Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex einen Standard guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung für börsennotierte Gesellschaften vorgelegt, der regelmäßig weiterentwickelt wird. Gemäß § 161 Abs. 1 AktG sind Vorstand und Aufsichtsrat einer börsennotierten Gesellschaft verpflichtet, jährlich zu erklären, dass den Empfehlungen des Kodex in der jeweils geltenden Fassung entsprochen wurde und wird oder welche Empfehlungen des Kodex nicht angewendet wurden oder werden und warum nicht. Soweit zwischen zwei turnusmäßigen Erklärungen eine abgegebene Erklärung unrichtig wird, hat eine Aktualisierung der Erklärung zu erfolgen.

Wortlaut der Erklärung gemäß § 161 Abs. 1 AktG der Porsche Automobil Holding SE vom Mai 2015:

Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche Automobil Holding SE erklären gemäß § 161 Abs. 1 AktG, dass den vom Bundesministerium der Justiz im amtlichen Teil des Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex (DCGK oder Kodex)

grundsätzlich entsprochen wurde und wird. Die vorliegende Erklärung erfolgt in Bezug auf die jeweils gültige Fassung des Kodex vom 13. Mai 2013, veröffentlicht im Bundesanzeiger am 10. Juni 2013 bzw. vom 24. Juni 2014, veröffentlicht im Bundesanzeiger am 30. September 2014. Den folgenden Empfehlungen wurde seit Abgabe der letzten Entsprechenserklärung im Mai 2014 bzw. – bezogen auf 5.4.2 Satz 1 DCGK – seit der Aktualisierung der Entsprechenserklärung im März 2015 nicht und wird auch zukünftig nicht entsprochen:

Der Empfehlung in Ziffer 4.2.3 Abs. 2 Satz 6 DCGK wurde und wird auch zukünftig im Hinblick auf die den 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 Empfehlung zur Zielsetzung im Hinblick auf die Aufsichtsratszusammensetzung in Ziffer 5.4.1 Abs. 2 und 3 DCGK wurde nicht entsprochen und wird auch zukünftig nicht entsprochen. Der Aufsichtsrat unterstützt eine ausgewogene Zusammensetzung des Gremiums im Sinne der Empfehlung in Ziffer 5.4.1 Abs. 2 und 3 des Kodex. Eine Festlegung konkreter Zielvorgaben 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.

Hinsichtlich der Empfehlung in Ziffer 5.4.1 Abs. 4 DCGK zur Offenlegung bestimmter Umstände bei Wahlvorschlägen des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung sind die Anforderungen des Kodex unverändert 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. 4 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.

Mit dem Ausscheiden von Scheich Al-Thani aus dem Aufsichtsrat zum Ablauf des 24. März 2015 kann der Aufsichtsrat seine bisherige Einschätzung, dass ihm eine angemessene Anzahl unabhängiger Mitglieder angehört, nicht mehr hinreichend rechtsicher aufrechterhalten. Sein Nachfolger, Herr Hans-Peter Porsche, kann im Hinblick auf seine Beziehungen zu der Gesellschaft, deren Organen und Aktionären nicht als unabhängig im Sinne von Ziffer 5.4.2 DCGK angesehen werden. Vorsorglich wird deshalb erklärt, dass der Empfehlung gemäß Ziffer 5.4.2 Satz 1 DCGK seit dem 25. März 2015 nicht mehr entsprochen wurde und auch zukünftig nicht entsprochen wird. Mit der Bestellung von Herrn Hans-Peter Porsche wurde die Besetzung der An-

teilseignerseite des Aufsichtsrats wiederhergestellt, die vor einer Beteiligung von Qatar am Kreis der Stammaktionäre bestanden hat.

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 Empfehlung in Ziffer 6.3 DCGK zur Angabe von durch Organmitglieder an der Gesellschaft gehaltenen Aktien wurde nicht entsprochen und wird auch zukünftig nicht entsprochen. Stimmrechtsmitteilungen unserer Aktionäre nach dem Wertpapierhandelsgesetz werden wie von diesem Gesetz vorgeschrieben von der Porsche Automobil Holding SE veröffentlicht. Mitteilungen über Erwerb und Veräußerung von Porsche Vorzugsaktien durch Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder gemäß § 15a Wertpapierhandelsgesetz werden veröffentlicht, soweit dies § 15a Wertpapierhandelsgesetz vorschreibt. Eine darüber hinausgehende Veröffentlichung der von Organmitgliedern an der Gesellschaft gehaltenen Aktien und sich darauf beziehender Finanzinstrumente ist bisher nicht erfolgt und wird auch in Zukunft nicht erfolgen, da die von uns vollumfänglich eingehaltenen Veröffentlichungspflichten nach unserer Auffassung genügen, um den Kapitalmarkt und insbesondere unsere Aktionäre ausreichend zu informieren.

Wortlaut der Aktualisierung der Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Porsche Automobil Holding SE zu den Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ gemäß § 161 Abs. 1 AktG vom Dezember 2015

Die Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Porsche Automobil Holding SE zu den Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ gemäß § 161 Abs. 1 AktG aus Mai 2015 wird wie folgt aktualisiert:

Der Aufsichtsrat der Porsche Automobil Holding SE hat Dr. Manfred Döss zum 1. Januar 2016 in den Vorstand der Gesellschaft berufen. Er wird dort das Ressort Recht und Compliance verantworten. Zugleich wird Herr Dr. Döss die Leitung der Rechtsabteilung der Volkswagen AG übernehmen und dort schwerpunktmäßig die Aufklärung der Dieselmaterie betreuen. Über seine Vergütung hat der Aufsichtsrat bislang noch nicht entschieden, da der Aufsichtsrat sich in seiner nächsten turnusmäßigen Sitzung im März 2016 mit dem Vorstandvergütungssystem insgesamt befassen wird. Den Vorgaben von Ziff. 4.2.3 Abs. 2 S. 2 DCGK, wonach die monetären Teile der Vergütung von Vorstandsmitgliedern fixe und variable Bestandteile umfassen sollen, wird ab dem 1. Januar 2016 nicht entsprochen werden.

Der Vorstandsvorsitzende der Gesellschaft Herr Hans Dieter Pötsch ist am 7. Oktober 2015 aus dem Vorstand der Volkswagen AG ausgeschieden und anschließend gerichtlich zum Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG bestellt und vom Aufsichtsrat der Volkswagen AG zum Vorsitzenden gewählt worden. Sein Vorstandsarbeitsvertrag mit der Volkswagen AG wurde in diesem Zusammenhang aufgehoben. Damit erhält Herr Pötsch von der Volkswagen AG keine variable Vergütung mit mehrjähriger Bemessungsgrundlage. Von der Porsche Automobil Holding SE erhält er nur eine fixe Grundvergütung. Somit wurde seitdem und wird den Vorgaben von Ziff. 4.2.3 Abs. 2 S. 2 DCGK nicht entsprochen.

Der Aufsichtsrat wird sich in seiner nächsten turnusmäßigen Sitzung im März 2016 mit dem Vorstandsvergütungssystem befassen und dabei entscheiden, ob Herrn Pötsch und Herrn Dr. Döss entsprechend den Vorgaben von Ziff. 4.2.3 Abs. 2 S. 2 DCGK eine variable Vergütung mit mehrjähriger Bemessungsgrundlage gewährt werden soll.

Volkswagen AG, dessen Aufstellung ebenfalls verschoben wurde, Voraussetzung für die Erstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2015 der Porsche Automobil Holding SE.

Porsche Automobil Holding SE
Stuttgart, 25. April 2016

Wortlaut der Aktualisierung der Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Porsche Automobil Holding SE zu den Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ gemäß § 161 Abs. 1 AktG vom März 2016


Die Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Porsche Automobil Holding SE zu den Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ gemäß § 161 Abs. 1 AktG aus Mai 2015, aktualisiert im Dezember 2015, wird wie folgt aktualisiert:

Der Aufsichtsrat

Der Vorstand

Den Vorgaben von Ziff. 7.1.2 DCGK, wonach der Konzernabschluss binnen 90 Tagen nach Geschäftsjahresende öffentlich zugänglich sein soll, wird für den Konzernabschluss des Geschäftsjahres 2015 der Porsche Automobil Holding SE nicht entsprechen werden. Die Veröffentlichung des Konzernabschlusses 2015 der Porsche Automobil Holding SE wird nicht, wie bisher vorgesehen im März 2016, sondern erst im April 2016 erfolgen.

Die Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses der Porsche Automobil Holding SE hat sich verschoben, weil, wie von der Volkswagen AG, Wolfsburg, mitgeteilt, sich die Aufstellung des Jahresabschlusses 2015 der Volkswagen AG aufgrund noch offener Fragestellungen im Zusammenhang mit den Folgen der Dieseldiagnostik und den daraus resultierenden Bewertungsfragen verschoben hatte. Infolge der Kapitalbeteiligung der Porsche Automobil Holding SE an der Volkswagen AG in Höhe von derzeit 30,8 Prozent und der Bedeutung dieser Beteiligung für die Porsche Automobil Holding SE ist das Vorliegen des Konzernabschlusses der



Porsche SE Aktie

Aktienmärkte

Die europäischen Aktienmärkte waren im zurückliegenden Börsenjahr durch eine hohe Volatilität gekennzeichnet.

Der Europäische Leitindex EURO STOXX 50 gewann auf Jahressicht rund 3,8 Prozent und schloss bei 3.268 Punkten. Seinen Höchststand im Jahresverlauf verzeichnete der Index mit 3.836 Punkten im April, das Jahrestief lag im August bei rund 2.973 Punkten. Der DAX entwickelte sich mit 10.743 Punkten zum Jahresultimo mit einem Plus von 9,6 Prozent deutlich positiver. In der Spitze erreichte der deutsche Leitindex im April mit 12.391 Punkten sein Allzeithoch, fiel danach allerdings wieder zurück. Das Jahrestief lag im September bei 9.325 Punkten.

Die Aktie der Porsche SE folgte in den ersten sechs Monaten des Jahres zunächst größtenteils der Entwicklung des Gesamtmarkts, der von der expansiven Geldpolitik der Europäischen Zentralbank und dem daraus resultierenden Niedrigzinsumfeld geprägt war. Am 10. April erreichte die Porsche SE Aktie mit 94,56 Euro ihr Jahreshoch. Insgesamt verlief der Kurs weitgehend parallel zum Kurs der Volkswagen Vorzugsaktie. Im Verlauf der zweiten Jahreshälfte konnte sich die Aktie den Auswirkungen der Dieselthematik im Volkswagen

Konzern nicht entziehen. Sie schloss zum Jahresultimo mit 50,01 Euro um rund 26 Prozent niedriger als zum Ende des Vorjahres. Den Jahrestiefstkurs von 34,03 Euro hatte die Aktie am 5. Oktober verzeichnet.

Hauptversammlung 2015

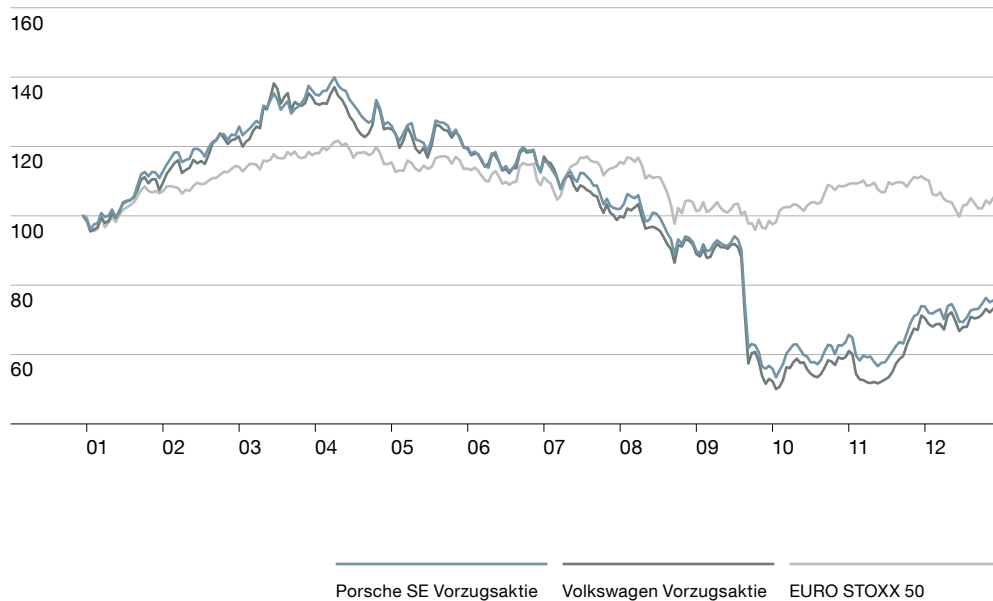
Die ordentliche Hauptversammlung der Porsche SE fand am 13. Mai 2015 in der Porsche-Arena und der Hanns-Martin-Schleyer-Halle in Stuttgart statt. Rund 4.000 Aktionärinnen und Aktionäre nahmen teil. Für das Geschäftsjahr 2014 wurde die Ausschüttung einer Dividende an die Vorzugsaktionäre in Höhe von 2,010 Euro je Aktie und an die Stammaktionäre in Höhe von 2,004 Euro je Aktie beschlossen. Im Vorjahr betrug die Dividende ebenfalls 2,010 Euro je Vorzugsaktie und 2,004 Euro je Stammaktie. Die Ausschüttungssumme blieb im Vergleich zum Vorjahr mit 614.643.750 Euro konstant.

Den Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats wurde Entlastung erteilt. Hans-Peter Porsche, wurde durch die Hauptversammlung in den Aufsichtsrat gewählt. Er folgte auf Seine Exzellenz, Scheich Jassim bin Abdulaziz bin Jassim Al-Thani, der sein Aufsichtsratsmandat mit Wirkung



zum Ablauf des 24. März 2015 niedergelegt hatte. Das Amtsgericht Stuttgart hatte Herrn Porsche bereits am 25. März 2015 zum Mitglied des Aufsichtsrats bestellt.

Kursentwicklung Porsche SE Vorzugsaktie 2015 (Index: 31. Dezember 2014)



Aktionärsstruktur

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

Die Stammaktien werden nach den vorliegenden Informationen mittelbar ausschließlich von Mitgliedern der Familien Porsche und Piëch gehalten. Mehr als die Hälfte der Vorzugsaktien liegt bei institutionellen Investoren – überwiegend außerhalb Deutschlands. Die im Streubesitz befindlichen Vorzugsaktien verteilen sich auf private Anleger, von denen die meisten ihren Sitz in Deutschland haben.

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, Dow Jones Automobile & Parts Titans 30 Index, 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

Investor Relations-Aktivitäten

Im Geschäftsjahr 2015 hat die Porsche SE ihre Investoren auf regelmäßig stattfindenden Kapitalmarktkonferenzen und Roadshows informiert.

Privatanleger hatten im zurückliegenden Jahr die Möglichkeit, sich auf einer ganzen Reihe von Anlegerveranstaltungen in Deutschland ein persönliches Bild über die Entwicklung der Porsche SE zu machen und Fragen zu stellen.

Über das gesamte Jahr hinweg beantwortete die Abteilung Investor Relations zahlreiche, per Mail, Post oder Telefon eingehende Anfragen von privaten und institutionellen Investoren sowie Analysten. Schwerpunkte der Fragen bildeten dabei unter anderem der aktuelle Stand der juristischen Auseinandersetzungen, die Investitionsstrategie sowie jeweils aktuelle Entwicklungen.

Die Investor Relations App ergänzt die umfangreichen Informationen auf der Unternehmenswebsite www.porsche-se.com und ermöglicht den direkten Zugriff auf alle Finanzpublikationen.

Kennzahlen der Porsche SE Aktie

		2015	2014	2013
Jahresschlusskurs ¹	€	50,01	67,16	75,66
Jahreshöchstkurs ¹	€	94,56	82,15	75,88
Jahrestiefstkurs ¹	€	34,03	57,28	52,73
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) ²	€	15.315.562.500	20.567.750.000	23.170.875.000
Ergebnis je Stammaktie ³	€	-0,90	9,90 ⁴	7,86
Ergebnis je Vorzugsaktie ³	€	-0,89	9,91 ⁴	7,87
Dividende je Stammaktie	€	1,004 ⁵	2,004	2,004
Dividende je Vorzugsaktie	€	1,010 ⁵	2,010	2,010

¹ Vorzugsaktie im Xetra-Handel

² Annahme: Stammaktien mit dem Marktpreis der Vorzugsaktien bewertet

³ Unverwässert und verwässert

⁴ Rückwirkende Korrektur der at Equity-Bilanzierung für den Volkswagen Konzern gem. IAS 8

⁵ Vorschlag an die Hauptversammlung der Porsche SE

2

Konzernlagebericht
und Lagebericht
der Porsche Automobil
Holding SE









Konzernlagebericht
und Lagebericht
der Porsche Automobil
Holding SE

52	Grundlagen des Konzerns
54	Wirtschaftsbericht
54	Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern
68	Wesentliche Ereignisse im Volkswagen Konzern
82	Geschäftsverlauf
86	Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
96	Porsche Automobil Holding SE (Jahresabschluss nach HGB)
102	Nachhaltige Wertsteigerung im Porsche SE Konzern und im Volkswagen Konzern
115	Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage der Porsche SE sowie des Porsche SE Konzerns
116	Vergütungsbericht
136	Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung
162	Veröffentlichung der Erklärung zur Unternehmensführung
163	Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
164	Prognosebericht und Ausblick



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 2015 beschäftigte der Porsche SE Konzern 32 Mitarbeiter (31. Dezember 2014: 31 Mitarbeiter).

Die Geschäftstätigkeit des Porsche SE Konzerns 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 die Mehrheit der Stammaktien an der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg („Volkswagen AG“, „Volkswagen“ oder „VW“), 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 Inc., Kirkland, Washington/USA („INRIX“). INRIX nimmt eine weltweit führende

Position im Bereich Connected-Car-Dienstleistungen und Echtzeitverkehrsinformationen ein.

Neben diesen Investments plant die Porsche SE, weitere strategische Beteiligungen zu erwerben. Vorrangige Investitionskriterien für künftige Beteiligungen sind der Bezug zur automobilen Wertschöpfungskette sowie ein überdurchschnittliches Wachstumspotenzial basierend auf makroökonomischen sowie daraus abgeleiteten branchenspezifischen Trends.

Die automobilen Wertschöpfungskette umfasst dabei die gesamte Bandbreite von Basistechnologien zur Unterstützung des Entwicklungs- und Produktionsprozesses bis hin zu fahrzeug- und mobilitätsbezogenen Dienstleistungen. Zu den relevanten Makro-Trends zählen beispielsweise Nachhaltigkeit und Ressourcenschonung, demografischer Wandel, Urbanisierung sowie die zunehmende Vernetzung in der automobilen Welt. Daraus abgeleitete branchenspezifische Trends sind unter anderem neue Werkstoffe und Antriebskonzepte, kürzere Produktlebenszyklen sowie steigende Kundenanforderungen an Sicherheit und Konnektivität.

Der Investitionsfokus der Porsche SE liegt daher auf Unternehmen, die diese Kriterien erfüllen und zum Ziel einer nachhaltigen Wertsteigerung beitragen. Neue Beteiligungsmöglichkeiten werden fortlaufend geprüft.



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 Steuerungsgröße 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 werden jährlich in Abstimmung mit sämtlichen Fachbereichen die Kosten im Zusammenhang mit dem Halten und Verwalten der Beteiligungen auf Ebene der Porsche SE budgetiert und unter Berücksichtigung der jeweiligen Planungen der gehaltenen Beteiligungen 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.



Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern

Abgasthematik auf Ebene des Volkswagen Konzerns

Am 18. September 2015 informierte die US-amerikanische Umweltbehörde 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. Volkswagen wird vorgeworfen, bei bestimmten Vierzylinder-Dieselmotoren der Baujahre 2009 bis 2015 im Prüfstandsbetrieb mittels einer nicht angegebenen Motorsteuerungssoftware die US-amerikanischen Vorgaben zu NO_x-Emissionen umgangen zu haben, um die Zulassungsbedingungen zu erfüllen. Die Umweltbehörde des US-Bundesstaates Kalifornien California Air Resources Board (CARB) kündigte im gleichen Zusammenhang eigene Untersuchungen an. Im Zuge der Veröffentlichungen von EPA und CARB nahmen Behörden weltweit in weiteren Rechtsordnungen ihre eigenen Untersuchungen auf (sogenannte „Dieselthematik“). Die Porsche SE ist als Mehrheitsaktionär 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. Trotz des Rückgangs der anteiligen Börsenkapitalisierung ergab sich auf Grundlage der Ertragserwartungen auch unter Berücksichtigung der Dieselthematik kein Wertminderungsbedarf für die Beteiligung an der Volkswagen AG. Jedoch sind insbesondere bei einem Anstieg der Kosten zur Bewältigung der Dieselthematik Auswirkungen auf die Werthaltigkeit der Beteiligung möglich. Aus dieser Thematik resultierende Rechtsrisiken können sich ebenfalls auf die Porsche SE auswirken. Schließlich können sich Folgewirkungen auf die Dividendenpolitik der Volkswagen AG und somit auf die Mittelzuflüsse auf Ebene der Porsche SE ergeben. Zu Einzelheiten diesbezüglich verweisen wir auf die Ausführungen zu den wesentlichen Ereignissen im Volkswagen Konzern, auf die Erläuterungen zur Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage, auf das Kapitel „Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklungen“ sowie auf das Kapitel „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.

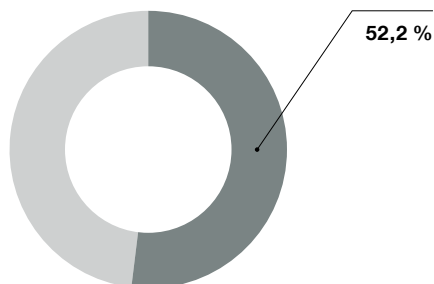


Veränderungen im Anteilsbesitz der Porsche SE an der Volkswagen AG

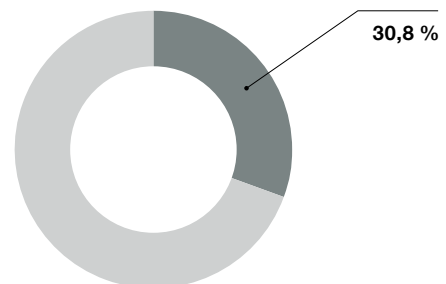
Die Porsche SE hat sich Ende September 2015 mit der Suzuki Motor Corporation, Shizuoka/Japan über den außerbörslichen Erwerb von 1,5 % der Stammaktien der Volkswagen AG geeinigt. Die Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG stieg damit von 50,7 % auf 52,2 % der Stammaktien. Der Anteil am gezeichneten Kapital der Volkswagen AG erhöhte sich zum Erwerbszeitpunkt auf 32,4 %.

Durch die Ausgabe von Vorzugsaktien bis zum 9. November 2015 im Zusammenhang mit von der Volkswagen AG begebenen Pflichtwandelanleihen reduzierte sich der Anteil der Porsche SE am gezeichneten Kapital der Volkswagen AG von 32,4 % auf 30,8 %.

Anteil an Stammaktien der Volkswagen AG



Anteil am Gesamtkapital der Volkswagen AG







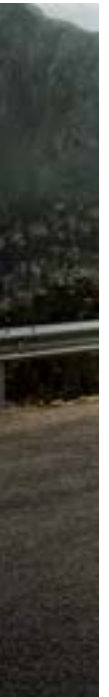
Wesentliche Entwicklungen und aktueller Stand in Bezug auf rechtliche Risiken und Rechtsstreitigkeiten

Die Porsche SE ist seit mehreren Jahren an verschiedenen Klageverfahren beteiligt. Nachfolgend werden die wesentlichen, das Geschäftsjahr 2015 betreffenden Entwicklungen in diesen Klageverfahren dargestellt:

Schadensersatzklagen im Zusammenhang mit dem Vorwurf der Marktmanipulation in Deutschland und in England

Ende des Jahres 2011 haben sechs Kläger aus angeblich eigenem Recht und ein Kläger aus angeblich abgetretenem Recht von sechs weiteren Anspruchstellern eine Schadensersatzklage gegen die Porsche SE erhoben, die derzeit beim Landgericht Hannover rechtshängig ist. Mit dieser Klage wurden zuletzt Schadensersatzansprüche wegen angeblicher Marktmanipulation und angeblicher unzutreffender Kapitalmarktinformation im Rahmen des Erwerbs der Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG in Höhe von rund 1,81 Mrd. € (zzgl. Zinsen) geltend gemacht. In zwei mündlichen Verhandlungen am 6. und 7. Mai 2015 fand eine Beweisaufnahme in Form der Vernehmung von zwei Zeugen statt. Termine für die Fortsetzung der Beweisaufnahme und die Vernehmung weiterer Zeugen wurden noch nicht bestimmt. Die Porsche SE hält die geltend gemachten Ansprüche für unbegründet.

Wegen der gleichen angeblichen Ansprüche haben die vorbezeichneten Kläger im September 2013 Klage gegen zwei Mitglieder des Aufsichtsrats der Porsche SE vor dem Landgericht Frankfurt am Main eingereicht. Die Porsche SE ist diesem Rechtsstreit auf Seiten der Aufsichtsratsmitglieder als Streit- helferin beigetreten. Ein Termin zur mündlichen Verhandlung fand am 30. April 2015 statt. Durch Zwischenurteil vom 21. Mai 2015 hat das Gericht sechs der sieben Kläger aufgegeben, eine Prozesskostensicherheit zu stellen. Die Porsche SE hält die Ansprüche für unbegründet.



Am 30. April 2013 hat eine Gruppe von Klägern Klage gegen die Porsche SE beim Landgericht Stuttgart eingereicht und Schadensersatzansprüche wegen angeblicher Marktmanipulation und angeblicher unzutreffender Kapitalmarktinformation bei dem Erwerb der Beteiligung an der Volkswagen AG im Jahr 2008 geltend gemacht. Mit Urteil vom 17. März 2014 hatte das Landgericht Stuttgart die Klage abgewiesen. Vier Kläger, die angebliche Schadensersatzansprüche in Höhe von rund 177 Mio. € (zzgl. Zinsen) geltend gemacht hatten, haben keine Berufung eingelegt. Im Berufungsverfahren beliefen sich die geltend gemachten angeblichen Schadensersatzansprüche auf rund 1,18 Mrd. € (zzgl. Zinsen). Das Oberlandesgericht Stuttgart hat die Berufung mit Urteil vom 26. März 2015 zurückgewiesen und die Klageabweisung durch das Landgericht Stuttgart damit bestätigt. Die Revision wurde nicht zugelassen. Gegen die Entscheidung des Oberlandesgerichts Stuttgart haben alle am Berufungsverfahren beteiligten 19 Kläger Nichtzulassungsbeschwerde zum Bundesgerichtshof eingelegt. Über die Nichtzulassungsbeschwerde wurde noch nicht entschieden. Die Porsche SE hält die Ansprüche für unbegründet.

Ende 2011 hat die ARFB Anlegerschutz UG (haftungsbeschränkt), Berlin, an welche insgesamt 69 Investmentfonds, Versicherungen und sonstige Gesellschaften angeblich Schadensersatzansprüche in Höhe von rund 1,92 Mrd. € (zzgl. Zinsen) abgetreten

haben sollen, zwei Klagen beim Landgericht Braunschweig gegen die Porsche SE erhoben. Die Klägerin behauptet jeweils, dass die vorbezeichneten Fonds, Versicherungen und sonstigen Gesellschaften im Jahr 2008 aufgrund unzutreffender und unterlassener Kapitalmarktinformation sowie Marktmanipulation durch die Porsche SE entweder nicht an Kurssteigerungen der Stammaktien der Volkswagen AG partizipiert hätten und ihnen dadurch Gewinne entgangen seien oder Derivatgeschäfte betreffend Volkswagen Stammaktien eingegangen seien und in Folge der Kursentwicklung der Volkswagen Stammaktie aus diesen Geschäften Verluste in der geltend gemachten Höhe erlitten hätten. Die Klägerin hat in den mündlichen Verhandlungen vor dem Landgericht Braunschweig am 10. Dezember 2014 jeweils einen Musterverfahrens Antrag nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG) gestellt und hilfsweise Verweisung des Rechtsstreits beantragt. Mit Beschlüssen vom 4. März 2015 hat das Landgericht Braunschweig die Klagen aufgrund von der Klägerin geltend gemachter kartellrechtlicher Anspruchsgrundlagen an das Landgericht Hannover als Kartellgericht verwiesen. Im November 2015 hat die Klägerin die Klagen erweitert und macht seitdem angebliche Schadensersatzansprüche in Höhe von insgesamt rund 2,7 Mrd. € (zzgl. Zinsen) geltend. Am 8. Dezember 2015 fand eine mündliche Verhandlung vor dem Landgericht Hannover statt.



Die Porsche SE hält die geltend gemachten Ansprüche für unbegründet.

Eine Privatperson hat im August 2012 beim Landgericht Stuttgart Klage in Höhe von rund 1,3 Mio. € (zzgl. Zinsen) wegen behaupteter Schadensersatzansprüche aufgrund angeblich unzutreffender und unterlassener Kapitalmarktinformation gegen die Gesellschaft erhoben. Nach einer ersten Verweisung des Rechtsstreits an das Landgericht Braunschweig und dort durchgeführter mündlicher Verhandlung wurde der Rechtsstreit auf Antrag des Klägers an die Kartellkammer des für Kartellsachen zuständigen Landgerichts Hannover verwiesen. Der Kläger hat mit Schriftsatz vom 18. Februar 2015 einen Musterverfahrens Antrag nach dem KapMuG gestellt. Am 8. Dezember 2015 fand eine mündliche Verhandlung vor dem Landgericht Hannover statt. Die Porsche SE hält den Anspruch für unbegründet.

Im September 2012 hat eine weitere Gesellschaft beim Landgericht Braunschweig Klage in Höhe von rund 213 Mio. € (zzgl. Zinsen) gegen die Porsche SE erhoben. Die Klägerin behauptet, aufgrund unzutreffender und unterlassener Kapitalmarktinformation durch die Porsche SE im Jahr 2008 Optionsgeschäfte betreffend Stammaktien der Volkswagen AG eingegangen und in Folge der Kursentwicklung Verluste in der geltend gemachten Höhe erlitten zu haben. Mit Beschluss vom 10. Juni

2015 hat das Landgericht Braunschweig die Klage aufgrund von der Klägerin geltend gemachter kartellrechtlicher Anspruchsgrundlagen an das Landgericht Hannover als Kartellgericht verwiesen. Die Porsche SE hält den geltend gemachten Anspruch für unbegründet.

Im März 2015 haben 32 Gesellschaften (Hedgefonds, Pensionsfonds und sonstige Investmentfonds) eine Schadensersatzklage gegen die Porsche SE vor dem Landgericht Braunschweig erhoben. Die Kläger machen angebliche Schadensersatzansprüche in Höhe von insgesamt rund 507 Mio. € (zzgl. Zinsen) wegen angeblich unzutreffender und unterlassener Kapitalmarktinformation geltend und haben einen Musterverfahrens Antrag nach dem KapMuG gestellt. Mit Beschluss vom 10. Juni 2015 hat das Landgericht Braunschweig die Klage aufgrund von den Klägern geltend gemachter kartellrechtlicher Anspruchsgrundlagen an das Landgericht Hannover als Kartellgericht verwiesen. Im November 2015 haben die Kläger die Klage erweitert und machten angebliche Schadensersatzansprüche in Höhe von insgesamt rund 703 Mio. € (zzgl. Zinsen) geltend. Am 8. Dezember 2015 fand eine mündliche Verhandlung vor dem Landgericht Hannover statt. Das Landgericht Hannover hat am 12. Januar 2016 durch Zwischenurteil 25 der 32 Kläger aufgegeben, eine Prozesskostensicherheit zu stellen. Mit Schreiben vom 3. März 2016



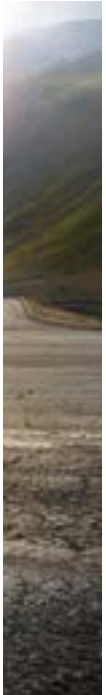
haben zwei Klägerinnen die Klage zurückgenommen. Die Gesamtklagesumme nach dieser Klagerücknahme beträgt 658 Mio. € (zzgl. Zinsen). Die Porsche SE hält die Ansprüche für unbegründet.

Das Landgericht Hannover hat am 13. April 2016 im Hinblick auf die vorgenannten KapMuG-Anträge einen Vorlagebeschluss verkündet, mit dem es insgesamt 83 von den Klägern geltend gemachte Feststellungsziele dem Oberlandesgericht Celle zur Entscheidung vorlegt. Zugleich hat es für alle vor dem Landgericht Hannover gegen die Porsche SE anhängigen Verfahren angekündigt, über deren Aussetzung wegen etwaiger Vorentscheidungen des Oberlandesgerichts Celle zu entscheiden. Etwaige Aussetzungsentscheidungen des Landgerichts Hannover können mit der sofortigen Beschwerde zum Oberlandesgericht Celle angefochten werden.

Im Januar 2013 hatte eine weitere Privatperson ihren zuvor durch Mahnbescheid geltend gemachten Schadensersatzanspruch wegen angeblich unzutreffender und unterlassener Kapitalmarktinformation in Höhe von rund 130.000 € (zzgl. Zinsen) begründet und war damit in das Streitverfahren eingetreten. Das Landgericht Braunschweig hat mit Urteil vom 30. Juli 2014 die Klage abgewiesen. Die hiergegen eingelegte Berufung des Klägers hat das Oberlandesgericht Braunschweig mit Urteil vom 12. Januar 2016 zurückgewiesen und die

Klageabweisung durch das Landgericht Braunschweig bestätigt. Das Urteil ist rechtskräftig.

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. US-\$ 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, und 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. Über die Rechtsbeschwerde wurde noch nicht entschieden. Die Porsche SE hält die in England erhobene Klage für unzulässig und die geltend gemachten Ansprüche für unbegründet.

Im Herbst 2015 hat eine Privatperson außergerichtlich angebliche Schadensersatzansprüche in Höhe von rund 16.000 € (ohne Zinsen) wegen angeblicher Marktmanipulation im Zusammenhang mit dem Aufbau der Beteiligung an der Volkswagen AG gegen die Porsche SE geltend gemacht. Die Porsche SE hält die geltend gemachten Ansprüche für unbegründet und hat sie zurückgewiesen.

Aktienrechtliche Streitigkeiten

Ein Aktionär hat Anfechtungs- und Nichtigkeitsklage gegen die Beschlüsse der ordentlichen Hauptversammlung vom 30. April 2013 über die Entlastung von Vorstand und Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2012, die Wahl von fünf Personen zu Mitgliedern des Aufsichtsrats sowie die Ablehnung des Antrags auf Abwahl des Versammlungsleiters beim Landgericht Stuttgart eingereicht. Mit Urteil vom 23. September 2014 hat das Landgericht Stuttgart die Klage abgewiesen. Der Aktionär hat gegen das Urteil Berufung eingelegt. Mit Urteil vom 8. Juli 2015

hat das Oberlandesgericht Stuttgart die Berufung des Aktionärs zurückgewiesen und die Klageabweisung durch das Landgericht Stuttgart bestätigt. Die Revision wurde nicht zugelassen. Der Aktionär hat gegen die Entscheidung Nichtzulassungsbeschwerde beim Bundesgerichtshof eingelegt. Die Porsche SE hält die Klage teilweise für unzulässig und jedenfalls für unbegründet.

Derselbe Aktionär hat außerdem 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 Abwahantrags hilfsweise positive Beschlussfeststellungsklage. Am 22. März 2016 fand ein Termin zur mündlichen Verhandlung vor dem Landgericht Stuttgart statt. Das Landgericht Stuttgart hat einen Termin zur Verkündung einer Entscheidung für den 7. Juni 2016 bestimmt. Die Porsche SE hält die Klage teilweise für unzulässig und jedenfalls für unbegründet.

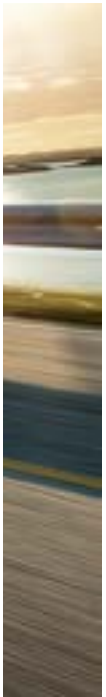


Außerdem hat derselbe Aktionär beim Landgericht Stuttgart einen Antrag auf Auskunftserteilung durch die Porsche SE gestellt. Mit dem Antrag wird Auskunft auf Fragen begehrt, die in der ordentlichen Hauptversammlung vom 27. Mai 2014 gestellt worden sind. Am 22. März 2016 fand ein Termin zur mündlichen Verhandlung vor dem Landgericht Stuttgart statt. Das Landgericht Stuttgart hat einen Termin zur Verkündung einer Entscheidung für den 7. Juni 2016 bestimmt. Die Porsche SE hält den Antrag für unbegründet.

Ermittlungs- und Strafverfahren

Im Dezember 2012 wurde gegen die ehemaligen Vorstandsmitglieder Dr. Wendelin Wiedeking und Holger P. Härter wegen des Verdachts der informationsgestützten Manipulation des Marktes in Volkswagen Aktien Anklage zur Großen Wirtschaftsstrafkammer beim Landgericht Stuttgart erhoben. Den Angeklagten wurde vorgeworfen, in fünf von ihnen im Zeitraum zwischen 10. März 2008 und 2. Oktober 2008 abgegebenen bzw. veranlassten öffentlichen Erklärungen des Unternehmens in Bezug auf den Beteiligungserwerb an der Volkswagen AG unrichtige Angaben gemacht zu haben. In den Erklärungen habe die Porsche SE eine angeblich bereits feststehende Absicht zur Aufstockung ihrer Beteiligung auf 75 % des stimmberechtigten Kapitals dementiert, obwohl die angeklagten ehemaligen

Vorstandsmitglieder spätestens seit Februar 2008 die Absicht gehabt hätten, die Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG in Vorbereitung eines Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags noch im ersten Quartal 2009 auf 75 % des stimmberechtigten Kapitals zu erhöhen. Am 10. Juni 2015 hatte die Staatsanwaltschaft Stuttgart eine weitere Anklage gegen die beiden ehemaligen Vorstandsmitglieder nachgeschoben, welche die Pressemitteilung der Porsche SE vom 26. Oktober 2008 zum Gegenstand hat. Die Staatsanwaltschaft erhob in dieser Anklage den Vorwurf, die Pressemitteilung vom 26. Oktober 2008 sei irreführend gewesen, weil sie suggeriert habe, dass in Zukunft nur noch einige wenige Volkswagen Stammaktien auf dem Markt erhältlich sein würden, womit eine dauerhafte Marktenge vorgespiegelt worden sei. Ferner erhob die Staatsanwaltschaft den Vorwurf, die Pressemitteilung enthalte eine an Leerverkäufer von Volkswagen Stammaktien gerichtete Kaufempfehlung zum Erwerb von Volkswagen Stammaktien unter Vorschützung angeblicher Uneigennützigkeit bzw. Verschleierung angeblicher Eigennützigkeit. Beide Anklagen wurden zur Hauptverhandlung zugelassen. Das Landgericht Stuttgart hatte die Verfahren zum Zwecke gemeinsamer Verhandlung verbunden. Auf Antrag der Staatsanwaltschaft Stuttgart hatte das Landgericht Stuttgart die Nebenbeteiligung der Porsche SE angeordnet. Die Hauptverhandlung hatte am 22. Oktober 2015 begonnen und endete am



18. März 2016 mit der Verkündung des Urteils. Das Landgericht Stuttgart hat die beiden früheren Vorstandsmitglieder der Porsche SE von den Anklagevorwürfen in allen Punkten aus tatsächlichen Gründen frei gesprochen. Den Antrag der Staatsanwaltschaft Stuttgart auf Verhängung einer Geldbuße in Höhe von 807 Mio. € gegen die Porsche SE hat das Landgericht Stuttgart infolgedessen ebenfalls abgelehnt. Nach Überzeugung der Kammer waren die angeklagten sechs Verlautbarungen im Zeitraum vom 10. März 2008 bis 26. Oktober 2008 weder unrichtig, noch irreführend oder sonst täuschend. Außerdem sei nicht belegt, dass die den Anklagen zu Grunde liegenden sechs Verlautbarungen tatsächlich auf den Börsenkurs der Stammaktien der Volkswagen AG eingewirkt haben bzw. dass – bezogen auf die angeblichen „Dementis“ vom 10. März bis 2. Oktober 2008 – sie auch nur geeignet waren, auf den Börsenkurs einzuwirken. Die Strafkammer sieht nach dem Ergebnis der Hauptverhandlung im Hinblick auf die ersten fünf Verlautbarungen vom 10. März 2008 bis 2. Oktober 2008 keinerlei Beleg dafür, dass die angeklagten Vorstandsmitglieder bereits vor oder in diesem Zeitraum den Beschluss gefasst hätten, 75 % des Stammkapitals an der Volkswagen AG zu erwerben. Es habe insbesondere keinen geheimen Plan der Angeklagten und keine wahrheitswidrigen Dementis in den angeklagten Verlautbarungen gegeben. Im Hinblick auf die Pressemeldung vom 26. Oktober

2008 habe die Beweisaufnahme ergeben, dass die Angeklagten den Kapitalmarkt weder in die Irre geführt noch sonst getäuscht haben. Insbesondere habe entgegen dem Anklagevorwurf kein kündigungsbedingtes Zusammenbrechen der von der Porsche SE aufgebauten Optionspositionen gedroht. Auch dass sinkende Kurse „absehbar“ gewesen und hierdurch Liquiditätsprobleme bei der Porsche SE ausgelöst worden wären, habe nach der Hauptverhandlung keinen Beleg gefunden. Es hätten auch keine Probleme bestanden etwa hinsichtlich der Risikotragfähigkeit einer an dem Optionsaufbau beteiligten Bank. Zudem habe die Beweisaufnahme den weitergehenden Anklagevorwurf, wonach die Angeklagten mit der Pressemeldung Eigeninteressen verschwiegen und eine Kaufempfehlung abgegeben hätten, nicht bestätigt. Das Urteil ist nicht rechtskräftig. Die Staatsanwaltschaft Stuttgart hat Revision zum Bundesgerichtshof eingelegt. Die schriftlichen Urteilsgründe liegen noch nicht vor. Die Revision ist spätestens binnen eines Monats nach Zustellung der schriftlichen Urteilsgründe zu begründen. Unterbleibt die Begründung, wird die Revision als unzulässig verworfen.

Im Februar 2013 wurde bekannt, dass die Staatsanwaltschaft Stuttgart gegen sämtliche Aufsichtsratsmitglieder der Porsche SE aus dem Jahr 2008 und einen ehemaligen Mitarbeiter ein Ermittlungsverfahren wegen des Verdachts der



gemeinschaftlichen Beihilfe zu den mit der Anklageschrift vom 17. Dezember 2012 den Herren Dr. Wendelin Wiedeking und Holger P. Härter vorgeworfenen Marktmanipulationshandlungen durch Unterlassen eingeleitet hat. Gegen den ehemaligen Mitarbeiter wurde am 7. August 2015 Anklage beim Landgericht Stuttgart wegen des Vorwurfs der Beihilfe zur gemeinschaftlichen Marktmanipulation erhoben. Über die Eröffnung des Hauptverfahrens wurde noch nicht entschieden. Das Ermittlungsverfahren gegen die Aufsichtsratsmitglieder wurde laut Pressemitteilung der Staatsanwaltschaft Stuttgart vom 17. August 2015 gemäß § 170 Abs. 2 StPO mangels hinreichenden Tatverdachts eingestellt. Die Auswertung sämtlicher Beweismittel habe keine

tatsächlichen Anhaltspunkte dafür erbracht, dass die Mitglieder des Aufsichtsrats unmittelbar oder mittelbar an der Abgabe der verfahrensgegenständlichen Erklärungen als Täter beteiligt waren. Die Ermittlungen hätten auch keine tatsächlichen Anhaltspunkte für aktive Teilnahmehandlungen der Aufsichtsratsmitglieder als Anstifter oder Gehilfen ergeben.

Die Porsche SE hält sämtliche in den vorstehenden Ermittlungs- und Strafverfahren erhobenen Vorwürfe für unbegründet.



Sonstige Klageverfahren und rechtliche Risiken

Im Zusammenhang mit der Abgas- bzw. Dieselthematik (siehe dazu die ausführliche Darstellung im Abschnitt „Die Abgasthematik“ im Kapitel „Wesentliche Ereignisse im Volkswagen Konzern“) sind gegen die Porsche SE folgende Ansprüche geltend gemacht worden:

Im Oktober 2015 hat eine Minderheitsaktionärin der Volkswagen AG beim Landgericht München II eine (Teil-)Klage gegen die Porsche SE auf Zahlung von Schadensersatz in Höhe von 10.000 € (zzgl. Zinsen) an die Volkswagen AG erhoben. Gegenstand der Klage sind angebliche Schäden, welche der Volkswagen AG und ihren Minderheitsaktionären im Zusammenhang mit der Dieselthematik entstanden

sein sollen und welche die Porsche SE veranlasst haben soll. Ein Termin zur mündlichen Verhandlung über die Zulässigkeit der Klage fand am 21. April 2016 statt. Das Landgericht München II hat einen Termin zur Verkündung einer Entscheidung über die Zulässigkeit der Klage für den 12. Mai 2016 bestimmt. Die Porsche SE hält die Klage für unzulässig und unbegründet.

Im November 2015 hat ein Käufer eines Volkswagen- und eines Audi-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 trägt vor, eine landesweite Gruppe von US-amerikanischen Käufern zu vertreten, und behauptet, die Beklagten hätten Verbraucher auf betrügerische Weise veranlasst, Volkswagen-, Audi- und Porsche-Dieselfahrzeuge zu kaufen, die verbotene Abschaltvorrichtungen eingebaut haben, um die US-amerikanischen Emissionsstandards zu umgehen, und die nicht die beworbene Leistung erbrächten. Der Kläger behauptet, dass sich der Wert dieser Fahrzeuge gemindert habe und begehrt erhebliche Schadensersatzzahlungen für die Sammelkläger, einschließlich Strafschadensersatz und Schadensersatz in dreifacher Höhe nach US-amerikanischem Recht. Zudem verlangt der Kläger unter anderem eine gerichtliche Anordnung in Form eines Fahrzeugrückkaufprogramms, eines Fahrzeugrückrufs und/oder einer Rückerstattung des Kaufpreises. Die Klage ist zum US-Bezirksgericht für den Northern District of California zwecks gemeinsamer außergerichtlicher Verhandlung zusammen mit anderen Verfahren, die ähnliche Ansprüche betreffen, verwiesen worden. Am 22. Februar 2016 haben andere Kläger in dem bundesstaatenübergreifenden Verfahren drei konsolidierte und geänderte Klageschriften für Gruppen von Käufern (zu der auch der Kläger aus dem Verfahren gegen die Porsche SE vor dem US-Bezirksgericht für den Eastern District of Michigan gehört), Vertriebshändlern und Gebrauchtwagenhändlern als mögliche Sammelkläger eingereicht. Die Porsche SE ist nicht als Beklagte in einer dieser drei Klageschriften benannt und hält in jedem Fall alle gegen sie vorgebrachten Ansprüche für unbegründet.



Seit Oktober 2015 haben 14 Personen, die noch keine Klage erhoben haben, außergerichtlich angebliche Schadensersatzansprüche im Zusammenhang mit der Dieselmotorthematik 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 155.304,95 € (ohne Zinsen). Die Anspruchsteller behaupten, vor dem öffentlichen Bekanntwerden der Dieselmotorthematik Vorzugsaktien der Porsche SE erworben zu haben, welche nach dem Bekanntwerden im September 2015 an Wert verloren hätten. Die Anspruchsteller begehren den Ersatz des angeblich erlittenen Schadens 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.

Änderung in der Besetzung des Aufsichtsrats

Hans-Peter Porsche, der bereits am 25. März 2015 durch das Amtsgericht Stuttgart zum Mitglied des Aufsichtsrats bestellt worden war, wurde durch die Hauptversammlung am 13. Mai 2015 zum Mitglied des Aufsichtsrats gewählt. Er folgt auf Seine Exzellenz Scheich Jassim bin Abdulaziz bin Jassim Al-Thani, der sein Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum Ablauf des 24. März 2015 niedergelegt hatte.

Prof. Dr. Ferdinand K. Piëch legt seine Aufsichtsratsmandate im Volkswagen Konzern nieder

Prof. Dr. Ferdinand K. Piëch hat am 25. April 2015 mit sofortiger Wirkung die Niederlegung des Vorsitzes und der Mitgliedschaft im Aufsichtsrat der Volkswagen AG und aller anderen Aufsichtsratsmandate im Volkswagen Konzern erklärt.

Amtsniederlegungen von Prof. Dr. Martin Winterkorn

Die Porsche SE hat sich mit Prof. Dr. Martin Winterkorn darüber geeinigt, dass dieser seine Tätigkeit als Mitglied und Vorsitzender des Vorstands der Porsche SE zum Ablauf des 31. Oktober 2015 beendet. Bereits am 25. September 2015 hatte Prof. Dr. Winterkorn in seiner Funktion als Vorstandsvorsitzender der Volkswagen AG die Verantwortung für die zuvor bekannt gewordenen Unregelmäßigkeiten bei der verwendeten Software für bestimmte Dieselmotoren übernommen und sein Amt niedergelegt.

Bestellung von Matthias Müller in den Volkswagen Konzernvorstand

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG hat am 27. Februar 2015 Matthias Müller, Vorstand für Strategie und Unternehmensentwicklung der



Porsche SE, mit Wirkung zum 1. März 2015 zum Mitglied des Konzernvorstands der Volkswagen AG mit dem Zuständigkeitsbereich „Vorstandsvorsitzender der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG“ bestellt. Am 25. September 2015 wurde Herr Müller vom Aufsichtsrat der Volkswagen AG mit sofortiger Wirkung zum Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG berufen.

Übernahme von neuen Funktionen durch Hans Dieter Pötsch

Hans Dieter Pötsch, Finanzvorstand der Porsche SE, wurde vom Aufsichtsrat mit Wirkung zum 1. November 2015 zum Nachfolger von Prof. Dr. Winterkorn im Amt des Vorstandsvorsitzenden der Porsche SE berufen. Herr Pötsch, der seit 2003 außerdem Finanzvorstand des Volkswagen Konzerns war, wurde bereits am 7. Oktober 2015 im Wege der gerichtlichen Ersatzbestellung zum Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG bestellt. Am selben Tag wählte ihn der Aufsichtsrat der Volkswagen AG mit sofortiger Wirkung zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats. Zum Nachfolger von Herrn Pötsch als Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG berief der Aufsichtsrat der Volkswagen AG ebenfalls am 7. Oktober 2015 Herrn Frank Witter, bisher Vorstandsvorsitzender der Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig.

Berufung von Dr. Manfred Döss in den Vorstand der Porsche SE

Der Aufsichtsrat der Porsche SE hat Dr. Manfred Döss am 17. Dezember 2015 mit Wirkung zum 1. Januar 2016 in den Vorstand der Gesellschaft berufen. Er verantwortet dort das Ressort Recht und Compliance. Dr. Manfred Döss hatte bereits seit Mai 2013 als Generalbevollmächtigter die Hauptabteilung Recht der Porsche SE geleitet.

Hauptversammlung

Am 13. Mai 2015 fand die ordentliche Hauptversammlung der Porsche SE in Stuttgart statt, an der rund 4.000 Aktionäre teilnahmen. Für das Geschäftsjahr 2014 wurde die Ausschüttung einer Dividende an die Vorzugsaktionäre in Höhe von 2,010 € je Aktie und an die Stammaktionäre in Höhe von 2,004 € je Aktie beschlossen. Im Vorjahr betrug die Dividende ebenfalls 2,010 € je Vorzugsaktie und 2,004 € je Stammaktie. Die Ausschüttungssumme blieb im Vergleich zum Vorjahr mit 614.643.750 € unverändert. Vorstand und Aufsichtsrat wurde Entlastung erteilt. Zudem stimmte die Hauptversammlung Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträgen mit den neu gegründeten Gesellschaften Porsche Zweite Beteiligung GmbH, Stuttgart, Porsche Dritte Beteiligung GmbH, Stuttgart, sowie Porsche Vierte Beteiligung GmbH, Stuttgart, zu.



Wesentliche Ereignisse im Volkswagen Konzern

Die Abgasthematik

Unregelmäßigkeiten bei Emissionen

Am 18. September 2015 informierte die US-amerikanische Umweltbehörde EPA in einer „Notice of Violation“ die Öffentlichkeit, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns Unregelmäßigkeiten bei NO_x-Emissionen festgestellt wurden. Volkswagen wird vorgeworfen, bei bestimmten Vierzylinder-

Dieselmotoren der Baujahre 2009 bis 2015 im Prüfstandsbetrieb mittels einer nicht angegebenen Motorsteuerungssoftware die US-amerikanischen Vorgaben zu NO_x-Emissionen umgangen zu haben, um die Zulassungsbedingungen zu erfüllen. Die Umweltbehörde des US-Bundesstaates Kalifornien CARB kündigte im gleichen Zusammenhang eigene Untersuchungen an. Im Zuge der Veröffentlichungen von EPA und CARB nahmen Behörden weltweit in weiteren Rechtsordnungen ihre eigenen Untersuchungen auf. Volkswagen räumte am 22. September 2015 öffentlich Unregelmäßigkeiten ein.

Am 2. November 2015 gab die EPA ebenfalls in Form einer „Notice of Violation“ bekannt, dass auch



bei der Software von Fahrzeugen mit Dieselmotoren vom Typ V6 TDI mit 3,0 l Hubraum Unregelmäßigkeiten aufgedeckt worden seien. Auch in diesem Zusammenhang kündigte die CARB eigene Untersuchungen an.

Außerdem ergaben sich im Rahmen der internen Untersuchungen Anhaltspunkte dafür, dass bei der Bestimmung des CO₂-Wertes für die Typzulassung von Fahrzeugen in den EU28-Staaten Unregelmäßigkeiten zunächst nicht ausgeschlossen werden konnten.

Umfangreiche Untersuchungen durch Volkswagen

Volkswagen hat darauf umfassend reagiert und treibt die Aufklärung der Unregelmäßigkeiten mit Hochdruck voran. Hierzu hat das Unternehmen neben internen auch externe Untersuchungen beauftragt. Die externe Untersuchung erfolgt unter Einbeziehung von externen Rechtsanwälten in Deutschland und den USA. Um die Untersuchungen im Rahmen der Sachverhaltsaufklärung zu unterstützen, hatte der Konzernvorstand ein zeitlich begrenztes Kooperationsprogramm für alle Tarifmitarbeiter etabliert.

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG hat einen Sonderausschuss gebildet, der sämtliche Vorgänge im Zusammenhang mit der Abgasthematik für den Aufsichtsrat koordiniert. Die Volkswagen AG hat die US-amerikanische Anwaltskanzlei Jones Day mit einer sogenannten „External Investigation“ beauftragt. Es handelt sich dabei um eine unabhängige und aufwendige Untersuchung zur Dieselmotorthematik. Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG trägt dafür Sorge, dass die Kanzlei ihre Aufklärungsarbeit unabhängig durchführen kann. Jones Day informiert die Gesellschaft laufend über die aktuellen Ergebnisse der Untersuchung.

Zudem erstattete die Volkswagen AG im September 2015 Strafanzeige bei der zuständigen Staatsanwaltschaft Braunschweig.

Der Volkswagen Konzern arbeitet mit allen zuständigen Behörden zusammen, um die Sachverhalte vollumfänglich und transparent aufzuklären. Jones Day unterstützt die Volkswagen AG bei der Kooperation mit den Justizbehörden.

Dieselmotoren

Vierzylinder-Dieselmotoren

In seiner Ad-hoc-Mitteilung vom 22. September 2015 informierte der Volkswagen Konzern darüber, dass Fahrzeuge mit Dieselmotoren vom Typ EA 189



mit einem Gesamtvolumen von weltweit rund elf Millionen Fahrzeugen Auffälligkeiten bezüglich ihrer NO_x-Emissionen aufweisen. Ursache ist eine innermotorische Steuerungssoftware. Diese Fahrzeuge waren und sind technisch sicher und fahrbereit.

Für die drei europäischen Varianten des betroffenen Motortyps EA 189 stehen technische Lösungen bereit, die vom deutschen Kraftfahrtbundesamt gegenüber der Volkswagen AG und der AUDI AG grundsätzlich genehmigt wurden. Die Konzernmarken SEAT und ŠKODA haben von den jeweils zuständigen Typgenehmigungsbehörden – dem spanischen Industrieministerium und der Vehicle Certification Agency in Großbritannien – ebenfalls grundsätzliche Genehmigungen erhalten. Volkswagen arbeitet nun mit Hochdruck an der Umsetzung der technischen Lösungen, um die Einhaltung aller gesetzlichen Anforderungen in den EU28-Staaten sicherzustellen. Der Rückruf der volumenstärksten Variante 2,0 l TDI hat bereits im Januar 2016 begonnen. Voraussichtlich zum Ende des zweiten Quartals startet der Rückruf des 1,2 l TDI. Bei diesen Motorvarianten wird ein Software-Update durchgeführt. Der Start der Umsetzungsphase für den 1,6 l TDI ist für das dritte Quartal 2016 geplant, da die hier zusätzlich erforderliche Hardware-Änderung einen zeitlichen Vorlauf benötigt. Bei diesen Motoren mit 1,6 l Hubraum wird vor dem Luftmassenmesser ein sogenannter Strömungs-

gleichrichter eingesetzt, der die Messgenauigkeit erhöht und in Kombination mit einer erneuerten Software die Diesel-Einspritzmenge optimiert. Nach aktueller Planung wird sich die gesamte Umsetzung der Maßnahmen mindestens über das volle Kalenderjahr 2016 erstrecken. Die Halter der betroffenen Fahrzeuge werden von Volkswagen darüber informiert, wann ihr Wagen das Update und gegebenenfalls die Hardware-Änderung erhält. Volkswagen garantiert, dass die Maßnahmen kostenlos umgesetzt werden.

Zudem verzichtet die Volkswagen AG gegenüber Fahrzeugkunden außerhalb der USA und Kanada ausdrücklich bis zum 31. Dezember 2017 auf die Erhebung der Verjährungseinrede im Hinblick auf etwaige Ansprüche, die im Zusammenhang mit der in Fahrzeugen mit Motortyp EA 189 eingebauten Software bestehen.

In einigen Ländern außerhalb der EU – unter anderem in der Schweiz, in Australien und in der Türkei – basiert die nationale Typgenehmigung auf einer vorherigen Anerkennung der EG/ECE-Typgenehmigung. Mit den Behörden dieser Staaten steht der Volkswagen Konzern ebenfalls in engem Kontakt, um entsprechende Maßnahmen abzustimmen.

In Nordamerika sind drei Varianten bestimmter Vierzylinder-Dieselmotoren betroffen. Aufgrund



deutlich strengerer NO_x-Grenzwerte ist es in den USA eine größere technische Herausforderung, die Fahrzeuge so umzurüsten, dass alle gültigen Emissionsgrenzen eingehalten werden. Volkswagen befindet sich in intensivem Austausch mit den Behörden EPA und CARB zu angemessenen Abhilfemaßnahmen. Das Lösungskonzept für Nordamerika wird vorgestellt, sobald es mit den zuständigen Behörden abgestimmt ist. Die jeweiligen US-Gesellschaften des Volkswagen Konzerns haben einen Verkaufsstopp für alle betroffenen Neuwagen in den USA und Kanada ausgesprochen.

Aufklärung bei den Vierzylinder-Dieselmotoren

In die Aufklärung sind insgesamt rund 450 interne und externe Experten involviert. Die Untersuchungen erfolgen in einem zweigeteilten Prozess: Die Konzern-Revision, für die Experten aus verschiedenen Konzernunternehmen zu einer Task Force zusammengezogen wurden, fokussierte sich im Auftrag von Aufsichtsrat und Vorstand auf die Prüfung relevanter Prozesse, auf Berichts- und Kontrollsysteme sowie die begleitende Infrastruktur. Ihre Erkenntnisse stellte die Konzern-Revision den externen Experten von Jones Day zur Verfügung. Die international renommierte Anwaltssozietät ist in einem zweiten Handlungsstrang von der Volkswagen AG mit der vollständigen Aufklärung des Sachverhalts und der Verantwortlichkeiten beauftragt

worden. Jones Day wird dabei operativ von der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Deloitte unterstützt.

Die Sonderuntersuchung beinhaltet das Führen von Informationsgesprächen mit Mitarbeitern und Führungskräften, die von Jones Day als relevante Informationsträger im Zusammenhang mit der Dieseldematik identifiziert wurden. Überdies wertet Jones Day Dokumente und Daten (beispielsweise E-Mails) aus und führt auf der Grundlage von für die Aufklärung des Sachverhalts relevanten Dokumenten Folgegespräche. Zudem werden etwaige Beziehungen zwischen den verschiedenen Untersuchungsgebieten analysiert und diesbezügliche Sachverhaltserkenntnisse zusammengeführt.

Nach derzeitigem Erkenntnisstand der Konzern-Revision gab es in der Vergangenheit neben individuellem Fehlverhalten auch Prozessdefizite im Bereich der Technik. Das galt zum Beispiel für die Test- und Freigabeprozesse bei den Motorsteuergeräten, die nicht dazu geeignet waren, den Einsatz der fraglichen Software zu verhindern. Die Konzern-Revision hat zu den Schwachstellen konkrete Abhilfemaßnahmen vorgeschlagen. Der Fokus liegt hier darauf, Prozesse in der Technik klarer zu strukturieren und besser zu systematisieren. So werden beispielsweise die Prozesse und Strukturen zur Freigabe der Software für Motorsteuergeräte neu ausgerichtet – mit geschärften und verbindlich fixierten Kompetenzen und Verantwortlichkeiten.



Eine zentrale Konsequenz, die Volkswagen bereits aus den Erkenntnissen der Konzern-Revision gezogen hat, ist eine weitreichende Änderung der Prüfungspraxis. So hat Volkswagen beschlossen, dass Emissionstests künftig grundsätzlich extern und unabhängig überprüft werden. Außerdem werden stichprobenhafte Real-Life-Tests zum Emissionsverhalten auf der Straße eingeführt.

Weiterhin wurde mit einem neuen Regelwerk zum Vorgehen in der Steuergeräte-Software-Entwicklung, der Emissionstypisierung und dem Eskalationsmanagement das interne Kontrollsystem optimiert.

Während die Prozessanalyse der Konzern-Revision bereits abgeschlossen ist, wird sich die Arbeit von Jones Day noch deutlich über das Jahr 2016 erstrecken. Grund für die unterschiedliche Untersuchungsdauer ist zum einen, dass die externen Ermittler sehr große Datenmengen zu sichten haben: Bis Ende Dezember wurden über 100 Terabyte gesichert und mehr als 1.500 elektronische Datenträger von etwa 380 Mitarbeitern eingesammelt. Zum anderen geht es bei der Aufklärung des Sachverhalts um Verantwortlichkeiten im juristischen Sinne: Erkenntnisse müssen daher nicht nur plausibel und stimmig, sondern auch gerichtsfest sein.



Als weitere unmittelbare Folge der bisherigen Erkenntnisse aus den internen beziehungsweise externen Untersuchungen wurden Mitarbeiter aus den betroffenen Bereichen freigestellt.

Auf Basis des bisher gesichteten Materials konnten der Ursprung der Dieseldematik wie auch ihre Entwicklung weitgehend nachvollzogen werden. Ausgangspunkt war rückblickend die strategische Entscheidung einer groß angelegten Dieselloffensive in den USA im Jahr 2005. Zu diesem Zweck sollte mit dem Motortyp EA 189 ein neues Diesel-Aggregat entwickelt werden, das leistungsstark ist und zugleich kosteneffizient produziert werden kann.

Die US-Grenzwerte für Schadstoffemissionen sind streng. Nach dem damals strengsten Standard in den USA durften nur 31 mg/km NO_x emittiert werden – rund ein Sechstel der zu jener Zeit in Europa gültigen Euro-5-Norm. Bei der Konstruktion moderner Dieselmotoren stehen Techniker und Ingenieure vor der Herausforderung, dass Maßnahmen zur NO_x-Reduktion grundsätzlich dazu führen, dass bei anderen Parametern (beispielsweise CO₂) Abstriche gemacht werden müssen.

Um diesen Zielkonflikt im Rahmen der Zeit- und Kostenvorgaben für den EA 189 zufriedenstellend zu lösen, entschloss sich nach bisherigem Erkenntnisstand in der Folgezeit eine Gruppe von Personen, die im Einzelnen aktuell noch ermittelt werden, auf Ebenen unterhalb des Konzern-Vorstands im Bereich Aggregate-Entwicklung dazu, die Motorsteuerungssoftware zu verändern. Mit diesem Eingriff in die Software wurden auf dem Teststand Abgaswerte erzeugt, die sich signifikant von den unter realen Fahrbedingungen erzeugten Werten unterschieden.

Außerhalb der vorgenannten Gruppe von Personen hatte nach aktuellem Stand zumindest der damalige und jetzige Vorstand der Volkswagen AG zum damaligen Zeitpunkt keine Kenntnis von dem Einsatz einer unzulässigen Motorsteuerungssoftware. Auch nach Veröffentlichung der International Council on Clean Transportation (ICCT)-Studie im Mai 2014 wurden die Auffälligkeiten nach derzeitigem Erkenntnisstand von den damals zuständigen Vorstandsmitgliedern zunächst als technisches Problem betrachtet, welches sich nicht grundlegend von anderen, in einem Automobilkonzern zum Alltag gehörenden, technischen Problemen unterschied. Bei den in den Folgemonaten durchgeführten, internen Abgasmessungen wurden die der ICCT-Studie zugrunde liegenden Prüfanordnungen wiederholt und die ungewöhnlich hohen NO_x-Emissionen bestätigt. Dieses Ergebnis wurde der CARB mitgeteilt und gleichzeitig angeboten, im Rahmen einer ohnehin geplanten Servicemaßnahme in den USA eine Neukalibrierung der Dieselmotoren vom Typ EA 189



vorzunehmen. Diese Maßnahme wurde durch den Ausschuss für Produktsicherheit (APS), dem unter anderem Mitarbeiter der Bereiche Technische Entwicklung, Qualitätssicherung, Vertrieb, Produktion, Logistik, Beschaffung und Rechtswesen angehören, im Rahmen der im Volkswagen Konzern bestehenden Prozesse bewertet und beschlossen. Dem APS kommt im internen Kontrollsystem der Volkswagen AG somit eine zentrale Rolle zu. Es gibt derzeit keine belastbaren Erkenntnisse, dass aus dem APS den für die Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014 verantwortlichen Personen eine unzulässige Software-Veränderung als Ursache der Auffälligkeiten berichtet wurde. Vielmehr war weiterhin die Erwartung dieses Personenkreises zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses, dass die Auffälligkeiten im Rahmen einer Feldmaßnahme mit vergleichsweise geringem Aufwand zu beheben seien. Nach derzeitigem Kenntnisstand wurden die konkreten Hintergründe der Auffälligkeiten für die mit der Sache befassten Vorstandsmitglieder erst sukzessive deutlich. Erst im Sommer 2015 wurde belastbar erkannt, dass Ursache für die Auffälligkeiten eine Software-Veränderung war, welche als sogenanntes „Defeat Device“ im Sinne des US-amerikanischen Umweltrechts zu qualifizieren ist. Dies mündete in der Offenlegung des „Defeat Device“ gegenüber der EPA/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 mit der Sache befassten Vorstandsmitglieder nicht in einem grundlegend anderen Umfang wie in früheren Fällen, in die andere Fahrzeughersteller involviert waren, und erschienen deshalb mit Blick auf die Geschäftstätigkeit des Konzerns insgesamt beherrschbar. Diese Beurteilung der Volkswagen AG fußte auf der Einschätzung einer in den USA für Zulassungsfragen einbezogenen Anwaltssozietät, wonach ähnlich gelagerte Fälle in der Vergangenheit mit den US-Behörden einvernehmlich gelöst werden konnten. Erst mit der aus Sicht von Volkswagen überraschenden Veröffentlichung einer „Notice of Violation“ durch die EPA am 18. September 2015 über den Sachverhalt und die möglichen finanziellen Auswirkungen stellte sich die Situation dann deutlich anders dar.

Sechszylinder-Dieselmotoren

Am 2. November 2015 gab die EPA bekannt, dass sie festgestellt hat, dass die Software bei Fahrzeugen mit Dieselmotoren vom Typ V6 TDI mit 3,0 l Hubraum sogenannte Auxiliary Emission Control Devices (AECs) enthält, die bei der US-Typzulassung nicht hinreichend beschrieben worden seien. Ebenfalls am 2. und ergänzend am 25. November 2015 veröffentlichte die CARB Vorwürfe, dass durch die Verwendung einer



Motorsteuerungssoftware gesetzliche Vorgaben zu NO_x-Emissionen im Prüfstandsbetrieb umgangen wurden.

Nach Gesprächen mit den Behörden EPA und CARB informierte Audi am 23. November 2015 die Öffentlichkeit darüber, dass Parameter der Software überarbeitet werden, um sie in den USA erneut zur Genehmigung vorzulegen. Die technischen Lösungen werden umgesetzt, sobald sie von den Behörden freigegeben sind. Betroffen sind rund 113 Tsd. Fahrzeuge der Modelljahre 2009 bis 2016 der Marken Audi, Volkswagen Pkw und Porsche in den USA und Kanada. Die jeweiligen US-Gesellschaften des Volkswagen Konzerns haben einen Verkaufsstopp für alle betroffenen Neuwagen in den USA und Kanada ausgesprochen.

Aufklärung bei den Sechszylinder-Dieselmotoren

Audi bestätigte, dass insgesamt drei AECDS im Rahmen der US-Zulassungsdokumentation nicht offengelegt worden waren.

Zur Aufklärung wurde bei Audi eine interne Task-Force gegründet, Gremien mit den erforderlichen Ressourcen ausgestattet und ein Kooperationsprogramm für Tarifmitarbeiter angeboten. Die Kanzlei Jones Day führt auch hier unabhängige und aufwendige Untersuchungen durch.

Die amtierenden Vorstandsmitglieder der AUDI AG haben erklärt, dass sie bis zur Information durch die US-Umweltschutzbehörde EPA im November 2015 keine Kenntnisse vom Vorliegen der durch die Behörden inzwischen als Rechtsverstöße qualifizierten Sachverhalte im Zusammenhang mit den V6 TDI 3,0 I-Motoren hatten.

Organisatorische und prozessuale Verbesserungspotenziale, die im Zusammenhang mit der Dieselthematik sichtbar wurden, werden konsequent angegangen.

Das U.S. Department of Justice (DoJ) hat am 4. Januar 2016 im Auftrag der EPA eine Klage gegen die Volkswagen AG, die AUDI AG sowie gegen weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns eingereicht. Die zivilrechtlich geltend gemachten Ansprüche basieren auf dem Vorwurf durch den Einsatz von illegaler Software (Defeat Device) gegen das amerikanische Gesetz zur Reinhaltung der Luft, den Clean Air Act, verstoßen zu haben. Die Klage umfasst sowohl die Vier- als auch die Sechszylinder-Dieselmotoren, wobei konzernintern für die Vierzylinder-Dieselmotoren die Volkswagen AG und für die V6 TDI 3,0 I-Motoren die AUDI AG die Entwicklungsverantwortung trägt.



CO₂-Thematik

Im Rahmen der internen Untersuchungen aller Dieselmotoren hatte der Volkswagen Konzern zudem zunächst festgestellt, dass Unregelmäßigkeiten bei der Bestimmung des CO₂-Wertes für die Typzulassung von Fahrzeugen in den EU28-Staaten nicht ausgeschlossen werden konnten: Bei der CO₂-Zertifizierung einiger Fahrzeugmodelle schienen zu niedrige CO₂- und damit auch Verbrauchswerte angegeben worden zu sein. Volkswagen informierte am 3. November 2015 die Öffentlichkeit darüber, dass rund 800.000 Fahrzeuge, überwiegend mit Dieselmotoren, betroffen sein könnten und schätzte die wirtschaftlichen Risiken auf zunächst 2 Mrd. €.

Aufklärung der CO₂-Thematik

Die durchgeführten Ermittlungen zu möglicherweise rechtswidrigen Manipulationen der CO₂-Werte haben die Annahmen für die erwartete Ergebnisbelastung nicht bestätigt. Nur einen Monat später konnte der Volkswagen Konzern die Öffentlichkeit am 9. Dezember 2015 informieren, dass die Aufklärung der CO₂-Thematik weitgehend abgeschlossen wurde. Nach umfassenden internen Prüfungen und Messkontrollen stellte Volkswagen nur bei einer sehr begrenzten Anzahl von Motor-Getriebe-Varianten der Marke Volkswagen Pkw leichte Abweichungen fest. Diese Varianten werden unter behördlicher Aufsicht bei einem neutralen technischen Dienst überprüft.



Die Abweichungen zwischen Angaben und Prüfstandswerten betragen im Durchschnitt wenige Gramm CO₂. Technische Maßnahmen an den Fahrzeugen sind nicht notwendig. Die Realverbrauchswerte der Kunden ändern sich nicht. Bei den betroffenen Varianten werden die Genehmigungswerte im Rahmen üblicher Prozesse angepasst.

Auswirkungen auf den Volkswagen Konzern

Operatives Ergebnis 2015

Aufgrund der Unregelmäßigkeiten bei der verwendeten Software für bestimmte Dieselmotoren wurden insbesondere für anstehende technische

Maßnahmen, Rückkäufe, kundenbezogene Maßnahmen sowie Rechtsrisiken Risikovorsorgen in Höhe von insgesamt 16,2 Mrd. € im operativen Ergebnis des Volkswagen Konzerns erfasst. Dies erfolgte überwiegend durch die Einstellung von Rückstellungen zur Durchführung von Feldmaßnahmen (Servicemaßnahmen und Rückrufe) beziehungsweise Rückkäufen in Höhe von 7,8 Mrd. € sowie mit 7,0 Mrd. € für Rechtsrisiken.

Die zunächst eingeschätzten Sondereinflüsse aufgrund der CO₂-Thematik haben sich nicht bestätigt.

Der Volkswagen Konzern hat seine Ergebnisziele entsprechend angepasst, die Investitionsplanung überarbeitet und die laufenden Effizienzprogramme intensiviert.

Rechtsrisiken

Im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik bestehen unterschiedliche Rechtsrisiken. Aufgrund des noch nicht abgeschlossenen Stadiums der umfassenden und aufwendigen Untersuchungen sowie der Vielschichtigkeit der einzelnen Einflussfaktoren und der noch andauernden Abstimmungen mit den Behörden unterliegen die dafür gebildeten Rückstellungen in Höhe von 7,0 Mrd. € zum Teil erheblichen Einschätzungsrisiken. Zu den Rechtsrisiken gehören:

- Straf- und Verwaltungsverfahren weltweit (exklusive USA/Kanada)
- Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)
- Anlegerklagen weltweit (exklusive USA/Kanada)
- Verfahren in den USA/Kanada

Sollten sich diese Rechtsrisiken über die bereits erfassten Rückstellungen hinaus verwirklichen, kann dies zu erheblichen finanziellen Belastungen führen. Auf die ausführlichen Informationen zu Rechtsrisiken im Volkswagen Konzern im Kapitel „Chancen- und Risikobericht des Volkswagen Konzerns“ wird verwiesen.



Ratings

Infolge der Abgasthematik hat Moody's Investors Service im November 2015 die kurz- und langfristigen Ratings für die Volkswagen AG um jeweils eine Stufe von P-1 auf P-2 und von A2 auf A3 herabgestuft. Die langfristigen Ratings für die Volkswagen Financial Services AG und die Volkswagen Bank GmbH wurden von Aa3 auf A1 zurückgestuft. Die Rating-Agentur hat den Ausblick für die Gesellschaften von stabil auf negativ gesenkt.

Standard & Poor's hat im Zusammenhang mit den Unregelmäßigkeiten bei der verwendeten Software für bestimmte Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns zunächst im Oktober 2015 die kurz- und langfristigen Ratings für die Volkswagen AG, die Volkswagen Financial Services AG und die Volkswagen Bank GmbH um jeweils eine Stufe auf A-2 beziehungsweise A- gesenkt.

In einem weiteren Schritt hat Standard & Poor's im Dezember 2015 infolge der Abgasthematik die langfristigen Ratings für die Volkswagen AG und die Volkswagen Financial Services AG von A- auf BBB+ herabgestuft. Der Ausblick für die Volkswagen AG, die Volkswagen Financial Services AG und die Volkswagen Bank GmbH wurde auf negativ gesetzt (zu weiteren Informationen zu den Auswirkungen der Herabstufung des Unternehmensratings

verweisen wir auf das Kapitel „Chancen- und Risikobericht des Volkswagen Konzerns“).

Aktienkursentwicklung

Nach Bekanntwerden der Unregelmäßigkeiten bei der verwendeten Software für bestimmte Dieselmotoren und den daraus resultierenden öffentlichen Spekulationen zu möglicherweise zu erwartenden Konsequenzen kam es Mitte September 2015 zu einem erheblichen Rückgang der Kurse der Stamm- und Vorzugsaktien der Volkswagen AG. Nachdem die Volkswagen Aktien zu Beginn des vierten Quartals den niedrigsten Tagesschlusskurs des Jahres verzeichnet hatten, erholten sie sich vorübergehend von dem deutlichen Rückgang. Infolge der Mitteilung, dass Volkswagen im Rahmen der internen Untersuchungen aller Dieselmotoren Unregelmäßigkeiten bei der Bestimmung des CO₂-Wertes für die Typzulassung von Fahrzeugen in den EU28-Staaten zunächst nicht ausschließen konnte, tendierten die Notierungen beider Aktiegattungen erneut schwächer. Im weiteren Verlauf des vierten Quartals führten die Informationen über technische Lösungen für die Kunden des Volkswagen Konzerns in den EU28-Staaten zur Behebung der Unregelmäßigkeiten bei NO_x-Emissionen sowie die Aufklärung der CO₂-Thematik zu steigenden Kursen unter deutlichen Schwankungen.



Weitere wesentliche Ereignisse im Volkswagen Konzern

Der Volkswagen Konzern stellt sich neu auf

In seiner Sitzung am 25. September 2015 hat der Aufsichtsrat der Volkswagen AG Beschlüsse für eine Neuordnung des Unternehmens gefasst: Der Konzern erhält ein neues Steuerungsmodell, das seit Anfang 2016 umgesetzt wird. Die wesentlichen Veränderungen sind im Einzelnen:

Auf Konzernebene richtet sich die Führungsstruktur noch konsequenter nach dem technischen Baukastensystem aus. Die Gliederung sieht neben den volumenstarken Marken Volkswagen Pkw, SEAT und ŠKODA die Markengruppe Audi mit Lamborghini und Ducati sowie die Markengruppe Porsche mit Bentley und Bugatti vor. Die Nutzfahrzeuggruppe mit Scania und MAN sowie der Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge bleibt ebenso bestehen wie die Bereiche Power Engineering und Finanzdienstleistungen.

Darüber hinaus wird der Fokus der Konzernfunktionen stärker auf Effizienzen und Zukunftsthemen ausgerichtet. Dazu werden organisatorische Einheiten gegründet, unter anderem für die Digitalisierung, für die Baukasten- und Produktstrategie, für neue Geschäftsfelder sowie für Kooperationen und Beteiligungen.

Bestehende Gremien, Strukturen und Abläufe werden auf Konzernebene insbesondere durch die Stärkung der einzelnen Marken und Regionen gestrafft. Die Funktionen Forschung und Entwicklung, Produktion und Vertrieb werden auf Konzernebene im Bereich des Vorstandsvorsitzenden strategisch wahrgenommen. Die bisherigen Ressorts für diese Funktionen im Konzernvorstand werden in die neue Organisationsstruktur überführt.

Verkauf der Anteile an Suzuki

Am 29. August 2015 wurde der Schiedsspruch im Verfahren im Zusammenhang mit dem Kooperationsvertrag zwischen der Volkswagen AG und der Suzuki Motor Corporation den beiden Parteien zugestellt. Darin wurde Volkswagen vertragstreues Verhalten bescheinigt. Das Schiedsgericht bestätigte zudem eine Vertragsverletzung durch Suzuki und räumte Volkswagen dem Grunde nach Schadensersatzansprüche ein. Zudem stellte das Schiedsgericht fest, dass den Vertragsparteien ein ordentliches Kündigungsrecht des Kooperationsvertrages zustehe. Dieses Kündigungsrecht habe Suzuki ausgeübt, so dass die Kooperation beendet sei. Die Verträge seien so auszulegen, dass Volkswagen bei Beendigung der Kooperation die Beteiligung an Suzuki abgeben müsse. Volkswagen hat in diesem Zusammenhang am 17. September 2015 seine Suzuki Beteiligung von



19,9 % zum Börsenwert von 3,1 Mrd. € an Suzuki verkauft. Aus der Veräußerung der Anteile ergab sich ein Ertrag in Höhe von 1,5 Mrd. €, der im übrigen Finanzergebnis des Volkswagen Konzerns ausgewiesen wird. Im Februar 2016 haben sich Volkswagen und Suzuki hinsichtlich der von Volkswagen geltend gemachten Schadensersatzansprüche im Rahmen eines Vergleichs geeinigt.

Volkswagen schafft Nutzfahrzeuggruppe

Unter dem Dach der Volkswagen Truck & Bus GmbH als Holding für die Nutzfahrzeugmarken MAN und Scania bündelt der Volkswagen Konzern künftig das Geschäft mit mittelschweren und schweren Lkw

sowie Bussen. Die Eigenständigkeit der Marken bleibt dabei erhalten. Die Volkswagen Truck & Bus GmbH wird die Zusammenarbeit der drei Nutzfahrzeugmarken MAN Truck & Bus AG, MAN Latin America Ltda. und Scania AB steuern. An der Spitze der Geschäftsführung steht Andreas Renschler, der im Konzernvorstand verantwortlich für den Geschäftsbereich Nutzfahrzeuge ist. Daneben sind in der Geschäftsführung unter anderem die Vorstandsvorsitzenden der drei Nutzfahrzeugmarken vertreten. Ziel ist es, Strategie, Entwicklung, Personal, Einkauf und Finanzen markenübergreifend aufeinander abzustimmen und so das volle Synergiepotenzial zwischen den Marken zu heben. Volkswagen Nutzfahrzeuge wird als Hersteller von leichten



Nutzfahrzeugen ebenfalls Teil der Nutzfahrzeuggruppe sein und eine enge Anbindung an die Marke Volkswagen Pkw behalten.

Kooperation der AUDI AG mit der BMW Group und der Daimler AG

Die AUDI AG, die BMW Group und die Daimler AG haben 2015 das Geschäft für Karten und ortsbezogene Dienste HERE von der Nokia Corporation, Helsinki/Finnland, zu einem Kaufpreis von 2.602 Mio. € übernommen. Mit diesem Schritt soll die Verfügbarkeit der Produkte und Dienstleistungen von HERE als offene, unabhängige und wertschöpfende Plattform für Cloud-basierte Karten und

Mobilitätsdienste dauerhaft gesichert werden. Die digitalen Karten von HERE schaffen die Grundlage für die nächste Generation der Mobilität und ortsbezogener Dienste. Diese bilden die Basis für neue Assistenzsysteme bis hin zum vollautomatisierten Fahren. Dabei werden hochpräzise digitale Karten mit Echtzeit-Fahrzeugdaten verbunden, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und innovative Produkte und Dienstleistungen zu ermöglichen.

Abfindung an die Minderheitsaktionäre der MAN SE

Mit seiner Eintragung ins Handelsregister am 16. Juli 2013 trat der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag (BGAV) zwischen der MAN SE als beherrschtem Unternehmen und der Volkswagen Truck & Bus GmbH (vormals Truck & Bus GmbH), einer 100-prozentigen Tochtergesellschaft der Volkswagen AG, als herrschendem Unternehmen in Kraft. Durch den Abschluss des BGAV wurde das sogenannte faktische Konzernverhältnis durch einen Vertragskonzern ersetzt, der eine deutlich effizientere und unbürokratischere Zusammenarbeit zwischen der MAN Gruppe und dem übrigen Volkswagen Konzern ermöglicht. Die Minderheitsaktionäre der MAN SE haben das Recht, während der Laufzeit des im Juli 2013 eingeleiteten Spruchverfahrens, in dem die Angemessenheit der im Vertrag geregelten Barabfindung gemäß § 305 AktG und der Ausgleichszahlung gemäß § 304 AktG überprüft wird, sowie zwei Monate nach dessen Abschluss, MAN Stamm- und Vorzugsaktien der Volkswagen Truck & Bus GmbH anzudienen. Ende Juli 2015 hat das Landgericht München in erster Instanz entschieden, dass der Abfindungsanspruch von 80,89 € auf 90,29 € je Aktien anzuheben sei. Sowohl Volkswagen als auch einige Minderheitsaktionäre haben am Oberlandesgericht München Beschwerde gegen das Urteil eingelegt. Durch die Neubewertung der Andienungs- und Ausgleichsrechte ergab sich im übrigen Finanzergebnis des Volkswagen Konzerns ein Aufwand von 0,4 Mrd. €. Ende Dezember 2015 hielt die Volkswagen Truck & Bus GmbH 75,56 % der Stammaktien und 46,19 % der Vorzugsaktien an der MAN SE.



Geschäftsverlauf

Die in diesem Kapitel folgenden Ausführungen zu Auslieferungen, Absatz und Produktion berücksichtigen die operativen Entwicklungen der Bereiche Pkw und Nutzfahrzeuge des Volkswagen Konzerns. Für den Geschäftsverlauf der Porsche SE verweisen wir darüber hinaus auf die Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“ und „Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage“.

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Das moderate Wachstum der Weltwirtschaft verringerte sich im Geschäftsjahr 2015 auf 2,5 % (Vorjahr: 2,7 %). In den Industrieländern verbesserte sich die wirtschaftliche Lage leicht, während die konjunkturelle Dynamik in vielen Schwellenländern im Jahresverlauf nachließ. Die Inflation verharrte ungeachtet der expansiven Geldpolitik vieler Zentralbanken insgesamt auf niedrigem Niveau. Die vergleichsweise geringen Preise für Energie- und Rohstoffe beeinträchtigten die Wirtschaft einzelner davon abhängiger Exportländer, unterstützten aber insgesamt die weltweite Konjunktur.

Weltweite Pkw-Neuzulassungen

Im Geschäftsjahr 2015 stieg die Zahl der weltweiten Pkw-Neuzulassungen leicht um 2,6 % auf 75,6 Mio. Fahrzeuge und übertraf damit den bisherigen Höchststand aus dem Vorjahr. Während Westeuropa, Zentraleuropa, Nordamerika und Asien-Pazifik teilweise deutliche Zuwächse aufwiesen, lag das Pkw-Marktvolumen in Osteuropa und Südamerika erneut erheblich unter dem Vorjahreswert.

Branchenspezifische Rahmenbedingungen

Die weltweiten Pkw-Märkte haben sich im Berichtsjahr sehr unterschiedlich entwickelt: In wichtigen Absatzländern Westeuropas erholte sich die Nachfrage, der chinesische Markt wuchs langsamer als in den Vorjahren und in Russland sowie Brasilien waren erhebliche Rückgänge zu verzeichnen.

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



Nicht-tarifäre Handelshemmnisse zum Schutz der jeweiligen heimischen Automobilindustrie erschwerten darüber hinaus den ungehinderten Austausch von Fahrzeugen, Teilen und Komponenten. Protektionistische Tendenzen waren vor allem bei rückläufigen Marktentwicklungen zu beobachten.

Entwicklung der Märkte für Nutzfahrzeuge

Im Jahr 2015 lag die Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen unter dem Vorjahresniveau: Insgesamt wurden weltweit rund 10,3 Mio. (Vorjahr: 11,3 Mio.) Fahrzeuge zugelassen. Die weltweite Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t lag im Geschäftsjahr 2015 deutlich unter der des Vorjahres. Weltweit und auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten lag die Nachfrage nach Bussen unter dem Niveau des Vorjahres.

Auslieferungen von Pkw und Nutzfahrzeugen weltweit

Der Volkswagen Konzern ist mit seinen Marken auf allen relevanten Automobilmärkten der Welt vertreten. Zu den Hauptabsatzmärkten gehören derzeit die Region Westeuropa sowie die Länder China, USA, Brasilien und Mexiko. Mit seinem vielfältigen Angebot an attraktiven und effizienten Fahrzeugen

hat der Volkswagen Konzern eine gute Position im anhaltend herausfordernden Wettbewerb.

Unter zunehmend schwierigeren Bedingungen in relevanten Märkten wie Brasilien, China und Russland beliefen sich die Auslieferungen von Pkw an Kunden im Berichtsjahr auf 9.320.681 Einheiten; das waren 1,8 % weniger als im Vorjahr. Der Pkw-Gesamtmarkt stieg im Jahr 2015 um 2,6 %, so dass der weltweite Marktanteil des Volkswagen Konzerns auf 12,3 % (Vorjahr: 12,9 %) zurückging. Den größten absoluten Zuwachs erreichte der Volkswagen Konzern in Deutschland. Nachfragebedingt waren die Verkaufszahlen in Brasilien, China und Russland deutlich rückläufig. Die Abgasthematik wirkte sich im vierten Quartal 2015 in einzelnen westeuropäischen Märkten sowie in den USA und Kanada je nach Marke und Markt unterschiedlich aus.

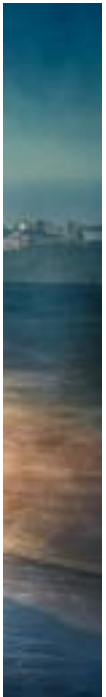
Im Berichtsjahr lieferte der Volkswagen Konzern weltweit insgesamt 609.836 Nutzfahrzeuge an Kunden aus (minus 5,7 %), davon entfielen 161.901 (minus 9,9 %) Einheiten auf Lkw und 17.134 (minus 15,5 %) Einheiten auf Busse.



Auslieferungen von Pkw, leichten Nutzfahrzeugen, Lkw und Bussen¹

	2015	2014	Veränderung %
Regionen			
Europa/Übrige Märkte	4.504.935	4.392.122	2,6
Nordamerika	931.873	892.785	4,4
Südamerika	558.594	794.829	-29,7
Asien-Pazifik	3.935.115	4.057.708	-3,0
Weltweit	9.930.517	10.137.444	-2,0
nach Marken			
Volkswagen Pkw	5.823.408	6.118.654	-4,8
Audi	1.803.246	1.741.129	3,6
ŠKODA	1.055.501	1.037.226	1,8
SEAT	400.037	390.505	2,4
Bentley	10.100	11.020	-8,3
Lamborghini	3.245	2.530	28,3
Porsche	225.121	189.849	18,6
Bugatti	23	45	-48,9
Volkswagen Nutzfahrzeuge	430.801	446.616	-3,5
Scania	76.561	79.782	-4,0
MAN	102.474	120.088	-14,7

¹ Die Auslieferungen von 2014 wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert. Inklusive der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.



Absatz und Produktion des Volkswagen Konzerns

Im Geschäftsjahr 2015 setzte der Volkswagen Konzern weltweit 10.009.605 Fahrzeuge an die Handelsorganisation ab (einschließlich der Joint Ventures in China) und damit 2,0 % weniger als im Vorjahr. Der Rückgang des Auslandsabsatzes um 2,7 % ist im Wesentlichen auf die schwächere Nachfrage nach Konzernmodellen in Brasilien, China und Russland zurückzuführen. Die Zahl der in Deutschland abgesetzten Fahrzeuge nahm um 2,5 % zu. Im Berichtszeitraum produzierte der Volkswagen Konzern weltweit 10.017.191 Fahrzeuge, das waren 1,9 % weniger als im Vorjahr. Der Anteil der in Deutschland gefertigten Fahrzeuge im Verhältnis zur Gesamtproduktion des Konzerns lag mit 26,8 % über dem Wert des Vorjahres (Vorjahr: 25,1 %).

Mitarbeiterzahl des Volkswagen Konzerns

Am Ende des Berichtsjahres belief sich die Belegschaft des Volkswagen Konzerns auf 610.076 Personen (plus 3,0 %). Wesentliche Faktoren für den Anstieg der Mitarbeiterzahlen waren der Personal- aufbau in den neuen Werken des Volkswagen Konzerns in China, Polen und Mexiko sowie die Einstellung von Fachkräften, vor allem in Deutschland und China. Im Inland waren 278.685 Mitarbeiter beschäftigt (plus 2,8 %), im Ausland 331.391 (plus 3,1 %).

Finanzdienstleistungen des Volkswagen Konzerns

Die Volkswagen Finanzdienstleistungen umfassen die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing, das Bank- und Versicherungsgeschäft, das Flottenmanagement sowie Mobilitätsangebote des Volkswagen Konzerns. Der Konzernbereich umfasst die Volkswagen Finanzdienstleistungen (seit dem 1. Januar 2014 inklusive des Finanzdienstleistungsgeschäfts der MAN Finance International GmbH) sowie die Finanzdienstleistungsaktivitäten von Scania, Porsche und Porsche Holding Salzburg. Weltweit wuchs 2015 die Zahl der Neuverträge in den Bereichen Kundenfinanzierung/Leasing und Service/Versicherungen gegenüber dem Vorjahr auf 5,6 Mio. Kontrakte (plus 3,9 %). Der Gesamtvertragsbestand übertraf am Jahresende 2015 mit 14,4 Mio. Kontrakten den Wert des Vorjahresstichtags um 7,3 %. Im Bereich Kundenfinanzierung/Leasing stieg der Vertragsbestand um 6,6 % auf 8,9 Mio. Kontrakte, während der Bereich Service/Versicherungen einen Anstieg auf 5,5 Mio. Kontrakte (plus 8,6 %) verzeichnete. In den Märkten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen nahm der Anteil der geleasteten oder finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns (Penetrationsrate) auf 31,5 % (Vorjahr: 30,7 %) zu.



Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

In den nachfolgenden Erläuterungen werden den Ergebnis- und Bestandsgrößen für das Geschäftsjahr 2015 die entsprechenden Vergleichswerte für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2014 (Ertrags- und Finanzlage) bzw. zum 31. Dezember 2014 (Finanz- und Vermögenslage) gegenübergestellt.

Die Porsche SE hat festgestellt, dass der Buchwert der at Equity bewerteten Anteile an der Volkswagen AG in der Vergangenheit aufgrund von im Rahmen der Kaufpreisallokation zum 3. Dezember 2009 zu niedrig bewerteten Pensionsrückstellungen des Volkswagen Konzerns zu hoch ausgewiesen war. Daher waren gem. IAS 8 rückwirkende Korrekturen des Buchwerts aus at Equity bewerteten Anteilen, des Konzerneigenkapitals, der passiven latenten Steuern, des Ergebnisses aus at Equity bewerteten Anteilen und somit des Konzernergebnisses vor und nach Steuern erforderlich; diese sind in den nachfolgenden Ausführungen jeweils dargestellt.

Ertragslage des Porsche SE Konzerns

Das Ergebnis nach Steuern des Porsche SE Konzerns beläuft sich im Geschäftsjahr 2015 auf minus 273 Mio. € (Vorjahr: 3.035* Mio. €, vor Korrektur: 3.028 Mio. €). Hierin enthalten ist ein Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen in Höhe von minus 436 Mio. € (Vorjahr: 3.441* Mio. €, vor Korrektur: 3.434 Mio. €), welches in Höhe von minus 434 Mio. € (Vorjahr: 3.442* Mio. €, vor Korrektur: 3.435 Mio. €) auf die Beteiligung an der Volkswagen AG und in Höhe von minus 2 Mio. € (Vorjahr: minus 1 Mio. €) auf die im September 2014 erworbene Beteiligung an INRIX entfällt. Das im Vorjahr für das Geschäftsjahr 2015 ursprünglich prognostizierte Ergebnis nach Steuern zwischen 2,8 Mrd. € und 3,8 Mrd. € wurde somit nicht erreicht. Dies ist auf das unter der ursprünglichen Erwartung liegende Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen aus der Beteiligung an der Volkswagen AG zurückzuführen. Diese Ergebnisgröße basiert auf dem Ergebnis nach Steuern des Volkswagen Konzerns, das im Geschäftsjahr 2015 insbesondere von nicht erwarteten Belastungen aus der Dieseldiagnostik negativ beeinflusst war.

* Rückwirkende Korrektur der at Equity-Bilanzierung für den Volkswagen Konzern gem. IAS 8



Die sonstigen betrieblichen Erträge haben sich im Geschäftsjahr 2015 gegenüber dem Vorjahr von 14 Mio. € auf 7 Mio. € vermindert. Dieser Rückgang resultiert vor allem aus im Vergleich zum Vorjahr geringeren Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen für Prozesskosten.

Der Personalaufwand des Porsche SE Konzerns im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2015 beträgt 15 Mio. € (Vorjahr: 15 Mio. €).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen verminderten sich von 70 Mio. € im Vorjahr auf 31 Mio. € im Geschäftsjahr 2015. Sie betreffen im Wesentlichen Rechts- und Beratungskosten, Aufwendungen für sonstige Fremdleistungen, sonstige Steuern sowie in der Berichtsperiode geleistete Nachzahlungen für IHK-Beiträge. Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Aufwendungen ist insbesondere auf im Vorjahr enthaltene Aufwendungen aus Zuführungen zu Rückstellungen im Zusammenhang mit steuerlichen Außenprüfungen zurückzuführen, die keine Ertragsteuern betrafen.

Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen verminderte sich im Vergleich zum Vorjahr von

3.441* Mio. € auf minus 436 Mio. €. Das auf die Beteiligung an Volkswagen entfallende laufende Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen vor Effekten aus der Veränderung des Kapitalanteils verminderte sich insbesondere aufgrund von auf Ebene des Volkswagen Konzerns angefallenen Aufwendungen für Risikovorsorgen im Zusammenhang mit der Dieselmaterie von 3.378 Mio. € auf minus 643 Mio. €. Darüber hinaus sind im Ergebnisbeitrag des Volkswagen Konzerns Effekte aus Veränderungen des Anteils der Porsche SE am gezeichneten Kapital der Volkswagen AG enthalten:

- Durch den zum 30. September 2015 vollzogenen Zukauf von Stammaktien der Volkswagen AG hat sich der Kapitalanteil zu diesem Zeitpunkt von 31,5 % auf 32,4 % erhöht. Aus dem Zukauf ergab sich ein nicht liquiditätswirksamer vorläufiger Buchgewinn in Höhe von 448 Mio. €. Dieser resultierte als rechnerische Größe aus der Differenz zwischen dem auf die erworbene Tranche entfallenden, im Rahmen einer Kaufpreisallokation neu zu bewertenden Eigenkapital des Volkswagen Konzerns und dem Kaufpreis für diese Tranche und ergibt sich insbesondere aus der Berücksichtigung von Marken und Beteiligungen

* Rückwirkende Korrektur der at Equity-Bilanzierung für den Volkswagen Konzern gem. IAS 8



des Volkswagen Konzerns mit ihren beizulegenden Zeitwerten im Rahmen der Kaufpreisallokation. Zudem waren aus der Dieseldematik resultierende negative Einflüsse auf den Börsenkurs und somit den Kaufpreis nicht im gleichen Maß bei der Kaufpreisallokation bilanziell zu berücksichtigen. Die für diesen Erwerb durchzuführende Kaufpreisallokation konnte noch nicht abgeschlossen werden. Das Ergebnis der Kaufpreisallokation und der resultierende Buchgewinn kann sich in Abhängigkeit von den noch abschließend zu ermittelnden stillen Reserven und stillen Lasten – insbesondere in Zusammenhang mit etwaigen neuen Erkenntnissen zur Dieseldematik – noch ändern und ist somit vorläufig.

- Aufgrund der Ausgabe von neuen Volkswagen Vorzugsaktien bis Anfang November 2015 im Zusammenhang mit von Volkswagen begebenen Pflichtwandelanleihen verminderte sich der Kapitalanteil der Porsche SE an der Volkswagen AG von 32,4 % auf 30,8 %. Aus dieser Verwässerung resultierte für den Porsche SE Konzern im Geschäftsjahr 2015 ein ergebnis-, jedoch nicht liquiditätswirksamer negativer Gesamteffekt in Höhe von 239 Mio. €. Im Vorjahr ergab sich aus

einer Verwässerung des Kapitalanteils von damals 32,2 % auf 31,5 % im Zusammenhang mit einer erfolgten Kapitalerhöhung bei der Volkswagen AG ein ergebnis-, jedoch nicht liquiditätswirksamer positiver Gesamteffekt in Höhe von 64* Mio. € (vor Korrektur: 57 Mio. €).

Im Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen sind zudem die Effekte aus der Fortführung von Kaufpreisallokationen für Volkswagen und INRIX enthalten. Die Folgewirkungen dieser Kaufpreisallokationen, das heißt die Fortentwicklung der in diesem Zusammenhang aufgedeckten stillen Reserven und Lasten, belasteten das at Equity-Ergebnis mit insgesamt 84 Mio. € (Vorjahr: 81 Mio. €).

Das Finanzergebnis beläuft sich im Berichtszeitraum auf 19 Mio. € (Vorjahr: minus 76 Mio. €). Die Erhöhung im Vergleich zum Vorjahr ist insbesondere auf Erträge aus Steuerzinsen in Höhe von 59 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) zurückzuführen, welche Rückerstattungen von in der Vergangenheit bezahlten Steuerzinsen und erhaltene Zinsen auf Steuererstattungen für den Veranlagungszeitraum 2009 betreffen. Im Berichtszeitraum sind darüber hinaus insbesondere Aufwendungen für Darlehenszinsen in Höhe von

* Rückwirkende Korrektur der at Equity-Bilanzierung für den Volkswagen Konzern gem. IAS 8



21 Mio. € (Vorjahr: 21 Mio. €) sowie Aufwendungen für Zinsen auf nachträgliche Steuerzahlungen in Höhe von 20 Mio. € (Vorjahr: 61 Mio. €) enthalten.

Das Ergebnis vor Steuern verringerte sich von 3.294* Mio. € (vor Korrektur: 3.287 Mio. €) im Vorjahr auf minus 456 Mio. €. Die Erträge aus Ertragsteuern in Höhe von 183 Mio. € betreffen zum einen tatsächliche Ertragsteuern in Höhe von 169 Mio. €. Diese setzen sich insbesondere aus Erträgen im Zusammenhang mit erhaltenen Steuererstattungen für den Veranlagungszeitraum 2009 in Höhe von 221 Mio. € und Aufwendungen für Vorperioden in Höhe von 52 Mio. € (Vorjahr: Steueraufwendungen im Zusammenhang mit vorangegangenen Veranlagungszeiträumen in Höhe von 255 Mio. €) zusammen. Zum anderen ergab sich ein Ertrag aus latenten Steuern in Höhe von 14 Mio. € (Vorjahr: Aufwand in Höhe von 4 Mio. €). Insgesamt ergab sich somit ein Konzernergebnis nach Steuern für das Geschäftsjahr 2015 in Höhe von minus 273 Mio. € (Vorjahr: 3.035* Mio. €).

Finanzlage des Porsche SE Konzerns

Der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit beläuft sich im Geschäftsjahr 2015 auf 599 Mio. € (Vorjahr: 311 Mio. €). Dieser enthält insbesondere den positiven Effekt aus der erhaltenen Dividendenzahlung von der Volkswagen AG in Höhe von 719 Mio. € (Vorjahr: 599 Mio. €). Darüber hinaus führten insbesondere erhaltene Steuererstattungen für den Veranlagungszeitraum 2009 sowie für Kapitalertragsteuern zu einem Mittelzufluss aus Ertragsteuern in Höhe von 424 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €); aus gezahlten Ertragsteuern ergab sich ein Mittelabfluss in Höhe von 384 Mio. € (Vorjahr: 183 Mio. €). Die sonstigen Mittelabflüsse in Höhe von 160 Mio. € sind insbesondere auf Zinszahlungen (einschließlich gezahlter Zinsen auf Steuern) und operative Kosten zurückzuführen.

Aus der Investitionstätigkeit resultierte im Geschäftsjahr 2015 insgesamt ein Mittelabfluss von 255 Mio. € (Vorjahr: Mittelzufluss in Höhe von 825 Mio. €). Im Berichtszeitraum führte die Erhöhung des Wertpapierbestands sowie der Erwerb von Stammaktien der Volkswagen AG zu einem Mittelabfluss von insgesamt 994 Mio. €. Ein Mittelzufluss ergab sich aus der Verminderung des Bestands an Termingeldern mit einer ursprünglichen Laufzeit von

* Rückwirkende Korrektur der at Equity-Bilanzierung für den Volkswagen Konzern gem. IAS 8



mehr als drei Monaten um 739 Mio. €. Im Vorjahr führte der Erwerb der Anteile an INRIX sowie die Veränderung des Bestands an Wertpapieren zu Mittelabflüssen in Höhe von 41 Mio. € bzw. 295 Mio. €. Gegenläufig wirkte im Vorjahr die Veränderung des Bestands von Termingeldern mit einer ursprünglichen Laufzeit von mehr als drei Monaten, die zu einem Mittelzufluss in Höhe von 1.161 Mio. € führte.

Aus der Finanzierungstätigkeit ergab sich im Geschäftsjahr 2015 wie im Vorjahr ein Mittelabfluss in Höhe von 615 Mio. €. Dieser betraf jeweils ausschließlich die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Porsche SE in entsprechender Höhe.

Der Finanzmittelbestand verminderte sich gegenüber dem Stand zum 31. Dezember 2014 um 271 Mio. € auf 712 Mio. €.

Die Bruttoliquidität, d.h. die flüssigen Mittel, Termingeldanlagen und Wertpapiere des Porsche SE Konzerns, verminderte sich von 2.567 Mio. € im Vorjahr auf 2.004 Mio. € zum 31. Dezember 2015. Unter Berücksichtigung von Darlehensverbindlichkeiten gegenüber dem Volkswagen Konzern in Höhe von 300 Mio. € ergibt sich zum 31. Dezember 2015 eine deutlich positive Nettoliquidität – also die Bruttoliquidität vermindert um die Finanzschulden – in Höhe von 1.704 Mio. €. Die im Vorjahr ursprünglich getroffene Einschätzung zur Entwicklung der



Vermögenslage des Porsche SE Konzerns

Die Bilanzsumme des Porsche SE Konzerns hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2014 von 30.157* Mio. € (vor Korrektur: 30.465 Mio. €) um 2.531 Mio. € auf 27.626 Mio. € zum 31. Dezember 2015 verringert.

Die langfristigen Vermögenswerte des Porsche SE Konzerns zum 31. Dezember 2015 in Höhe von 25.611 Mio. € (31. Dezember 2014: 27.407* Mio. €, vor Korrektur: 27.715 Mio. €) betreffen nahezu ausschließlich die at Equity bewerteten Anteile. Hierin enthalten ist insbesondere der at Equity-Buchwert für die Beteiligung an der Volkswagen AG, welcher sich im Vergleich zum Geschäftsjahresende 2014 von 27.364* Mio. € (vor Korrektur: 27.672 Mio. €) auf 25.571 Mio. € vermindert hat. Zu der Verminderung des at Equity-Buchwerts führten das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen (minus 1.534 Mio. €; ohne Berücksichtigung der Effekte aus reklassifizierten Aufwendungen und Erträgen in Höhe von 21 Mio. € sowie erfolgswirksamen Umgliederungen in Folge der Verwässerung des Kapitalanteils der Porsche SE an der Volkswagen AG in Höhe von 1.079 Mio. €), erhaltene Dividendenzahlungen (minus 719 Mio. €) sowie sonstige Effekte, die insbesondere aus der Veränderung von direkt im Eigenkapital erfassten Aufwendungen und Erträgen resultieren (minus 87 Mio. €). Buchwerterhöhend wirkte der Zukauf von Anteilen in Höhe von 547 Mio. €. Trotz des Rückgangs der anteiligen Börsenkaptalisierung unter den Beteiligungsbuchwert infolge der Entwicklung der Kurse der Volkswagen Stamm- und Vorzugsaktien ergab sich auf Grundlage der Ertragserwartungen auch unter Berücksichtigung der Dieselmaterik kein Wertminderungsbedarf für die Beteiligung an der Volkswagen AG.

Nettoliiquidität im Geschäftsjahr 2015 mit einer Bandbreite zwischen 1,7 Mrd. € und 2,3 Mrd. € hat sich daher auch unter Berücksichtigung der getätigten Investition in Volkswagen Stammaktien bestätigt. Zum 31. Dezember 2014 hatte die Nettoliiquidität 2.267 Mio. € betragen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber dem Volkswagen Konzern betreffen ein Darlehen in Höhe von 300 Mio. €. Dieses wird quartalsweise zu 6,91 % per annum verzinst und wird zum 18. Juni 2017 fällig.

In den at Equity bewerteten Anteilen ist zudem der Buchwert für die Beteiligung an INRIX erfasst, welcher sich zum 31. Dezember 2015 auf 38 Mio. € (31. Dezember 2014: 41 Mio. €) beläuft.

* Rückwirkende Korrektur der at Equity-Bilanzierung für den Volkswagen Konzern gem. IAS 8



Der Anteil der langfristigen Vermögenswerte am Gesamtvermögen erhöhte sich von 90,9* % (vor Korrektur: 91,0 %) am 31. Dezember 2014 auf 92,7 % am Ende des Geschäftsjahres 2015.

Das kurzfristige Vermögen beläuft sich auf 2.015 Mio. € (31. Dezember 2014: 2.750 Mio. €). Hierin enthalten sind Wertpapiere, deren Bestand sich zum 31. Dezember 2015 auf 742 Mio. € (31. Dezember 2014: 295 Mio. €) beläuft. Insbesondere aufgrund des Erwerbs von Stammaktien der Volkswagen AG und von Wertpapieren verminderten sich die Termingeldanlagen von 1.289** Mio. € zum 31. Dezember 2014 auf 550 Mio. € am 31. Dezember 2015 sowie die flüssigen Mittel von 983** Mio. € zum 31. Dezember 2014 auf 712 Mio. € am Bilanzstichtag. In den kurzfristigen Vermögenswerten sind des Weiteren Ertragsteuerforderungen in Höhe von 5 Mio. € (31. Dezember 2014: 174 Mio. €) sowie sonstige Forderungen und Vermögenswerte in Höhe von 6 Mio. € (31. Dezember 2014: 9 Mio. €) enthalten. Der Rückgang bei den Ertragsteuerforderungen ist insbesondere auf im Rahmen der Veranlagung für das Geschäftsjahr 2013 erstattete Kapitalertragsteuern in Höhe von 140 Mio. € zurückzuführen.

Der Anteil der kurzfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme ist von 9,1* % (vor Korrektur: 9,0 %) auf 7,3 % zum 31. Dezember 2015 gesunken.

Das Eigenkapital des Porsche SE Konzerns verringerte sich zum 31. Dezember 2015 insbesondere aufgrund des negativen Ergebnisses unter Berücksichtigung von Umgliederungen infolge der Verwässerung des Kapitalanteils an der Volkswagen AG sowie der Dividendenausschüttung für das Geschäftsjahr 2014 auf insgesamt 27.112 Mio. € (31. Dezember 2014: 29.187* Mio. €, vor Korrektur: 29.493 Mio. €). Die Eigenkapitalquote hat sich von 96,8 % im Vorjahr auf 98,1 % am 31. Dezember 2015 erhöht.

Die lang- und kurzfristigen Rückstellungen haben sich von 592 Mio. € zum 31. Dezember 2014 auf 174 Mio. € verringert. Dieser Rückgang ist überwiegend auf Zahlungen im Zusammenhang mit der abgeschlossenen steuerlichen Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2006 bis 2008 und entsprechend ergangenen Bescheiden für weitere vergangene Veranlagungszeiträume zurückzuführen.

* Rückwirkende Korrektur der at Equity-Bilanzierung für den Volkswagen Konzern gem. IAS 8

** Anpassung des Ausweises in der Konzernbilanz gemäß IAS 8



Die langfristigen Finanzschulden zum 31. Dezember 2015 blieben im Vergleich zum 31. Dezember 2014 mit 300 Mio. € unverändert.

Ertragslage der wesentlichen Beteiligung

Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich auf originäre Ergebnisgrößen des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2015. Das heißt, dass Effekte aus der Einbeziehung in den Konzernabschluss der Porsche SE, insbesondere aus der Fortführung der im Rahmen der Kaufpreisallokationen aufgedeckten stillen Reserven und Lasten sowie aus der Zugrundelegung konzernerheitlicher Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze, unberücksichtigt bleiben.

Die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns beliefen sich im Geschäftsjahr 2015 auf 213.292 Mio. €; das waren 5,4 % mehr als im Vorjahr. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus Mixverbesserungen und positiven Wechselkurseffekten sowie aus der guten Geschäftsentwicklung des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen. Im Ausland erzielte der Konzern 80,2 % (Vorjahr: 80,6 %) seiner Umsatzerlöse.


Das Bruttoergebnis lag mit 33.911 Mio. € unter dem Niveau des Vorjahres (36.524 Mio. €). Die Kosten der Umsatzerlöse nahmen wesentlich bedingt durch die Belastungen aus der Dieselthematik

um 8,1 % zu. Zudem hatten gestiegene Abschreibungen infolge des hohen Investitionsvolumens und höhere Vorleistungen – insbesondere für neue Antriebskonzepte – einen negativen Einfluss, während Produktkostenoptimierungen positiv wirkten. Die Bruttomarge belief sich auf 15,9 % (Vorjahr: 18,0 %), ohne Sondereinflüsse lag sie bei 19,9 %.

Die Vertriebskosten stiegen im Berichtsjahr infolge der Abgasthematik und wechselkursbedingt um 15,9 %; auch ihr Anteil am Umsatz nahm zu. Die Verwaltungskosten waren um 5,2 % höher als ein Jahr zuvor – ihr Anteil am Umsatz blieb jedoch unverändert. Das sonstige betriebliche Ergebnis ging im Wesentlichen aufgrund von negativen Wechselkurseffekten, Rechtsrisiken aus der Dieselthematik und Restrukturierungsaufwendungen im Lkw-Bereich sowie im Pkw-Bereich in Südamerika um 10.573 Mio. € auf minus 7.267 Mio. € zurück.

Im Geschäftsjahr 2015 lag das operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns ohne Berücksichtigung der Sondereinflüsse mit 12,8 Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres. Rückläufige Fahrzeugvolumina, gestiegene Abschreibungen sowie höhere Aufwendungen für Forschung und Entwicklung standen Produktkostenoptimierungen sowie Mix- und Wechselkursverbesserungen entgegen. Die operative Rendite vor Sondereinflüssen betrug 6,0 % (Vorjahr: 6,3 %).





Die negativen Sondereinflüsse im Geschäftsjahr 2015 summierten sich auf insgesamt 16,9 Mrd. €. Die negativen Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik beliefen sich auf 16,2 Mrd. € im operativen Ergebnis. Des Weiteren belasteten Sondereinflüsse für Restrukturierungsaufwendungen im Lkw-Bereich (0,2 Mrd. €) und im Pkw-Bereich in Südamerika (0,2 Mrd. €) das operative Ergebnis. Die Restrukturierungsmaßnahmen dienen der nachhaltigen Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit. Außerdem waren infolge des für alle betroffenen Automobilproduzenten behördlich angeordneten Austauschs von möglicherweise fehlerbehafteten zugelieferten Airbags des Herstellers Takata Vorsorgen zu bilden. Der Rückruf und Austausch ist beschränkt auf die USA und Kanada. Der Volkswagen Konzern ist mit 0,9 Mio. Fahrzeugen betroffen. Die Sondereinflüsse im operativen Ergebnis belaufen sich hieraus auf minus 0,3 Mrd. €. In der Folge ging das operative Ergebnis deutlich auf minus 4.069 Mio. € (Vorjahr: 12.697 Mio. €) zurück; die operative Rendite sank auf minus 1,9 % (Vorjahr: 6,3 %).

Das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns belief sich im Geschäftsjahr 2015 auf minus 1.301 Mio. €; das waren 16.095 Mio. € weniger als im Vorjahr. Die Umsatzrendite vor Steuern sank von 7,3 % auf minus 0,6 %. Aus den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag ergab sich ein Aufwand in Höhe von 60 Mio. € (Vorjahr: 3.726 Mio. €). Das Ergebnis nach Steuern war mit minus 1.361 Mio. € um 12.429 Mio. € unter dem Wert des Vorjahres.



Porsche Automobil Holding SE (Jahresabschluss nach HGB)

Der vorliegende handelsrechtliche Jahresabschluss der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2015 umfasst die Berichtsperiode vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2015.

Ertragslage

Die Porsche SE erzielte im Geschäftsjahr 2015 einen Jahresüberschuss in Höhe von 871 Mio. € (Vorjahr: 193 Mio. €).

Die sonstigen betrieblichen Erträge betreffen im Geschäftsjahr 2015 wie im Vorjahr überwiegend Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 7 Mio. € (Vorjahr: 12 Mio. €).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen des Geschäftsjahres 2015 enthalten insbesondere Aufwendungen für Rechts- und Beratungskosten in Höhe von 12 Mio. € (Vorjahr: 23 Mio. €), Aufwendungen für sonstige Fremdleistungen in Höhe von 9 Mio. € (Vorjahr: 10 Mio. €) sowie Nachzahlungen für IHK-Beiträge in Höhe von 2 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €). Im Vorjahr waren zudem insbesondere Aufwendungen aus Erstattungsverpflichtungen gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von 14 Mio. € in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten.

Die Porsche SE vereinnahmte im Geschäftsjahr 2015 eine Dividende aus ihrer Beteiligung an der Volkswagen AG in Höhe von 719 Mio. € (Vorjahr: 599 Mio. €).

Das Zinsergebnis des Geschäftsjahres 2015 hat sich von minus 77 Mio. € im Vorjahr auf 23 Mio. € erhöht. Dies ist insbesondere auf Erträge aus Steuerzinsen in Höhe von 59 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) zurückzuführen, welche maßgeblich zu dem Anstieg der Zinserträge von 11 Mio. € im Geschäftsjahr 2014 auf 66 Mio. € im Geschäftsjahr 2015 beigetragen haben. Der Zinsaufwand hat sich insgesamt mit 43 Mio. € im Vergleich zum Geschäftsjahr 2014 (88 Mio. €) verringert. Dieser beinhaltet im Wesentlichen Aufwendungen aus Darlehenszinsen in Höhe von 21 Mio. € (Vorjahr: 21 Mio. €) sowie für Zinsen auf nachträgliche Steuerzahlungen in Höhe von 20 Mio. € (Vorjahr: 61 Mio. €).

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit verbesserte sich von 463 Mio. € in der Vergleichsperiode auf 704 Mio. € im Geschäftsjahr 2015.

Im Geschäftsjahr 2015 ergab sich ein Steuerertrag in Höhe von 167 Mio. €. Dieser setzt sich aus Erträgen infolge erhaltener Steuererstattungen für den Veranlagungszeitraum 2009 in Höhe von 221 Mio. €, Aufwendungen für Ertragsteuern für



Vorperioden in Höhe von 52 Mio. € sowie Aufwendungen für sonstige Steuern in Höhe von 2 Mio. € zusammen. Im Vorjahr ergaben sich Steueraufwendungen aus Zuführungen zu Steuerrückstellungen sowie gezahlten Steuern in Höhe von insgesamt 255 Mio. € und Aufwendungen aus sonstigen Steuern in Höhe von 15 Mio. €.

Gewinn- und Verlustrechnung der Porsche Automobil Holding SE

Mio. €	2015	2014
Sonstige betriebliche Erträge	7	15
Personalaufwand	-16	-18
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-29	-55
Beteiligungsergebnis	719	598
Zinsergebnis	23	-77
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	704	463
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	169	-255
Sonstige Steuern	-2	-15
Jahresüberschuss	871	193
Entnahmen aus anderen Gewinnrücklagen	0	422
Einstellung in andere Gewinnrücklagen	-435	0
Bilanzgewinn	436	615



Vermögens- und Finanzlage

Die Finanzanlagen der Porsche SE enthalten neben der Beteiligung an der Volkswagen AG, deren Buchwert sich im Jahresabschluss infolge des Erwerbs von Volkswagen Stammaktien von 21.487 Mio. € auf 22.034 Mio. € erhöht hat, die Beteiligung an der Porsche Beteiligung GmbH mit 43 Mio. €, die wiederum die Beteiligung an INRIX hält. Auch im handelsrechtlichen Jahresabschluss ergab sich trotz des Rückgangs der anteiligen Börsenkapitalisierung unter den Beteiligungsbuchwert auf Grundlage der Ertragerwartungen auch unter Berücksichtigung der Dieselthematik kein Wertminderungsbedarf für die Beteiligung an der Volkswagen AG. Darüber hinaus enthalten die Finanzanlagen Wertpapiere des Anlagevermögens in Höhe von 200 Mio. €, welche Anteile an einem im 2. Quartal 2015 neu aufgelegten Spezialfonds betreffen.

Die Wertpapiere des Umlaufvermögens belaufen sich zum 31. Dezember 2015 auf 558 Mio. € (31. Dezember 2014: 295 Mio. €). Diese setzen sich überwiegend aus Asset-Backed Commercial Papers zusammen.

Die flüssigen Mittel verringerten sich insbesondere aufgrund des Erwerbs von Stammaktien der Volkswagen AG sowie von Wertpapieren und Anteilen an einem Spezialfonds von 2.271 Mio. € am 31. Dezember 2014 auf 1.250 Mio. € zum 31. Dezember 2015.

Die Rückstellungen enthalten Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen, Steuer-rückstellungen sowie sonstige Rückstellungen. Der Rückgang der Rückstellungen von 590 Mio. € zum 31. Dezember 2014 auf 169 Mio. € zum 31. Dezember 2015 ist im Wesentlichen auf Zahlungen im Zusammenhang mit der abgeschlossenen steuerlichen Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2006 bis 2008 und entsprechend ergangenen Bescheiden für weitere vergangene Veranlagungszeiträume zurückzuführen. Die Verbindlichkeiten betreffen insbesondere ein Darlehen gegenüber einem verbundenen Unternehmen.



Bilanz der Porsche Automobil Holding SE

Mio. €	31.12.2015	31.12.2014
Aktiva		
Finanzanlagen	22.277	21.530
Sonstige Vermögensgegenstände	7	181
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1	0
Wertpapiere des Umlaufvermögens	558	295
Flüssige Mittel	1.250	2.271
Rechnungsabgrenzungsposten	1	2
	24.094	24.279
Passiva		
Eigenkapital	23.608	23.351
Rückstellungen	169	590
Verbindlichkeiten	317	338
	24.094	24.279

**Risiken der Geschäftsentwicklung**

Die Risiken der Geschäftsentwicklung der Porsche SE als Führungsgesellschaft des Porsche SE Konzerns hängen eng mit den Risiken der wesentlichen Beteiligung an der Volkswagen AG zusammen. Darüber hinaus ergeben sich für die Gesellschaft aus der Holdingfunktion weitere Risiken. Für eine Beschreibung dieser Risiken verweisen wir auf das Kapitel „Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung“.

Dividende

Die Dividendenpolitik der Porsche SE ist grundsätzlich auf Nachhaltigkeit ausgerichtet. Angesichts der Dieseldematik auf Ebene des Volkswagen Konzerns hält es der Vorstand der Porsche SE für angemessen, für das Geschäftsjahr 2015 im Vergleich zu Vorjahren eine reduzierte Dividende auszuschütten.



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 bzw. Maßnahmen vorgenommen wurden, bei jedem Rechtsgeschäft bzw. jeder Maßnahme eine angemessene Leistung erbracht bzw. eine angemessene Gegenleistung erhalten. Durch diese Rechtsgeschäfte bzw. Maßnahmen wurde die Gesellschaft nicht benachteiligt.“

Ausblick

Im handelsrechtlichen Jahresabschluss 2016 wird die Porsche SE basierend auf der vom Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG vorgeschlagenen Dividende in Höhe von 0,11 € je Stammaktie und 0,17 € je Vorzugsaktie und den erwarteten, konstant bleibenden operativen Aufwendungen voraussichtlich ein negatives Ergebnis nach Steuern erzielen.

Der handelsrechtliche Jahresabschluss der Porsche SE weist zum 31. Dezember 2015 bei einem Jahresüberschuss in Höhe von 871 Mio. € und einer Einstellung in die Gewinnrücklagen in Höhe von 435 Mio. € einen Bilanzgewinn in Höhe von 436 Mio. € aus. Der Vorstand schlägt vor, die Auszahlung einer Dividende je Stammaktie von 1,004 € und je Vorzugsaktie von 1,010 €, das heißt in Höhe von insgesamt 308.393.750 €, zu beschließen. Die Dividende für das Geschäftsjahr 2014 hatte 2,004 € je Stammaktie und 2,010 € je Vorzugsaktie betragen.



Nachhaltige Wertsteigerung im Porsche SE Konzern und im Volkswagen Konzern

Mit dem Erwerb langfristig angelegter Beteiligungen verfolgt die Porsche SE das strategische Ziel, diese in ihrer Weiterentwicklung zu fördern und somit eine nachhaltige Wertsteigerung des Nettovermögens zu generieren.

Das Expertennetzwerk der Porsche SE ist ein entscheidender Faktor für eine erfolgreiche Beteiligungsstrategie. Die exzellente Anbindung an eines der größten automobilen Netzwerke weltweit, verbunden mit der Expertise der Stammaktionäre, ist ein zentrales Element bei der Identifizierung, Umsetzung und Weiterentwicklung von Beteiligungsprojekten. Dieses Netzwerk wird die Porsche SE im Rahmen des anwendbaren Konzernrechts nutzen. Zudem baut die Porsche SE ihr Netzwerk, insbesondere auch mit Experten aus Industrie, Banken und Beratungen, weiter aus.

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.

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 sowie Qualitätssicherung. Übergeordnet nimmt Volkswagen dabei seine Verantwortung gegenüber seinen Kunden, seinen Mitarbeitern und der Gesellschaft wahr.

Corporate Social Responsibility und Nachhaltigkeit im Volkswagen Konzern

Der Volkswagen Konzern hat sich zu einer transparenten und verantwortungsbewussten Unternehmensführung verpflichtet. Diese auf allen Ebenen und allen Stufen der Wertschöpfungskette umzusetzen, ist eine Herausforderung: Mit zwölf Marken, 119 Produktionsstandorten und mehr als 610.000 Beschäftigten ist der Volkswagen Konzern eines der größten Unternehmen weltweit.

Nachhaltigkeit bedeutet für den Volkswagen Konzern ökonomische, soziale und ökologische Ziele gleichrangig und gleichzeitig anzustreben. Der Volkswagen Konzern will dauerhafte Werte schaffen, gute Arbeitsbedingungen bieten und sorgsam mit



Umwelt und Ressourcen umgehen. Volkswagen hat im Zusammenhang mit der Abgasthematik diese eigenen Ansprüche in einigen Punkten verfehlt. Die Unregelmäßigkeiten im Umgang mit Abgaswerten widersprechen allem, wofür Volkswagen steht. Der Volkswagen Konzern bedauert dies sehr und ist sich bewusst, dass er seine Stakeholder enttäuscht hat. Volkswagen setzt sich mit ganzer Kraft dafür ein, dass sich dergleichen nicht wiederholt. Mit Hochdruck wird daran gearbeitet, den eigenen Ansprüchen wieder gerecht zu werden und das Vertrauen seiner Kunden wie auch der Gesellschaft zurückzugewinnen. Volkswagen überarbeitet sein Nachhaltigkeitskonzept umfassend. Es soll sicherstellen, dass auf jeder Stufe des Wertschöpfungsprozesses Risiken und Entwicklungschancen in den Bereichen Umwelt, Soziales und Governance frühzeitig erkannt werden. So ausgestaltet tragen die CSR (Corporate Social Responsibility)-Aktivitäten des Volkswagen Konzerns dazu bei, die Reputation und den Wert des Unternehmens langfristig und dauerhaft wieder zu steigern.

Management und Koordination

Für die Koordination von Nachhaltigkeit und CSR hat der Volkswagen Konzern eine klare Management-Struktur geschaffen. Ihr höchstes Gremium ist der Konzernvorstand (Nachhaltigkeitsboard). Er wird vom Konzern-Steuerkreis CSR & Nachhaltigkeit

regelmäßig über die Themen der Nachhaltigkeit und der unternehmerischen Verantwortung informiert. Dem Konzern-Steuerkreis CSR & Nachhaltigkeit gehören Führungskräfte zentraler Vorstandsbereiche und Vertreter des Konzernbetriebsrats sowie der Marken und Regionen an. Im Steuerkreis werden unter anderem Entscheidungen zu den strategischen Nachhaltigkeitszielen getroffen, deren Erreichung anhand von Steuerungsindikatoren überwacht sowie die wesentlichen Handlungsfelder abgeleitet und der Nachhaltigkeitsbericht verabschiedet.

Dem Steuerkreis steht die Geschäftsstelle CSR & Nachhaltigkeit zur Seite. Zu ihren Aufgaben zählt die Koordination aller nachhaltigkeitsrelevanten Aktivitäten innerhalb des Konzerns und der Marken aber auch der Stakeholder-Dialog auf Konzernebene, etwa mit nachhaltigkeitsorientierten Analysten und Investoren. CSR-Projektteams arbeiten an bereichsübergreifenden 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 CSR & Nachhaltigkeit aller Marken und Regionen einmal jährlich zusammen, um den konzernweiten Austausch zu fördern, einheitliche Strukturen zu etablieren und voneinander zu lernen. Dieses Group CSR Meeting hat sich als wichtiger Bestandteil der konzernweiten



Koordinationsstruktur bewährt. Am Ende des Berichtsjahres hat Volkswagen vor dem Hintergrund der Dieselformat auf Basis einer Stärken-Schwächen-Analyse den Leistungsstand des Konzerns im Bereich Nachhaltigkeit diskutiert. Die Ergebnisse werden in den Nachhaltigkeitsgremien vertieft und finden Eingang in die umfassende Neuausrichtung des Konzerns.

„Future Tracks“

Die Automobilbranche steht vor den größten Umbrüchen seit ihrem Bestehen. Alternative Antriebe, die Digitalisierung der gesamten Wertschöpfungskette sowie die sich rasch verändernden Erwartungen der Kunden weltweit an die Mobilität bestimmen die kommenden Jahre. Der Volkswagen Konzern hat deshalb das Zukunftsprogramm „Future Tracks“ gestartet: Im Vorstand und auf oberster Management-Ebene werden Lösungen für die fundamentalen Umbrüche und Herausforderungen erarbeitet. Unter dem Dach von „Future Tracks“ werden alle Themen, Aktivitäten und Maßnahmen gebündelt, mit denen der Volkswagen Konzern sich jetzt und in den kommenden Jahren auf die großen Zukunftsthemen vorbereitet: bei allen Marken und in allen Regionen – im gesamten Volkswagen Konzern.

In technischer Hinsicht bilden die Themen Antriebstechnologien, Digitalisierung und Vernetzung von Produkt und Produktion die Schwerpunkte der Arbeit des Volkswagen Konzerns. Hinzu kommen die neuen Anforderungen an individuelle Mobilität und mobilitätsbezogene Dienstleistungen. Ziel der Anstrengungen ist es, dass der Volkswagen Konzern die neue Mobilitätswelt an führender Stelle gestaltet und prägt.

Um diesen Herausforderungen erfolgreich entgegenzutreten zu können, ist eine solide wirtschaftliche Basis unerlässlich. „Future Tracks“ ist deshalb nicht allein als Zukunfts- sondern auch als Effizienzprogramm ins Leben gerufen worden. Der Volkswagen Konzern will weiter profitabel wachsen, damit er dauerhaft in der Lage ist, in seine Zukunft zu investieren. So schafft der Volkswagen Konzern das Fundament dafür, den Wandel des Automobils zu gestalten, und nachhaltigen Erfolg zu erzielen.

Forschung und Entwicklung

Der Volkswagen Konzern konzentrierte seine Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten im Geschäftsjahr 2015 darauf, seine Produktpalette zu erweitern und die Funktionalität, Qualität, Sicherheit und Umweltverträglichkeit seiner Produkte zu verbessern.



Eine zentrale Herausforderung für Volkswagen liegt darin, neue Entwicklungen in Gesellschaft, Politik, Technologie, Umwelt und Wirtschaft frühzeitig zu erkennen. Diese sind eine wichtige Grundlage für Innovationen und damit den unternehmerischen Erfolg des Volkswagen Konzerns. Die Konzernforschung befasst sich kontinuierlich mit den aktuellsten Trends und hat in den wichtigsten Automobilmärkten der Welt – unter anderem in China, Japan und den USA – Forschungsbüros eingerichtet. Sie beobachten automobilrelevante Technologiebereiche, führen Kooperationsprojekte mit Forschungseinrichtungen und lokalen Unternehmen durch und gewinnen so für den Volkswagen Konzern aufschlussreiche neue Erkenntnisse.

Forschungs- und Entwicklungskennzahlen

Die gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten des Konzernbereichs Automobile des Volkswagen Konzerns in Höhe von 13.612 Mio. € lagen im Berichtsjahr um 3,8 % über dem Vorjahreswert. Neben neuen Modellen standen vor allem die Elektrifizierung des Fahrzeugportfolios, eine effizientere Motorenpalette, der Leichtbau, die Digitalisierung sowie die Entwicklung von Baukästen im Mittelpunkt. Aktiviert wurden Entwicklungskosten in Höhe von 5.021 Mio. € (Vorjahr: 4.601 Mio. €). Die Aktivierungsquote stieg auf 36,9 % (Vorjahr: 35,1 %). Die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten

im Berichtsjahr 2015 beliefen sich auf 3.263 Mio. € nach 3.026 Mio. € im Vorjahr. Die nach IFRS ergebniswirksamen Forschungs- und Entwicklungskosten erhöhten sich auf 11.853 Mio. € (Vorjahr: 11.545 Mio. €); ihr Anteil an den Umsatzerlösen des Konzernbereichs Automobile betrug 6,4 % (Vorjahr: 6,5 %).

Ende 2015 waren im Bereich Forschung und Entwicklung – einschließlich der at Equity-konsolidierten chinesischen Joint Ventures – konzernweit 48.731 Mitarbeiter (plus 6,5 %) tätig; das entspricht einem Anteil an der Gesamtbelegschaft von 8,0 %.

Beschaffung

Im Jahr 2015 lag der Fokus der Beschaffung des Volkswagen Konzerns maßgeblich auf der Absicherung der Versorgung seiner Bedarfe, der Absicherung der Fahrzeuganläufe und der gezielten Erschließung neuer Beschaffungsmärkte zur bestmöglichen Umsetzung der Beschaffungsstrategie sowie auf der Umsetzung der Initiative „Volkswagen FAST“.





Volkswagen FAST – Future Automotive Supply Tracks

FAST ist die zentrale Initiative der Konzernbeschaffung, um den Volkswagen Konzern und sein Lieferantennetzwerk im Rahmen von Future Tracks zukunftsicher weiterzuentwickeln. Ziel von FAST ist es, durch eine frühere und intensivere Lieferanteneinbindung die zentralen Themen Innovation und Globalisierung erfolgreich umzusetzen. Mit seinen wichtigsten Partnern wird der Volkswagen Konzern bei der FAST-Initiative noch enger und schneller zusammenarbeiten. Zusätzlich werden im Rahmen des Programms einige Prozesse im Bereich Innovation und Globalisierung überarbeitet, die allen Lieferanten zur Verfügung stehen. Nach dem Programmstart Anfang 2015 wurden in einem systematischen und standardisierten Qualifizierungsprozess die Lieferanten ausgewählt, die sich durch hervorragende Leistungen in ihrem Kompetenzfeld auszeichnen. Mit diesen Partnern werden globale Strategien und technologische Ausrichtungen noch enger aufeinander abgestimmt mit dem gemeinsamen Ziel, begeisternde Technologien für die Kunden noch schneller verfügbar zu machen und weltweite Fahrzeugprojekte noch effektiver und effizienter zu realisieren.

Der Volkswagen Konzern überprüft diese strategischen Partnerschaften kontinuierlich und verändert bei Bedarf den Kreis der FAST-Lieferanten. So haben auch bisher nicht ausgewählte Lieferanten weiterhin die Möglichkeit, sich für die Initiative zu qualifizieren.

Prozessoptimierungsprogramm in der Beschaffung

Seit Ende des Jahres 2015 arbeiten annähernd alle Marken und Gesellschaften des Konzerns innerhalb der Beschaffung mit einheitlichen und vollständig digitalen Prozessen. Im Jahr 2014 hat der Volkswagen Konzern damit begonnen, externe Partner als Echtzeitpartner in seine digitalen Netzwerke einzubinden. Diese haben zu jedem Zeitpunkt



die Möglichkeit, den Systemen des Volkswagen Konzerns die benötigten und aktuellsten Informationen zu entnehmen. Ziel ist, innerhalb der nächsten vier bis fünf Jahre ein weltumspannendes und standardisiertes digitales Netzwerk aller Arbeitsprozesse der Beschaffung mit den Lieferanten zu knüpfen. Um Berührungspunkte in der Zusammenarbeit mit seinen Lieferanten zu optimieren und vollständig zu digitalisieren, wurde das Programm „Supplier Interaction Management“ von Volkswagen ins Leben gerufen.

Digitalisierung der Versorgung

Die Konzern-Business-Plattform als zentrale Schnittstelle zwischen dem Volkswagen Konzern und seinen Partnern bildet die Basis für das digitale Netzwerk der Zukunft. Die externen Partner haben die Möglichkeit, zentral über die Konzern Business Plattform auf Systeme und Prozesswissen der Geschäftsbereiche zuzugreifen. Jeder Lieferant hat gleichzeitig mit den Mitarbeitern der Beschaffung denselben Blick auf die aktuelle Versorgungssituation seiner Teile. Dies ist die Grundlage für die globale aufeinander abgestimmte Arbeit zur Versorgungsabsicherung in einem dynamischen Netzwerk. Dieses Netzwerk ist dadurch in der Lage, auf jeden äußeren Einfluss an jeder Stelle der Welt zeitgleich zu reagieren.

Qualitätssicherung durch Kaufteile- und Lieferantenmanagement innerhalb des Lieferprozesses

Mit seinen Werkzeug- und Prozessexperten sichert das Kaufteilemanagement als technischer Bereich der Beschaffung die weltweiten Fahrzeugneuanläufe und Aggregateprojekte sowohl präventiv als auch reaktiv ab. Darüber hinaus stellen die Experten die Serienversorgung sicher. Im Einklang mit der konzernweiten Wachstumsstrategie liegt ein besonderer Fokus des Kaufteilemanagements auf dem Wissenstransfer bei Anläufen globaler Projekte. Das Kaufteilemanagement ist weltweit vernetzt. Dadurch können Synergieeffekte sowohl in der Produktions- als auch in der Prozessoptimierung bei Lieferanten erzielt werden. Bei dem Programm „Qualität im Wachstum“ konzentriert sich die Beschaffung auf die Anlaufabsicherung sowie das Management der Unterlieferantenstruktur.

Da die Anforderungen an Lieferanten hinsichtlich der Anlaufbereitschaft stetig zunehmen, werden im Rahmen der kontinuierlichen Weiterentwicklung der Organisation insbesondere die Industrialisierungsprozesse bei Lieferanten noch stärker in den Fokus rücken.

Zur Absicherung der Fahrzeuganläufe werden zusätzlich zu der Zwei-Tagesproduktion bei Lieferanten weitere Leistungstests zu mehreren



Meilensteinen des Produktentstehungsprozesses mit geschäftsbereichsübergreifender Beteiligung durchgeführt. Dadurch können Risiken für Fahrzeuganläufe hinsichtlich Ausbringung und Qualität noch früher erkannt und entsprechende Gegenmaßnahmen eingeleitet werden.

In einigen produzierenden Werken sind darüber hinaus Anlaufexperten eingesetzt, um die lokale Projektorganisation weiter zu stärken und die Projekte noch effizienter durchführen zu können.

Erschließung neuer Beschaffungsmärkte

Die Beschaffung ist global organisiert und stellt mit ihrer Präsenz an 39 Standorten in 23 Ländern sicher, dass die Produktionsstätten nachhaltig und zu wettbewerbsfähigen Konditionen mit Produktionsmaterialien in der geforderten Qualität und Menge beliefert werden. Der Zugang zu relevanten und kostengünstigen Beschaffungsmärkten wird somit auch vor dem Hintergrund der zunehmenden Globalisierung gewährleistet.

Der Aufbau lokaler Lieferströme ist ein Kernelement der Wachstumsstrategie des Volkswagen Konzerns. Niedrige Logistikkosten, marktgerechte Einkaufspreise, entfallende Einfuhrzölle und die Unabhängigkeit von schwankenden Wechselkursen stärken die Wettbewerbsfähigkeit. Gleichzeitig

profitieren die Menschen in den Regionen. Volkswagen schafft qualifizierte Arbeitsplätze und trägt durch die Ansiedelung von Zulieferbetrieben im Umfeld seiner Produktionsstandorte zur wirtschaftlichen Entwicklung bei.

Neben den etablierten Bezugsquellen steigt in den Wachstumsregionen das Angebot qualifizierter und auch exportfähiger Lieferanten. Die Erfahrungen aus der Zusammenarbeit mit lokalen Bezugsquellen werden über die regionale Beschaffungsorganisation in neue Projekte übertragen. Zusätzlich arbeiten in aufstrebenden und kostengünstigen Beschaffungsmärkten speziell ausgerichtete und fachbereichsübergreifend besetzte Projektteams daran, den Exportanteil qualifizierter lokaler Lieferanten sukzessive zu erhöhen. Auf diese Weise wird die globale Lieferantenbasis vergrößert und die entsprechenden Kostenvorteile genutzt.

Dank dieser Ansätze ist die Beschaffung in der Lage, für neue Standorte kurzfristig und effizient eine zuverlässige Lieferantenbasis bereitzustellen.



Produktion

Im Geschäftsjahr 2015 übertraf das weltweite Fertigungsvolumen erneut die 10-Millionen-Marke. Bei anhaltend schwierigen Rahmenbedingungen in vielen Märkten nahm die Produktivität im Vergleich zum Vorjahr um 3,5 % zu.

Flexibilität in der Produktion

Die modularen Baukästen ermöglichen die flexible Gestaltung der Produktionsstätten des Volkswagen Konzerns. Sie generieren Synergieeffekte, aufgrund derer Investitionen reduziert und die vorhandenen Kapazitäten besser ausgelastet werden. Mit ihnen hat Volkswagen die Voraussetzung geschaffen, um Produktionsstätten mit mehreren Marken gemeinsam zu nutzen und setzt dies konsequent im Rahmen der Werkbelegung um: Beispielsweise wird der ŠKODA-Standort Kvasiny in Tschechien ab 2016 auch ein Fahrzeug der Marke SEAT produzieren. Aktuell sind bereits 19 von 40 Pkw-Standorten Mehrmarken-Standorte.

Ein weiteres Konzept für die Volumenflexibilität ist die „Drehscheibe“. Diese kommt unter anderem zum Ausgleich von Nachfrageschwankungen oder bei Segmentverschiebungen zum Einsatz. Eine solche Drehscheibe bilden die Volkswagen Standorte Emden mit dem Passat,

Zwickau mit dem Passat und dem Golf sowie Wolfsburg mit dem Golf.

Um bei steigender Komplexität weiterhin Produkte mit hoher Qualität und hohem Kundennutzen zu wettbewerbsfähigen Kosten fertigen zu können, muss eine Fabrik optimal ausgelastet werden. Möglich wird all das durch eine frühzeitige Standardisierung von Fertigungsprozessen und Betriebsmitteln. Die Grundlage hierfür sind einheitliche Konstruktions- und Gestaltungsprinzipien, die in Form von Produktstandards definiert sind. Die sogenannte Konzeptgleichheit sorgt dafür, dass gemeinsame Konstruktionsprinzipien, Fügetechniken und Fügefolgen, aber auch Verbau- und Anbindungskonzepte in den Entwicklungs- und Produktionsbereichen der Marken angewendet werden. Das Prinzip der Konzeptgleichheit ist ein fundamentaler Bestandteil der Gestaltung effizienter Logistik- und Fertigungsprozesse.

Marketing und Vertrieb

Zwölf erfolgreiche Marken bilden das einzigartige Produktportfolio des Volkswagen Konzerns, inklusive innovativer Finanzdienstleistungen.



Vertriebsstruktur im Volkswagen Konzern

Die Mehrmarken-Struktur des Volkswagen Konzerns unterstützt die Eigenständigkeit seiner Marken. Dennoch setzt Volkswagen auf übergreifende Vertriebsaktivitäten, um Vertriebsvolumina und Marktanteile zu erhöhen, die Effizienz des Vertriebs zu steigern, dabei die Kosten zu verringern und somit die Ergebnisbeiträge zu verbessern.

Im Berichtsjahr fokussierte sich der Volkswagen Konzern insbesondere auf die Profitabilität des Handels: Dies geschah zum einen durch Programme zur Kostenreduzierung und zum anderen durch eine Ausweitung des Geschäftsvolumens pro Händler. Im Rahmen der Vertriebsnetzstrategie, die auf die Zusammenarbeit mit starken Partnern und die Ausschöpfung der Potenziale aller Geschäftsfelder ausgerichtet ist, aber auch vor dem Hintergrund der schwierigen wirtschaftlichen Entwicklung in manchen Ländern hat Volkswagen die Struktur der Vertriebsnetze optimiert. Dabei standen die partnerschaftliche Zusammenarbeit mit dem Handel und dessen Rentabilität im Mittelpunkt. Das Großhandelsgeschäft wird über konzerneigene Gesellschaften in mehr als 20 Märkten gesteuert. Eine Zentralstelle macht die Vertriebsaktivitäten transparenter und wirtschaftlicher. Sie schafft Synergien zwischen den verschiedenen Marken und trägt wesentlich dazu bei, dass der Volkswagen Konzern die Ziele seiner Strategie 2018 erreicht. Die übrigen Groß-

handelsgesellschaften können dadurch schnell und effizient aus dem konzernweiten Benchmarking und von den Best-Practice-Ansätzen einzelner Gesellschaften lernen. Ein Schwerpunkt war im Berichtsjahr die Optimierung der Logistikkosten der Vertriebsgesellschaften des Volkswagen Konzerns.

Digitalisierung im Konzernvertrieb

Auch im Vertrieb nutzt der Volkswagen Konzern die Chancen, die sich durch die zunehmende Digitalisierung bieten. Grundlage für sein Handeln ist eine klar definierte Strategie, die umfangreiche Kooperationen zwischen den Marken erlaubt, um größtmögliche Synergien zu schaffen.

Die Digitalisierung wird entscheidend dazu beitragen, ein ganz neues Produkterlebnis für die Kunden zu kreieren, das durch eine nahtlose Integration des Kunden über alle Interaktionspunkte hinweg charakterisiert ist. Hierbei erschließt sich Volkswagen neue Optionen und Geschäftsmodelle – Mobilitäts- und Servicedienstleistungen – rund um das vernetzte Fahrzeug. Es wird zunehmend zum integralen Bestandteil der digitalen Erlebniswelt des Kunden. Der Volkswagen Konzern achtet darauf, alle Abläufe transparent zu gestalten, damit der Kunde stets die Kontrolle über seine Daten behält.



Darüber hinaus richtet der Volkswagen Konzern auch seine internen Prozesse und Strukturen an der digitalen Innovationsgeschwindigkeit aus. Das Ergebnis sind neue Formen der Kooperation, eine intensivere Beziehung mit der internationalen Start-up-Szene, eine konsolidierte Venture-Capital-Kompetenz als eine Form der „Entwicklungshilfe“ für innovative Ideen und Geschäftsmodelle sowie neue schlanke Systeme und Cloud-basierte IT Lösungen.

Kundenzufriedenheit und Kundentreue im Volkswagen Konzern

Der Volkswagen Konzern richtet seine Vertriebsaktivitäten stets darauf aus, seine Kunden noch

zufriedener zu machen – das hat höchste Priorität. Mit Hilfe der Digitalisierungsoffensive im Konzern rückt Volkswagen die Kundenansprüche und den Service noch stärker in den Vordergrund; diese Offensive wird sein Geschäft nachhaltig prägen.

Mit dem Fokus auf Produkte und Dienstleistungen ermitteln die Konzernmarken regelmäßig, wie zufrieden ihre Kunden sind. Aus den Umfrageergebnissen leiten sie Maßnahmen ab, um die Kundenzufriedenheit weiter zu erhöhen.

Bezogen auf die Zufriedenheit der Kunden mit dem Produkt nehmen die Marken Porsche und Audi auf den europäischen Kernmärkten im Vergleich zu



anderen Konzernmarken und zu Wettbewerbern Spitzenränge ein. Auch die übrigen Marken des Konzerns erreichen Werte über Wettbewerbsniveau. In der Kundenzufriedenheit mit dem Handel erreichen alle Konzernmarken Werte auf oder über Wettbewerbsniveau.

Kunden verhalten sich den Marken des Volkswagen Konzerns gegenüber loyal und vertrauen ihnen, wenn ihre Erwartungen an die Produkte und Dienstleistungen erfüllt oder bestenfalls übertroffen werden. Die Marke Volkswagen Pkw konnte zum Beispiel die Loyalität ihrer Kunden in den europäischen Kernmärkten mehrere Jahre in Folge auf hohem Niveau halten. Auch die Marken Audi,

Porsche und ŠKODA belegen dank ihrer treuen Kunden im Wettbewerbsvergleich seit mehreren Jahren vordere Plätze.

Infolge der Abgasthematik zeigten Studien im vierten Quartal 2015 für die Marke Volkswagen Pkw eine leicht negative Entwicklung des Markenimages und der Kundenzufriedenheit mit den Produkten auf.

Qualitätssicherung

Die Zufriedenheit der Kunden hängt 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 Produkterlebnis bestimmen Zuverlässigkeit, Anmutung und Service die vom Kunden wahrgenommene Qualität. Der Anspruch des Volkswagen Konzerns ist, seine Kunden in allen Bereichen zu begeistern, um sie auf diese Weise von seiner hervorragenden Qualität zu überzeugen. Diesem Anspruch ist der Volkswagen Konzern auch 2015 treu geblieben. Gleichzeitig haben die Ereignisse im Berichtsjahr aber auch gezeigt, dass der Volkswagen Konzern sein bisheriges Qualitätsverständnis erweitern muss: Mit der Regelkonformität seiner Produkte wird sich die Qualitätssicherung künftig intensiver als bisher befassen.

Infolge der Abgasthematik wird Volkswagen dem Qualitätsmanagement-System künftig noch mehr Aufmerksamkeit schenken als bisher. Es gilt, das bereichsübergreifende Prozessdenken konzernweit zu stärken. Das Qualitätsmanagement im Volkswagen Konzern baut auf der Norm ISO 9001 auf: Diese Norm muss erfüllt sein, damit der Volkswagen Konzern die Betriebserlaubnis und die Typgenehmigung für die Herstellung und den Vertrieb seiner Fahrzeuge erhält. Im Berichtsjahr wurde sie überarbeitet; eine der wesentlichen inhaltlichen Änderungen betrifft die Risikobewertung bei Nichteinhaltung der Prozesse. Um diese und weitere



Änderungen einheitlich im Volkswagen Konzern umzusetzen, hat die Qualitätssicherung 2015 ein Konzept erarbeitet, das Vorgaben, Empfehlungen und Tipps für die Qualitätsmanagement-Berater bei den einzelnen Marken enthält und sie bei der Umsetzung unterstützt.

Als weiteren Schritt hat Volkswagen das Vier-Augen-Prinzip, die gegenseitige Unterstützung und Kontrolle zwischen den Geschäftsbereichen, gestärkt und wichtige zusätzliche Kompetenzen in der Qualitätssicherung aufgebaut. Unter anderem betrifft dies die Kontrollmechanismen zwischen der Technischen Entwicklung und der Qualitätssicherung und dort die Konformitätsprüfung der Produkte. Mit Hilfe organisatorischer Maßnahmen hat der Volkswagen Konzern bei der Zulassung von Aggregaten das Mehraugenprinzip etabliert.

Mit diesen und weiteren Maßnahmen will Volkswagen in der Qualitätssicherung dafür sorgen, dass alle gesetzlichen Anforderungen an ihn als Hersteller und an seine Produkte erfüllt werden.

Mitarbeiter

Am 31. Dezember 2015 beschäftigte der Volkswagen Konzern einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen 610.076 Mitarbeiter, das sind 3,0 % mehr als am Ende des Geschäftsjahres 2014. Wesentliche Faktoren für den Anstieg der Mitarbeiterzahlen waren der Personal-aufbau in den neuen Werken in China, Polen und Mexiko sowie die Einstellung von Fachkräften, vor allem in Deutschland und China. Im Jahr 2015 wurden im Volkswagen Konzern in Deutschland insgesamt 3.698 Zeitarbeitnehmer in die Stammbesetzung übernommen.

Die Verteilung zwischen den im Inland und den im Ausland beschäftigten Mitarbeitern des Konzerns blieb im vergangenen Jahr unverändert: Ende 2015 arbeiteten 45,7 % der Mitarbeiter in Deutschland.

Neben der Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter standen im Geschäftsjahr 2015 bei Volkswagen unverändert die Entwicklung von Hochschulabsolventen, die Frauenförderung und familienbewusste Personalpolitik sowie die Gesundheitsvorsorge und der Arbeitsschutz im Vordergrund der Personalarbeit.



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

Die Porsche SE ist eine finanzstarke Holding mit einem attraktiven Wertsteigerungspotenzial, mit klaren, nachhaltigen Strukturen und einer soliden Zukunftsperspektive.

Die Ertragslage der Porsche SE bzw. des Porsche SE Konzerns wurde im abgelaufenen Geschäftsjahr 2015 im Wesentlichen von den Beteiligungserträgen bzw. Ergebnisbeiträgen der at Equity bewerteten Anteile an der Volkswagen AG sowie von periodenfremden Erträgen aus steuerlichen Sachverhalten geprägt. Die wirtschaftliche Lage des Volkswagen Konzerns war im abgelaufenen Geschäftsjahr maßgeblich durch Sondereinflüsse aus der Dieselthematik geprägt. Unter Berücksichtigung dieser Einflüsse wurde die für das Geschäftsjahr 2015 getroffene Prognose für die operative Rendite des Volkswagen Konzerns nicht erreicht. Aufgrund dieser Sondereinflüsse wurde – auch unter Berücksichtigung positiver Sondereffekte aus steuerlichen Sachverhalten – das Ergebnisziel der Porsche SE ebenfalls nicht erreicht.

Die Finanzlage wurde maßgeblich von erhaltenen und gezahlten Dividenden, dem Erwerb von Volkswagen Stammaktien, der Anlage flüssiger Mittel in Termingelder und Wertpapiere sowie Steuererstattungen beeinflusst. Die für das Geschäftsjahr 2015 prognostizierte Nettoliquidität wurde auch unter Berücksichtigung der getätigten Investition in Volkswagen Stammaktien erreicht.

Ungeachtet des Rückgangs der anteiligen Börsenkapitalisierung geht die Porsche SE 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 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.

Prof. Dr. Dr. h.c. mult. Martin Winterkorn, der bis zum Ablauf des 31. Oktober 2015 Vorstandsvorsitzender der Porsche SE war, und Hans Dieter Pötsch (Vorstand für Finanzen und seit dem 1. November 2015 zudem Vorstandsvorsitzender) erhielten bzw. erhalten für ihre Tätigkeit bei der Gesellschaft eine fixe Grundvergütung, die monatlich als Gehalt ausbezahlt wird.

Hans Dieter Pötsch ist am 7. Oktober 2015 aus dem Vorstand der Volkswagen AG ausgeschieden und anschließend gerichtlich zum Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG bestellt und vom Aufsichtsrat der Volkswagen AG zum Vorsitzenden gewählt worden. Sein Vorstandsanstellungsvertrag mit der Volkswagen AG wurde in diesem Zusammenhang aufgehoben. Damit erhält Herr Pötsch auch von der Volkswagen AG keine variable Vergütung mit mehrjähriger Bemessungsgrundlage (auf die Erläuterungen zu variablen Vergütungsbestandteilen im Volkswagen Konzern im Abschnitt „Bezüge nach dem Deutschen Corporate Governance Kodex“ wird verwiesen). Somit wurde seitdem und wird der Empfehlung in Ziff. 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.

Das Vorstandsmitglied Matthias Müller bezog bis einschließlich für das Geschäftsjahr 2014 über eine fixe und in monatlichen Beträgen ausbezahlte Grundvergütung hinaus eine variable Vergütung von der Gesellschaft. Für die Zeit ab dem Geschäftsjahr 2015 erhält Herr Müller von der Porsche SE keine variable Vergütung mehr; variable Vergütungsbestandteile für das Geschäftsjahr 2015 erhält Herr Müller von der Volkswagen AG und der Dr. Ing. h.c. F. Porsche



Aktiengesellschaft, Stuttgart (im Folgenden auch: Porsche AG; auf die Erläuterungen im Abschnitt „Bezüge nach dem Deutschen Corporate Governance Kodex“ hierzu wird verwiesen). In der Zukunft fällig werdende Anteile aus seiner variablen Vergütung bis einschließlich für das Geschäftsjahr 2014 werden nach den bisher geltenden Vertragsregelungen abgewickelt.

Philipp von Hagen erhält neben einer fixen, in monatlichen Beträgen geleisteten Grundvergütung, eine variable Vergütung.

Die Höhe der variablen Vergütung wird vom Aufsichtsrat nach pflichtgemäßem Ermessen unter Berücksichtigung der jeweiligen Geschäfts- und Ertragslage sowie der Leistungen des einzelnen Vorstandsmitglieds festgelegt. Die Festlegung der Leistungen wurde dabei insbesondere am Grad der Erreichung der für das jeweilige Geschäftsjahr mit dem Vorstandsmitglied vereinbarten (gegebenenfalls unterschiedlich gewichteten) individuellen Ziele gemessen.

Die individuellen Ziele basieren auf dem Geschäftsbereich des jeweiligen Vorstandsressorts und beziehen sich für die Vertragslaufzeit auf die im Folgenden dargestellten Parameter.

Die für Herrn Müller festgelegten Parameter waren:

- Umsetzung des Konzepts zur Investitionsstrategie,
- Professionelles Risk Management und Koordination im Zusammenhang mit gerichtlichen und behördlichen Verfahren sowie
- Kostenmanagement im Hinblick auf die Verwaltung der Porsche SE und ihrer Beteiligungen.

Für Herrn von Hagen sind folgende Parameter festgelegt:

- 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 des einzelnen Vorstandsmitglieds einen Vorschlag für die individuelle Höhe der variablen Vergütung. Dieser Vorschlag wird dem Aufsichtsrat der Porsche SE zur Entscheidung vorgelegt.

Die Auszahlungsbeträge der variablen Vergütung waren bei Herrn Müller auf einen Betrag in Höhe von 3.500.000 € per annum begrenzt; bei Herrn von Hagen liegt diese Begrenzung bei 300.000 € per annum.

Die Fälligkeit der variablen Vergütung 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 der Gesellschaft. 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 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.

Sämtliche aktive Mitglieder des Vorstands der Porsche SE erhalten 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 Mitglieder des Vorstands der Volkswagen AG waren bzw. Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG sind, anfallende Flugkosten für Flüge zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte erstattet. Sofern es für Herrn Pötsch zu einer endgültigen persönlichen Steuerbelastung aus der Übernahme von Flugkosten kommen sollte, übernimmt die Porsche SE die in diesem Zusammenhang anfallenden Steuern. Mit Herrn Pötsch wurde zudem in der Berichtsperiode eine Vereinbarung getroffen, dass die Porsche SE erforderlichenfalls etwaige nach dem Bilanzstichtag anfallende, bis zur endgültigen Steuerfestsetzung auf die Übernahme von Flugkosten persönlich zu leistende Einkommensteuerzahlungen darlehensweise zur Verfügung stellt. Sachzuwendungen werden, sofern diese geleistet wurden, mit ihren steuerlichen bzw. tatsächlichen Werten in die Darstellung der erfolgsunabhängigen Vergütung der Mitglieder des Vorstands einbezogen.

Der mit Herrn Pötsch geschlossene Vertrag sieht im Krankheitsfall eine Fortzahlung der fixen Grundvergütung über einen Zeitraum von 12 Monaten vor. Im Todesfall wird die fixe Grundvergütung sechs Monate nach dem Sterbemonat fortgezahlt. Die mit den Herren Müller und von Hagen geschlossenen Verträge sehen eine Fortzahlung der fixen und variablen Bezüge über einen Zeitraum von 12 Monaten im Krankheitsfall und über einen Zeitraum von sechs Monaten nach dem Sterbemonat im Todesfall vor.

Dr. Manfred Döss wurde am 17. Dezember 2015 vom Aufsichtsrat der Porsche SE mit Wirkung

zum 1. Januar 2016 in den Vorstand der Porsche SE berufen. Über die Ausgestaltung seiner Vergütung war zum Zeitpunkt der Aufstellung des Lageberichts noch nicht abschließend entschieden worden. Die Porsche SE hat insoweit eine Abweichung von 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, erklärt.

Vergütung des Vorstands

Dem Vorstand der Porsche SE gehörten die Herren Prof. Dr. Martin Winterkorn als Vorstandsvorsitzender sowie Hans Dieter Pötsch, Matthias Müller und

Philipp von Hagen während des gesamten Geschäftsjahres 2014 an. Im Geschäftsjahr 2015 gehörten dem Gremium die Herren Pötsch (ab 1. November 2015 als Vorstandsvorsitzender), Müller und von Hagen während des gesamten Geschäftsjahres an, während Prof. Dr. Winterkorn mit Wirkung zum Ablauf des 31. Oktober 2015 ausschied.

Die nachfolgend dargestellten Vergütungen der einzelnen Mitglieder des Vorstands der Porsche SE enthalten ausschließlich die Bezüge im Sinne des Handelsgesetzbuchs für die Tätigkeit im Vorstand der Porsche SE.

Vorstandsvergütungen gemäß §§ 285 Nr. 9a, 314 Abs. 1 Nr. 6a HGB

2015	Erfolgsunabhängige Bestandteile	Erfolgsabhängige Bestandteile	Gesamtvergütung	
			davon mit langfristiger Anreizwirkung ¹	
in €				
Prof. Dr. Dr. h.c. mult. Martin Winterkorn (bis 31.10.2015)	900.231	0	0	900.231
Philipp von Hagen	620.042	0	0	620.042
Matthias Müller	556.372	0	0	556.372
Hans Dieter Pötsch	743.007	0	0	743.007
Porsche SE Konzern	2.819.652	0	0	2.819.652

¹ 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.

2014	Erfolgsunabhängige Bestandteile	Erfolgsabhängige Bestandteile		Gesamtvergütung
			davon mit langfristiger Anreizwirkung ¹	
in €				
Prof. Dr. Dr. h.c. mult. Martin Winterkorn	864.498 ²	0	0	864.498 ²
Philipp von Hagen	603.380	250.000	150.000	853.380
Matthias Müller	528.557	3.500.000	2.100.000	4.028.557
Hans Dieter Pötsch	836.551 ²	0	0	836.551 ²
Porsche SE Konzern	2.832.986	3.750.000	2.250.000	6.582.986

¹ 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.

² Korrigierte Werte infolge neuer Erkenntnisse bei der Bewertung von Sachbezügen.

Für das Geschäftsjahr 2015 lag zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts keine Empfehlung des Präsidialausschusses für die variablen Vergütungsbestandteile für Herrn von Hagen vor. Für das Geschäftsjahr 2014 war für Herrn von Hagen eine variable Vergütung in Höhe von insgesamt 250.000 € vorgesehen. Für Herrn Müller war für das Geschäftsjahr 2014 eine variable Vergütung in Höhe von insgesamt 3.500.000 € vorgesehen. 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 für das Geschäftsjahr 2015 enthalten keine Vergütung, da für das Geschäftsjahr 2015 zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts keine Empfehlung des Präsidialausschusses für die variablen Vergütungsbestandteile vorlag und die Voraussetzungen für die Auszahlung von 60% der variablen Vergütungen für das Geschäftsjahr 2013 für Herrn von Hagen und für Herrn Müller nicht sämtlich erfüllt wurden. Die erfolgsabhängigen Bestandteile mit langfristiger Anreizwir-

kung für das Geschäftsjahr 2014 enthalten die Beträge des langfristigen Teils der gewährten variablen Vergütung für das Geschäftsjahr 2012, da deren aufschiebende Bedingungen mit Ablauf des Geschäftsjahres 2014 erstmals sämtlich erfüllt waren.

Leistungen bei regulärer und vorzeitiger Beendigung der Tätigkeit

Die Porsche SE zahlte Herrn Prof. Dr. Winterkorn im Geschäftsjahr 2015 als Ersatz für alle Einnahmen, die er bei Fortbestand seines Vertrags nach dem 31. Oktober 2015 erhalten hätte, sowie zum Ausgleich aller Nachteile, die ihm durch die Aufgabe seiner Tätigkeit entstehen, eine Entschädigung in Höhe von 1.490.000 €.

Mit Ausnahme von Herrn von Hagen erhalten die Mitglieder des Vorstands der Porsche SE von der Gesellschaft keine Ruhegehaltszusage. Die Herrn von Hagen erteilte Zusage auf Versorgungsleistungen umfasst neben einer Alters- und Hinterbliebenenversorgung auch eine Versorgung im Fall der dauernden Dienstunfähigkeit. Die künftigen Versorgungsleistungen ermitteln sich auf der Grundlage eines Prozentsatzes der zum Zeitpunkt des

Eintritts des Versorgungsfalls 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 2015 einen Ruhegehaltsanspruch in Höhe von 28 % der festen jährlichen Vergütung erreicht. Es 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 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 2015 erfasste Dienstzeitaufwand für Herrn von Hagen beläuft sich nach IFRS auf 337.298 € (Vorjahr: 236.757 €), nach HGB auf 264.059 € (Vorjahr: 184.320 €). Der Barwert aus der bestehenden Versorgungsverpflichtung für Herrn von Hagen beläuft sich zum 31. Dezember 2015 nach IFRS auf 1.182.745 € (31. Dezember 2014: 984.081 €), nach HGB auf 789.523 € (31. Dezember 2014: 502.692 €).

Herr Müller behält auch nach Eintritt in den Ruhestand seinen Anspruch auf die Überlassung eines Dienstfahrzeugs. Der im Geschäftsjahr 2015 erfasste Dienstzeitaufwand beläuft sich nach IFRS auf 182.463 € (Vorjahr: 52.600 €), nach HGB auf 248.436 € (Vorjahr: 451.677 €). Der Barwert aus dieser bestehenden Sachleistungsverpflichtung beläuft sich zum 31. Dezember 2015 nach IFRS auf 1.031.654 € (31. Dezember 2014: 798.406 €), nach HGB auf 882.220 € (31. Dezember 2014: 606.318 €).

Für den Fall, dass die Vorstandstätigkeit ohne wichtigen Grund vorzeitig endet, ist 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 bei beiden Vorstandsmitgliedern der Anspruch auf Auszahlung der erfolgsabhängigen Vergütung unberührt. Der Zeitpunkt der Fälligkeit wird durch das vorzeitige Ausscheiden aus dem Vorstand der Gesellschaft nicht berührt. Bei Herrn Müller erfolgt die Auszahlung der noch ausstehenden variablen Vergütungsbestandteile jedoch nur für den Fall, dass 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.

Bezüge früherer Mitglieder des Vorstands der Porsche SE

Mit Ausnahme der in Abschnitt „Leistungen bei regulärer und vorzeitiger Beendigung“ dargestellten Entschädigung für Prof. Dr. Winterkorn haben frühere Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen weder im Geschäftsjahr 2015 noch im Geschäftsjahr 2014 Bezüge von der Porsche SE erhalten.

Vergütung des Aufsichtsrats

Grundsätze

Die Vergütung des Aufsichtsrats der Porsche SE ist in § 13 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 Grundvergütung und der variablen Vergütung, der Stellvertreter des Aufsichtsratsvorsitzenden und die Mitglieder des Prüfungsausschusses das Eineinhalbfache der Grundvergütung 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.

Vergütung des Aufsichtsrats

Seine Exzellenz Scheich Jassim bin Abdulaziz bin Jassim Al-Thani schied mit Wirkung zum Ablauf des 24. März 2015 aus dem Aufsichtsrat aus. Als sein Nachfolger wurde Hans-Peter Porsche am 25. März 2015 durch das Amtsgericht Stuttgart bestellt. Der gerichtlichen Bestellung folgte die Wahl durch die Hauptversammlung am 13. Mai 2015. Die Zusammensetzung der Mitglieder des Aufsichtsrats der Porsche SE hatte sich im Geschäftsjahr 2014 nicht geändert.

Gemäß § 13 der Satzung der Porsche SE erhält der Aufsichtsrat für seine Tätigkeit bei der Porsche SE im Geschäftsjahr 2015 insgesamt 1.416.745 € (Vorjahr: 1.612.245 €). In diesem Betrag sind erfolgsunabhängige Bezüge in Höhe von 753.500 € (Vorjahr: 654.500 €) und erfolgsabhängige Bezüge in Höhe von 663.245 € (Vorjahr: 957.745 €) enthalten.

Die Aufsichtsratsmitglieder haben weder im Geschäftsjahr 2015 noch im Geschäftsjahr 2014 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 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, 314 Abs. 1 Nr. 6a HGB

2015 in €	Erfolgsunabhängige Bestandteile	Erfolgsabhängige Bestandteile	Gesamtvergütung
Dr. Wolfgang Porsche	95.000	85.580	180.580
Uwe Hück ¹	88.500	64.185	152.685
Berthold Huber ¹	46.000	42.790	88.790
Prof. Dr. Ulrich Lehner	83.000	85.580	168.580
Peter Mosch ¹	43.000	42.790	85.790
Bernd Osterloh ¹	76.500	64.185	140.685
Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Ferdinand K. Piëch	55.000	42.790	97.790
Dr. Hans Michel Piëch	64.000	42.790	106.790
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	67.500	64.185	131.685
Hansjörg Schmierer ¹	46.000	42.790	88.790
Seine Exzellenz Scheich Jassim bin Abdulaziz bin Jassim Al-Thani (bis 24.3.2015)	5.685	9.730	15.415
Hans-Peter Porsche (ab 25.3.2015)	37.315	33.060	70.375
Werner Weresch ¹	46.000	42.790	88.790
Gesamt	753.500	663.245	1.416.745

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

2014 in €	Erfolgsunabhängige Bestandteile	Erfolgsabhängige Bestandteile	Gesamtvergütung
Dr. Wolfgang Porsche	86.000	123.580	209.580
Uwe Hück ¹	85.500	92.685	178.185
Berthold Huber ¹	34.000	61.790	95.790
Prof. Dr. Ulrich Lehner	74.000	123.580	197.580
Peter Mosch ¹	34.000	61.790	95.790
Bernd Osterloh ¹	85.500	92.685	178.185
Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Ferdinand K. Piëch	46.000	61.790	107.790
Dr. Hans Michel Piëch	49.000	61.790	110.790
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	61.500	92.685	154.185
Hansjörg Schmierer ¹	37.000	61.790	98.790
Seine Exzellenz Scheich Jassim bin Abdulaziz bin Jassim Al-Thani	25.000	61.790	86.790
Werner Weresch ¹	37.000	61.790	98.790
Gesamt	654.500	957.745	1.612.245

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 Volkswagen AG und somit auch deren Konzernunternehmen wie zum Beispiel die Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart, oder die Porsche AG waren im Geschäftsjahr 2015 aufgrund der bestehenden Stimmrechtsmehrheiten weiterhin Konzernunternehmen der Porsche SE im Sinne des § 18 AktG.

Teil der nach Maßgabe des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) offen zu legenden Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder der Porsche SE sind deshalb auch die Vergütungen, die diese Vorstandsmitglieder während der Zeit ihrer Mitgliedschaft im Vorstand der Porsche SE aufgrund der Übernahme von Organfunktionen bei Konzernunternehmen des Volkswagen Konzerns erhalten. Unabhängig hiervon sind die Konzernunternehmen des Volkswagen Konzerns jedoch keine Tochterunternehmen der Porsche SE im Sinne der IFRS.

Prof. Dr. Winterkorn war zugleich Vorstandsvorsitzender der Volkswagen AG; dieses Amt hat er am 25. September 2015 niedergelegt. Darüber hinaus war er noch Mitglied in verschiedenen Gremien im Volkswagen Konzern.

Herr Pötsch war bis zu seinem Wechsel in den Aufsichtsrat der Volkswagen AG auch Finanzvorstand der Volkswagen AG. Am 7. Oktober 2015 wurde er im Wege der gerichtlichen Ersatzbestellung zum Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG bestellt und vom Aufsichtsrat mit sofortiger Wirkung zum Aufsichtsratsvorsitzenden gewählt. Darüber hinaus nimmt er noch verschiedene Funktionen in Gremien innerhalb des Volkswagen Konzerns wahr.

Herr Müller wurde vom Aufsichtsrat der Volkswagen AG mit Wirkung zum 1. März 2015 zum Mitglied des Konzernvorstands der Volkswagen AG und am 25. September 2015 mit sofortiger Wirkung zum Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG berufen. Herr Müller war zudem bis zum 16. Oktober 2015 Mitglied der Geschäftsführung der Porsche Holding Stuttgart GmbH und bis zum 30. September 2015 Vorsitzender des Vorstands der Porsche AG. Darüber hinaus ist er Mitglied in verschiedenen weiteren Gremien von Konzernunternehmen des Volkswagen Konzerns.

Die nachfolgend genannte Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder der Porsche SE für die jeweiligen Geschäftsjahre enthält daher für Herrn Müller, neben der Vergütung für seine Tätigkeit als Vorstand der Gesellschaft, die Vergütung für seine Vorstandstätigkeit bei der Volkswagen AG, der Porsche AG und für die Übernahme weiterer Mandate im Volkswagen Konzern.

Die Gesamtvergütungen für die Herren Prof. Dr. Winterkorn und Pötsch enthalten, neben den von der Porsche SE im Geschäftsjahr bezogenen Vergütungen, zudem die Vergütung für die Vorstands- bzw. Aufsichtsratsstätigkeit bei der Volkswagen AG sowie für die Übernahme weiterer Mandate im Volkswagen Konzern.

Vergütungsgrundsätze der Volkswagen AG

Die Höhe der Vorstandsvergütung 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 Vergleichsumfeldes und der Vergütungsstruktur, die ansonsten im Volkswagen Konzern gilt. In diesem Zusammenhang werden regelmäßig Vergütungsvergleiche durchgeführt.

Die nachfolgend dargestellten Vergütungsgrundsätze der Volkswagen AG beziehen sich ausschließlich auf die mit den Herren Prof. Dr. Winterkorn und Pötsch bis zu ihrem jeweiligen Ausscheiden getroffenen Vereinbarungen sowie auf die mit Herrn Müller getroffenen Vereinbarungen im Zusammenhang mit seiner Berufung in den Vorstand der Volkswagen AG bzw. mit seiner Berufung zum Vorstandsvorsitzenden.

Die von diesen Herren für ihre Tätigkeit im Volkswagen Konzern erhaltenen Bezüge setzen sich aus fixen und variablen Bestandteilen zusammen. Durch die fixen Bestandteile ist einerseits eine Grundvergütung gewährleistet, die es dem einzelnen Vorstandsmitglied gestattet, seine Amtsführung an den wohlverstandenen Interessen des Unternehmens und den Pflichten eines ordentlichen Kaufmanns auszurichten, ohne dabei in Abhängigkeit von lediglich kurzfristigen Erfolgszielen zu geraten. Andererseits stellen variable Bestandteile, die unter anderem vom wirtschaftlichen Ergebnis des Volkswagen Konzerns abhängen, eine langfristige Wirkung der Verhaltensanreize sicher. Die Vergütung weist insgesamt und hinsichtlich ihrer variablen Vergütungsbestandteile betragsmäßige Höchstgrenzen auf.

Die fixe Vergütung setzt sich aus einer Festvergütung und Nebenleistungen zusammen. Die Festvergütung enthält neben der Grundvergütung in unterschiedlichem Umfang auch die Vergütung für die Übernahme von Mandaten bei Gesellschaften des Volkswagen Konzerns. 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, wurden im Wesentlichen von der Volkswagen AG getragen. Die Grundvergütung wird turnusmäßig überprüft und bei Bedarf angepasst.

Die variable Vergütung setzt sich zusammen aus einer Sondervergütung, die sich auf die Ge-

schäftsentwicklung des Berichtsjahres und des vorangegangenen Jahres bezieht, sowie seit 2010 aus einem Long Term Incentive (LTI, langfristiger Anreiz), dem eine Betrachtung des Berichtsjahres und der drei vorangegangenen Geschäftsjahre zugrunde liegt. Diese beiden Komponenten der variablen Vergütung beruhen damit auf mehrjährigen Bemessungsgrundlagen und tragen sowohl positiven als auch negativen Entwicklungen Rechnung. Darüber hinaus können individuelle Leistungen der Vorstandsmitglieder bonifiziert werden.

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

Der Bonus honoriert eine positive Geschäftsentwicklung des Volkswagen Konzerns und setzt sich aus den Komponenten Sondervergütung und individueller Leistungsbonus zusammen. Als Bemessungsgrundlage der Sondervergütung wird der Durchschnitt des operativen Ergebnisses des Volkswagen Konzerns einschließlich des anteiligen operativen Ergebnisses in China im Zweijahreszeitraum herangezogen. Hierbei ist für die Bemessungsgrundlage ein Schwellenwert verankert, unterhalb dessen kein Bonus anfällt. Dieser Schwellenwert wurde auf 5,0 Mrd. € festgelegt. Mittels einer Begrenzung des maximalen rechnerischen Bonusvolumens ist zudem explizit eine Begrenzung (Cap) für außerordentliche Entwicklungen vorgesehen, die vorbehaltlich des individuellen Leistungsbonus für Herrn Müller und für Herrn Prof. Dr. Winterkorn für den Zeitraum ihrer Wahrnehmung der Funktion des Vorstandsvorsitzenden jeweils bei 6,75 Mio. € und für Herrn Müller sowie für Herrn Pötsch für den Zeitraum ihrer Wahrnehmung der Funktion eines Vorstandsmitglieds jeweils bei 2,5 Mio. € lag bzw. liegt. Die Systematik und die Begrenzung werden regelmäßig durch den Aufsichtsrat hinsichtlich Anpassungsnotwendigkeiten überprüft.

Dementsprechend wurde die Sondervergütung der Vorstandsmitglieder für das Geschäftsjahr 2015 abweichend von der vom Aufsichtsrat in 2013



beschlossenen Berechnungsmethodik dahingehend geändert, dass für die Zwecke der Ermittlung der Sondervergütung für das Geschäftsjahr 2015 das operative Ergebnis einschließlich des anteiligen operativen Ergebnisses in China für das Geschäftsjahr 2015 auf 0 € reduziert wurde.

Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat der Volkswagen AG die Möglichkeit, die sich rechnerisch auf Basis des durchschnittlichen operativen Ergebnisses des Volkswagen Konzerns ergebende Sondervergütung unter Nutzung eines individuellen Anpassungsfaktors unabhängig von der maximalen rechnerischen Begrenzung um bis zu 50 % zu erhöhen, um besondere individuelle Leistungen der Vorstandsmitglieder zu vergüten (individueller Leistungsbonus). Hierbei können zum Beispiel besondere Integrationsleistungen oder die erfolgreiche Umsetzung von Sonderprojekten berücksichtigt werden.

Die Höhe des LTI ist abhängig vom Erreichen der Ziele der Strategie 2018. Die Zielfelder sind:

- Top-Kundenzufriedenheit, gemessen am Kundenzufriedenheitsindex,
- Top-Arbeitgeber, gemessen am Mitarbeiterindex,
- Absatzsteigerung, gemessen am Wachstumsindex und
- Steigerung der Rendite, gemessen am Renditeindex.

Der Kundenzufriedenheitsindex errechnet sich anhand von Indikatoren, die die Gesamtzufriedenheit der Kunden mit den ausliefernden Händlern, den Neufahrzeugen und den Servicebetrieben auf Basis des jeweils vorangehenden Werkstattbesuchs abbilden. Der Mitarbeiterindex wird aus den Indikatoren „Beschäftigung“ und „Produktivität“ sowie der Beteiligungsquote und dem Ergebnis von Mitarbeiterbefragungen ermittelt. Der Wachstumsindex errechnet sich aus den Indikatoren „Auslieferung an Kunden“ und „Marktanteil“. Der Renditeindex ergibt sich aus der Entwicklung der Umsatzrendite und der Dividende der Stammaktie.

Die ermittelten Indizes zur Kundenzufriedenheit, zum Bereich Mitarbeiter und zur Absatzsituation werden addiert und das Ergebnis anschließend mit dem Renditeindex multipliziert. Diese Methodik stellt sicher, dass der LTI nur dann ausgezahlt wird, wenn der Volkswagen Konzern auch finanziell erfolgreich ist. Denn wird bei der Umsatzrendite der Schwellenwert von 1,5 % nicht überschritten, beträgt der Renditeindex null. Folglich liegt dann auch der Gesamtindex für das betreffende Geschäftsjahr bei null.

Die maximale Höhe des LTI ist unter Berücksichtigung des Vier-Jahres-Durchschnitts der Gesamtindizes – des Berichtsjahres und der drei vorangegangenen Geschäftsjahre – für Herrn Müller und für Herrn Prof. Dr. Winterkorn für den Zeitraum ihrer Wahrnehmung der Funktion des Vorstandsvorsitzenden jeweils auf 4,5 Mio. € und für Herrn Müller und Herrn Pötsch für den Zeitraum ihrer Wahrnehmung der Funktion eines Vorstandsmitglieds jeweils auf 2,0 Mio. € festgelegt worden.

Mit Herrn Prof. Dr. Winterkorn wurde eine verzögerte Auszahlung von 30 % seiner variablen Vergütung für das Geschäftsjahr 2015 zum 31. Dezember 2016 vereinbart.

Herr Pötsch hat durch Erklärung vom 22. April 2016 auf einen Teil seiner variablen Vergütung für das Geschäftsjahr 2015 in Höhe von 2,3 Mio. € verzichtet.

Für die Herren Prof. Dr. Winterkorn und Pötsch bestand im Krankheitsfall Anspruch auf eine zwölfmonatige Fortzahlung der normalen Bezüge durch die Volkswagen AG. Herrn Müller wurde eine sechsmonatige Fortzahlung gewährt.

Zurückbehaltung der variablen Vergütung 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

zuvor beschriebenen 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 wird und gleichzeitig ein Ziel-Referenzkurs definiert wird, der 125 % des Anfangs-Referenzkurses entspricht. Während der Haltedauer entfällt auf die virtuellen Vorzugsaktien ein Dividendenäquivalent in Höhe der auf echte Vorzugsaktien ausgeschütteten Dividenden.

Nach Ablauf der Haltedauer 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. 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 Euro. Der sich so ergebende Betrag wird an Herrn Müller ausbezahlt. 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 ausbezahlt.

Vergütungsgrundsätze der Porsche AG

Die nachfolgend dargestellten Vergütungsgrundsätze der Porsche AG beziehen sich ausschließlich auf mit Herrn Müller getroffene Vereinbarungen.

Herr Müller bezog bei der Porsche AG für das Geschäftsjahr 2014 ausschließlich ein festes jährliches Gehalt sowie eine feste jährliche Tantieme; er bezog keine variablen Vergütungsbestandteile in diesem Geschäftsjahr von der Porsche AG.

Im Dezember 2014 wurde ein neuer Dienstvertrag mit Herrn Müller geschlossen. Dieser sah ein festes jährliches Gehalt und eine feste jährliche Tantieme vor. Darüber hinaus sollte Herr Müller variable Vergütungsbestandteile erhalten, die sich aus einem persönlichen Leistungsbonus, einem Unternehmensbonus und einem Langzeitbonus (Long-term Incentive Bonus) zusammensetzen. Über die Höhe dieser Bestandteile entscheidet der Aufsichtsrat der Porsche AG auf Basis des Bonus-systems des Volkswagen Konzerns in seiner jeweils gültigen Fassung. Die Festlegung der Höhe der einzelnen Bestandteile erfolgt ausgehend vom festgelegten 100 %-Niveau nach billigem Ermessen unter Berücksichtigung der persönlichen Leistung und Zielerreichung, des wirtschaftlichen Ergebnisses und der wirtschaftlichen Lage der Porsche AG sowie der strategischen Zielerreichung des Volkswagen Konzerns. Sämtliche Bestandteile waren generell auf 200 % begrenzt; bei außerordentlichen Entwicklungen kann der Aufsichtsrat eine Begrenzung vornehmen (Cap). Das 100 %-Niveau wurde für Herrn Müller auf 750.000 € je Bestandteil festgesetzt.

Es steht bis einschließlich für das Geschäftsjahr 2015 im Ermessen des Aufsichtsrats der Porsche AG, für Herrn Müller im Nachhinein für besondere Leistungen einen Anerkennungsbonus zu gewähren.

Herr Müller erhielt darüber hinaus Sachzuwendungen, insbesondere die Überlassung von Dienst- und Leasingfahrzeugen sowie die Gewährung von

Versicherungsschutz. Zudem wurde grundsätzlich die Übernahme der Kosten für Sicherheitsleistungen und Gesundheitsvorsorge vereinbart. Steuern, die im Zusammenhang mit den Sachzuwendungen anfallen, wurden regelmäßig von der Porsche AG getragen.

Herr Müller hat zudem eine Direktversicherung abgeschlossen. Die Jahresprämie in Höhe von 1.742 € wurde von der Porsche AG entrichtet.

Die Porsche AG gewährte Herrn Müller im Krankheitsfall eine Fortzahlung seiner fixen Vergütung über einen Zeitraum von 12 Monaten. Im Todesfall würden die mit Herrn Müller vereinbarten Bezüge sechs Monate nach dem Sterbemonat fortgezahlt; dies gilt auch für den Teil der variablen Vergütung, auf den Herr Müller zum Zeitpunkt des Todes Anspruch gehabt hätte.

Die Vergütung für Herrn Müller für seine Vorstandstätigkeit bei der Porsche AG im Geschäftsjahr 2015 umfasste vor seiner Berufung in den Vorstand der Volkswagen AG bzw. zum Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG ein festes jährliches Gehalt und eine feste jährliche Tantieme in Höhe von insgesamt 1.300.000 € (Vorjahr: 1.800.000 €). Zudem erhielt er im Geschäftsjahr 2015 von der Porsche AG einen Anerkennungsbonus für das Geschäftsjahr 2014 in Höhe von 200.000 € (Vorjahr: 150.000 €).

Aufgrund seiner Berufung zum Mitglied des Vorstands bzw. zum Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG wurde bezüglich seiner Vergütung bei der Porsche AG folgende Regelung getroffen:

- Die fixe Vergütung für das Geschäftsjahr 2015 bezog Herr Müller von der Porsche AG anteilig bis zu seiner Berufung in den Konzernvorstand der Volkswagen AG mit Wirkung zum 1. März 2015. Ab diesem Zeitpunkt erhielt er seine fixe Vergütung basierend auf den Regelungen seines Vertrags mit der Volkswagen AG.

- Die ihm bis zu seinem Ausscheiden aus dem Vorstand der Porsche AG am 30. September 2015 zustehende, anteilige variable Vergütung der Porsche AG wurde bei der Bemessung der variablen Vergütung für seine Tätigkeit im Vorstand der Volkswagen AG angerechnet.

Vergütung des Vorstands in den Geschäftsjahren 2014 und 2015

Die nachfolgende Übersicht fasst die Vergütung der Vorstandsmitglieder der Porsche SE für ihre Tätigkeit bei der Porsche SE sowie bei Konzernunternehmen im Sinne des § 18 AktG zusammen. Die in der Übersicht genannte Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder der Porsche SE berücksichtigt daher, neben der Vergütung für die Tätigkeit als Vorstand der Gesellschaft, für Herrn Müller zudem die Vergütung für die Vorstandstätigkeit bei der Volkswagen AG, der Porsche AG sowie für die Übernahme weiterer Mandate im Volkswagen Konzern für die Geschäftsjahre 2014 und 2015 und für die Herren Prof. Dr. Winterkorn und Pötsch zudem die Vergütung für die Vorstands- bzw. Aufsichtsratsstätigkeit bei der Volkswagen AG sowie für die Übernahme weiterer Mandate im Volkswagen Konzern in den Geschäftsjahren 2014 und 2015. Hierin sind Vergütungsbestandteile, die den Herren Prof. Dr. Winterkorn und Pötsch im Zusammenhang mit ihrem Ausscheiden aus dem Vorstand der Volkswagen AG gewährt wurden (auf die Erläuterungen im Abschnitt „Leistungen bei regulärer und vorzeitiger Beendigung der Tätigkeit“ wird verwiesen), nicht enthalten.

**Vorstandsvergütungen nach dem
Deutschen Corporate Governance Kodex
für die Geschäftsjahre 2014 und 2015 –
gewährte Zuwendungen**

Die nachfolgende Tabelle weist die im jeweiligen
Berichtsjahr gewährten Zuwendungen gemäß
Tz. 4.2.5, 1. Spiegelstrich des DCGK aus:

	Winterkorn Vorstandsvorsitzender 25.11.2009-31.10.2015				Pötsch Vorstandsvorsitzender (seit 1.11.2015) Vorstand für Finanzen (seit 25.11.2009)			
	2014	2015	2015 (Min)	2015 (Max)	2014	2015	2015 (Min)	2015 (Max)
Gewährte Zuwendungen								
Festvergütung	2.367.025	2.041.810	2.041.810	2.041.810	1.578.017	1.325.933	1.325.933	1.325.933
Nebenleistungen	414.951 ¹	303.762	303.762	303.762	551.402 ¹	370.563	370.563	370.563
Summe	2.781.976¹	2.345.572	2.345.572	2.345.572	2.129.419¹	1.696.496	1.696.496	1.696.496
Einjährige variable Vergütung	3.001.000	2.317.278	0	2.484.375	1.116.500	899.481	0	961.806
Mehrjährige variable Vergütung	10.097.000	7.947.056	0	8.281.250	4.053.000	3.337.850	0	3.462.500
Sondervergütung VW (zweijähriger Betrachtungszeitraum)	6.002.000	4.634.556	0	4.968.750	2.233.000	1.798.961	0	1.923.611
LTI VW (vierjähriger Betrachtungszeitraum)	4.095.000	3.312.500	0	3.312.500	1.820.000	1.538.889	0	1.538.889
Summe	15.879.976¹	12.609.906	2.345.572	13.111.197	7.298.919¹	5.933.827	1.696.496	6.120.802
Versorgungsaufwand	0	0	0	0	0	0	0	0
Summe	15.879.976¹	12.609.906	2.345.572	13.111.197	7.298.919¹	5.933.827	1.696.496	6.120.802

¹ Korrigierte Werte infolge neuer Erkenntnisse bei der Bewertung von Sachbezügen

	Müller Vorstand für Strategie und Unternehmensentwicklung seit 13.10.2010				von Hagen Vorstand für Beteiligungsmanagement seit 1.3.2012			
	2014	2015	2015 (Min)	2015 (Max)	2014	2015	2015 (Min)	2015 (Max)
Gewährte Zuwendungen								
Festvergütung	2.320.000	1.740.801	1.740.801	1.740.801	540.000	540.000	540.000	540.000
Nebenleistungen	98.690	145.846	145.846	145.846	63.380	80.042	80.042	80.042
Summe	2.418.690	1.886.647	1.886.647	1.886.647	603.380	620.042	620.042	620.042
Einjährige variable Vergütung	1.500.000	1.551.615	0	2.008.333	120.000	120.000	0	120.000
Mehrfürige variable Vergütung	2.100.000	5.587.133	0	6.050.000	180.000	180.000	0	180.000
LTI Porsche SE (dreijähriger Betrachtungszeitraum)	2.100.000	0	0	0	180.000	180.000	0	180.000
Unternehmensbonus Porsche AG (zweijähriger Betrachtungszeitraum)	-	125.000	0	250.000	-	-	-	-
LTI Porsche AG (vierjähriger Betrachtungszeitraum)	-	125.000	0	250.000	-	-	-	-
Sondervergütung VW (zweijähriger Betrachtungszeitraum)	0	3.003.800	0	3.216.667	0	0	0	0
LTI VW (vierjähriger Betrachtungszeitraum)	0	2.333.333	0	2.333.333	0	0	0	0
Summe	6.018.690	9.025.395	1.886.647	9.944.980	903.380	920.042	620.042	920.042
Versorgungsaufwand	341.760	537.368	537.368	537.368	236.757	337.298	337.298	337.298
Summe	6.360.450	9.562.763	2.424.015	10.482.348	1.140.137	1.257.340	957.340	1.257.340

Vorstandsvergütungen nach dem Deutschen Corporate Governance Kodex für die Geschäftsjahre 2014 und 2015 – Zufluss

Die nachfolgende Tabelle weist den Zufluss in den bzw. für die Geschäftsjahre 2014 und 2015 gemäß Tz. 4.2.5, 2. Spiegelstrich des DCGK aus.

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

	Winterkorn Vorstandsvorsitzender 25.11.2009-31.10.2015		Pötsch Vorstandsvorsitzender (seit 1.11.2015) Vorstand für Finanzen (seit 25.11.2009)		Müller Vorstand für Strategie und Unternehmensentwicklung seit 13.10.2010		von Hagen Vorstand für Beteiligungsmanagement seit 1.3.2012	
	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015
Zufluss								
Festvergütung	2.367.025	2.041.810	1.578.017	1.325.933	2.320.000	1.740.801	540.000	540.000
Nebenleistungen	414.951 ¹	303.762	551.402 ¹	370.563	98.690	145.846	63.380	80.042
Summe	2.781.976¹	2.345.572	2.129.419¹	1.696.496	2.418.690	1.886.647	603.380	620.042
Einjährige variable Vergütung	3.148.000	966.661	1.169.000	415.068	1.550.000	1.079.440	100.000	0
Mehrfürige variable Vergütung:	10.796.000	4.901.028	4.338.000	1.540.262	2.100.000	2.538.938	150.000	0
LTI PSE (dreijähriger Betrachtungszeitraum)	-	-	-	-	2.100.000	0	150.000	0
Unternehmensbonus Porsche AG (zweijähriger Betrachtungszeitraum)	-	-	-	-	-	213.750	-	-
LTI Porsche AG (vierjähriger Betrachtungszeitraum)	-	-	-	-	-	187.500	-	-
Sondervergütung VW (zweijähriger Betrachtungszeitraum)	6.296.000	2.416.653	2.338.000	830.137	-	387.688	-	-
LTI VW (vierjähriger Betrachtungszeitraum)	4.500.000	2.484.375	2.000.000	710.125	-	1.750.000	-	-
Summe	16.725.976¹	8.213.261	7.636.419¹	3.651.826	6.068.690	5.505.025	853.380	620.042
Versorgungsaufwand	0	0	0	0	341.760	537.368	236.757	337.298
Summe	16.725.976¹	8.213.261	7.636.419¹	3.651.826	6.410.450	6.042.393	1.090.137	957.340

¹ Korrigierte Werte infolge neuer Erkenntnisse bei der Bewertung von Sachbezügen

Leistungen bei regulärer und vorzeitiger Beendigung der Tätigkeit

Für Herrn Prof. Dr. Winterkorn wurde im Geschäftsjahr 2015 im Zusammenhang mit seinem Ausscheiden aus dem Vorstand der Volkswagen AG am 25. September 2015 eine erfolgsunabhängige Vergütung in Höhe von 2.588.241 € und eine erfolgsabhängige Vergütung in Höhe von 6.691.011 € für den Zeitraum vom 26. September 2015 bis zum 31. Dezember 2016 angesetzt.

Herr Pötsch erhielt aufgrund seines Ausscheidens aus dem Vorstand der Volkswagen AG eine erfolgsunabhängige Vergütung in Höhe von 3.015.800 € und eine erfolgsabhängige Vergütung in Höhe von 12.283.669 € für den Zeitraum vom 8. Oktober 2015 bis zum 31. Dezember 2017. Die Gewährung erfolgte unter Anrechnung der bis zum 31. Dezember 2017 erhaltenen Aufsichtsratsvergütungen.

Den Herren Müller, Prof. Dr. Winterkorn und Pötsch sind im Falle der regulären Beendigung ihrer Tätigkeit im Volkswagen Konzern 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. Der individuelle Prozentsatz steigt, ausgehend von einem Prozentsatz von 50 %, mit jedem Jahr der Unternehmenszugehörigkeit um zwei Prozentpunkte. 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. Sowohl Herr Prof. Dr. Winterkorn als auch Herr Pötsch hatten zum Zeitpunkt ihres Ausscheidens aus dem Vorstand der Volkswagen AG einen Ruhegehaltsanspruch von 70 % erreicht. Für Herrn Müller wurde zum Jahresende 2015 ein Ruhegehaltsanspruch von 50 % der Grundvergü-

tung veranschlagt; die jährliche Steigerung beträgt drei Prozentpunkte. Die Dynamisierung der laufenden Renten für Herrn Müller, Herrn Prof. Dr. Winterkorn und Herrn Pötsch erfolgt analog zur Dynamisierung des höchsten Tarifgehalts, sofern die Anwendung von § 16 des Gesetzes zur Verbesserung der betrieblichen Altersversorgung (BetrAVG) nicht zu einer stärkeren Anhebung führt.

Bei Dienstunfähigkeit besteht Anspruch auf das Ruhegehalt. Hinterbliebene erhalten 66 2/3 % Witwenrente bzw. 20 % Waisengeld bezogen auf das Ruhegehalt des ehemaligen Vorstandsmitglieds. Die nach Ausscheiden aus der Volkswagen AG an die Herren Prof. Dr. Winterkorn und Pötsch zu gewährende Altersversorgung ist bei Nichtverlängerung des Vertrags durch die Volkswagen AG sofort und ansonsten mit Vollendung des 63. Lebensjahres zu zahlen. Werden bis zum 63. Lebensjahr auch von anderer Stelle Vergütungen bezogen, sind diese bis zu einem bestimmten Festbetrag auf den Versorgungsanspruch anzurechnen.

Für Herrn Müller wird die nach dem Ausscheiden aus dem Unternehmen zu gewährende Altersversorgung mit Vollendung des 63. Lebensjahres gezahlt.

Auch im Falle der vorzeitigen Beendigung der Tätigkeit ist bzw. war den Vorstandsmitgliedern Müller, Prof. Dr. Winterkorn und Pötsch ein Ruhegehalt bzw. eine Hinterbliebenenversorgung und für die Dauer des Bezugs des Ruhegehalts die Nutzung von Dienstwagen zugesagt.

Gemäß der Regelungen für Vorstandsmitglieder der Volkswagen AG gilt auch für Herrn Müller, Herrn Prof. Dr. Winterkorn und Herrn Pötsch, dass, sofern die Tätigkeit aus einem nicht von dem Vorstandsmitglied zu vertretenden wichtigen Grund beendet wird, die Ansprüche bei nach dem 20. November 2009 abgeschlossenen Vorstandsverträgen entsprechend der Empfehlung aus Nummer 4.2.3 Abs. 4 des DCGK auf maximal zwei Jahresvergütungen begrenzt sind (Abfindungs-Cap).

Für vor dem 20. November 2009 abgeschlossene Vorstandsverträge wird ab der dritten Amtszeit Bestandsschutz gewährt.

Für den Fall, dass die Tätigkeit aus einem von dem Vorstandsmitglied zu vertretenden wichtigen Grund vorzeitig beendet wird, erfolgt keine Abfindungszahlung an diese Vorstandsmitglieder.

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 und anderen Kontrollgremien im Sinne des § 125 Abs. 1 S. 5 AktG im Volkswagen Konzern. Die dort bezogene Vergütung richtet sich nach den Bestimmungen der jeweils gültigen Satzungen der Gesellschaften und setzt sich jeweils aus festen Vergütungen und aus von der Höhe der jeweiligen gezahlten Dividenden abhängigen Vergütungen zusammen.

Die Aufsichtsratsmitglieder der Porsche SE haben in den Geschäftsjahren 2014 und 2015 darüber hinaus keine weiteren Vergütungen bzw. Vorteile für persönlich erbrachte Leistungen, wie Vermittlungs- oder Beraterleistungen, von der Porsche SE oder vom Volkswagen Konzern erhalten.

Aufsichtsratsvergütungen nach dem Deutschen Corporate Governance Kodex für das Geschäftsjahr 2015¹

2015 in €	Erfolgsunabhängige Bestandteile	Erfolgsabhängige Bestandteile	Gesamtvergütung
Dr. Wolfgang Porsche	204.200	85.580	289.780
Uwe Hück ²	164.000	64.185	228.185
Berthold Huber ²	83.133	42.790	125.923
Prof. Dr. Ulrich Lehner	83.000	85.580	168.580
Peter Mosch ²	76.000	42.790	118.790
Bernd Osterloh ²	93.500	64.185	157.685
Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Ferdinand K. Piëch	99.801	59.002	158.803
Dr. Hans Michel Piëch	147.500	42.790	190.290
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	133.000	64.185	197.185
Hansjörg Schmierer ²	101.000	42.790	143.790
Seine Exzellenz Scheich Jassim bin Abdulaziz bin Jassim Al-Thani (bis 24.3.2015)	5.685	9.730	15.415
Hans-Peter Porsche (ab 25.3.2015)	65.630	33.060	98.690
Werner Weresch ²	101.000	42.790	143.790
Gesamt	1.357.449	679.457	2.036.906

¹ Die in der Übersicht genannten Beträge berücksichtigen die bezogenen Vergütungen im Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzern und im Volkswagen Konzern, 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 2014¹**

2014 in €	Erfolgsunabhängige Bestandteile	Erfolgsabhängige Bestandteile	Gesamtvergütung
Dr. Wolfgang Porsche	236.000	766.830	1.002.830
Uwe Hück ²	184.500	92.685	277.185
Berthold Huber ²	72.000	960.790	1.032.790
Prof. Dr. Ulrich Lehner	74.000	123.580	197.580
Peter Mosch ²	64.500	736.040	800.540
Bernd Osterloh ²	100.500	673.935	774.435
Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Ferdinand K. Piëch	217.500	1.365.590	1.583.090
Dr. Hans Michel Piëch	146.000	511.290	657.290
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	157.000	960.685	1.117.685
Hansjörg Schmierer ²	111.000	61.790	172.790
Seine Exzellenz Scheich Jassim bin Abdulaziz bin Jassim Al-Thani	25.000	61.790	86.790
Werner Weresch ²	111.000	61.790	172.790
Gesamt	1.499.000	6.376.795	7.875.795

¹ Die in der Übersicht genannten Beträge berücksichtigen die bezogenen Vergütungen im Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzern und im Volkswagen Konzern, 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.



Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung

Chancen- und Risikobericht der Porsche SE

Konzernweites Risikomanagement-System

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

Das Risikomanagement-System der Porsche SE 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 Risiko-früherkennungssystems.

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 und das Monitoring 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 das Gesamtunternehmen verhindert werden soll. Hinsichtlich der organisatorischen Risiken erfolgt das operative Risikomanagement durch das Interne Kontrollsystem, welches im Abschnitt „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.



Risikomanagement auf Ebene der Volkswagen AG

Die Risiken aus der Beteiligung an der Volkswagen AG werden auf der Ebene des operativen Risikomanagements adressiert und von der Porsche SE kontinuierlich überwacht. Die Risiken treffen die Porsche SE aufgrund der Beteiligungsstruktur in Form von Bewertungs-, Konsolidierungs-, Dividenden- und Haftungseffekten. Daneben bestehen weiterhin Risiken aus der Grundlagenvereinbarung zur Schaffung des Integrierten Automobilkonzerns von Porsche und Volkswagen („Grundlagenvereinbarung“) und den damit verbundenen gesellschaftsrechtlichen Umstrukturierungen. 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 definiert 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 der Weitergabe von Risikoberichten.

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“, „Rechnungslegung/Finanzberichterstattung“ und „Compliance“ 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 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 „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. Hierfür wurden Prozesse, Richtlinien und umfassende Kontrollen eingerichtet, die eine vollständige, richtige und zeitnahe Übermittlung solcher Informationen gewährleisten, 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. Zu Einzelheiten verweisen wir auf die Ausführungen im Abschnitt „Rechnungslegungsbezogenes Internes Kontrollsystem“.

Hinsichtlich des Risikofelds „Compliance“ hat die Porsche SE eine Compliance-Organisation implementiert, die 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 2015 in seinen Sitzungen neben der Anpassung von internen Richtlinien insbesondere allgemeine Compliance-relevante Themen behandelt.

Rechnungslegungsbezogenes Internes Kontrollsystem

Die Porsche SE hat ein konzernweit gültiges, rechnungslegungsbezogenes Internes Kontrollsystem implementiert.

Auf Konzernebene erfolgt die Einbeziehung und Konsolidierung von Berichtspaketen der Tochterunternehmen der Porsche SE sowie die Verarbeitung der Berichtspakete der assoziierten Unternehmen und die darauf aufbauende Fortentwicklung der jeweiligen at Equity-Buchwerte.

Die einheitliche Bilanzierung und Bewertung auf Grundlage der für die Porsche SE 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 Abschlussstermine werden über einen Abschlusskalender vorgegeben.



Während der Konzernabschlusserstellung werden die Berichtspakete 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. Während der Erstellung des Abschlusses sind durch eindeutige Regelungen eine klare Abgrenzung der Verantwortungsbereiche sowie die Anwendung des Vier-Augen-Prinzips gewährleistet.

Sowohl die klare Abgrenzung der Verantwortungsbereiche als auch die Anwendung des Vier-Augen-Prinzips sind Kontrollelemente, die ebenso wie Plausibilitätskontrollen auch bei der Erstellung des handelsrechtlichen Abschlusses der Porsche SE Anwendung finden. Die Bildung von Rückstellungen und Abgrenzungen werden, 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 Abschluss 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, wobei die Stellung von Stammaktien der Volkswagen AG als Sicherheit nur bei Ziehung erforderlich ist.

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

Die Tochtergesellschaften Porsche Beteiligung GmbH, Porsche Zweite Beteiligung GmbH, Porsche Dritte Beteiligung GmbH und Porsche Vierte Beteiligung GmbH sowie der Spezialfonds sind in die bei der Porsche SE implementierten Systeme einbezogen.

Im Volkswagen Konzern als wesentliche berichtende Einheit ist 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.

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 im Porsche SE Konzern eingesetzten Finanzinstrumente setzen sich insbesondere aus flüssigen Mitteln, Termingeldanlagen, Wertpapieren und originären finanziellen Verbindlichkeiten zusammen. Zudem hat die Porsche SE im Rahmen des Liquiditätsmanagements am 1. April 2015 Investitionen in einen neu aufgelegten Spezialfonds getätigt. Die Mittel des Spezialfonds werden von



verschiedenen Asset Managern in Wertpapiere und derivative Finanzinstrumente investiert.

Durch die Anlage von flüssigen Mitteln sowie aus Garantien, die die Porsche SE dem Volkswagen Konzern im Zusammenhang mit der Schaffung des Integrierten Automobilkonzerns gewährt hat, ergeben sich Kontrahentenrisiken. Zur Verminderung dieser Risiken führt die Porsche SE Bonitätsüberwachungen der Kontrahenten durch und streut die Anlage der flüssigen Mittel über unterschiedliche Kontrahenten.

Aus dem Einsatz von festverzinslichen Finanzverbindlichkeiten resultiert das Risiko der Veränderung des beizulegenden Zeitwerts dieser Verbindlichkeiten aufgrund von Veränderungen des Marktzinsniveaus. Zudem sind die vom Spezialfonds gehaltenen Finanzinstrumente 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 wurde ein Anlageausschuss zur Überwachung und Steuerung des Spezialfonds eingerichtet.

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 und an INRIX 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 eigene Bewertungen der Beteiligungen an der Volkswagen AG und an INRIX durchgeführt sowie Kennzahlen über den jeweiligen Geschäftsverlauf analysiert und gegebenenfalls Analysteneinschätzungen beobachtet. Beim Vorliegen konkreter Anhaltspunkte für einen möglichen Wertberichtigungsbedarf führt die Porsche SE weitere 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.

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 Dieseldematik (wir verweisen auf die Ausführungen im Kapitel „Wesentliche Ereignisse im Volkswagen Konzern“) weiteren Belastungen unterliegt. Diese können insbesondere aus neuen Erkenntnissen hinsichtlich der Höhe der gebildeten Risikovorsorgen (wir verweisen auf die Ausführungen im Kapitel „Chancen- und Risikobericht des Volkswagen Konzerns“) oder

Auswirkungen aus der Dieseldematik auf das operative Geschäft und/oder die Finanzierungskosten des Volkswagen Konzerns, die über das in den Planungen unterstellte Ausmaß hinausgehen, resultieren.

Hinsichtlich der Werthaltigkeit der Beteiligung an der Volkswagen AG wurde im Geschäftsjahr 2015 aufgrund des deutlichen Absinkens der anteiligen Börsenkapitalisierung unter den Buchwert ein Werthaltigkeitstest durchgeführt. Da der Werthaltigkeitstest auf der aktuellen Planung des Volkswagen Konzerns basiert und insbesondere auch die im Geschäftsjahr 2015 auf Ebene des Volkswagen Konzerns gebildeten Risikovorsorgen im Zusammenhang mit der Dieseldematik berücksichtigt, bestehen auch hierbei die oben beschriebenen Risiken unerwarteter weiterer Belastungen. Vor diesem Hintergrund wurden im Rahmen des Werthaltigkeitstests auch Sensitivitätsanalysen hinsichtlich der wesentlichen Annahmen 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.

Im Hinblick auf die Beteiligung an INRIX lagen im Geschäftsjahr 2015 keine Anhaltspunkte für einen Wertberichtigungsbedarf vor, da sich die



Gesellschaft im abgelaufenen Geschäftsjahr planmäßig entwickelt hat. Gleichwohl wird sowohl hinsichtlich des der Porsche SE im Rahmen der at Equity-Bewertung zuzurechnenden Ergebnisses als auch im Hinblick auf die zukünftige Werthaltigkeit der Beteiligung aufgrund der ambitionierten Wachstumspläne von INRIX naturgemäß das dem Beteiligungswert zugrunde liegende Risiko als erhöht angesehen, wobei aufgrund der vergleichsweise geringen Beteiligungshöhe mögliche Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der Porsche SE entsprechend überschaubar wären.

Rechtliche Risiken

Die Porsche SE ist national und international an Rechtsstreitigkeiten und behördlichen Verfahren beteiligt. Soweit übersehbar, werden zur bilanziellen Berücksichtigung der hieraus entstehenden Risiken im erforderlichen Umfang Rückstellungen gebildet. Die im Berichtsjahr gebildeten Rückstellungen für Prozesskosten entsprechen in ihrer Höhe den hierfür erwarteten Anwalts- und Verfahrenskosten. Nach Einschätzung des Unternehmens werden diese Risiken deshalb keinen nachhaltigen Einfluss auf die wirtschaftliche Lage des Konzerns haben. 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 Einbringungsvergangs 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.



Im Geschäftsjahr 2012 wurde eine steuerliche Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2006 bis 2008 begonnen, die im Geschäftsjahr 2014 abgeschlossen wurde. Darüber hinaus hat Ende 2015 eine steuerliche Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2009 bis 2013 begonnen. In den Veranlagungszeiträumen 2006 bis 2009 war die Porsche SE zunächst Rechtsnachfolgerin der Porsche AG und später Organträgerin und damit Steuerschuldnerin. Basierend auf den Ergebnissen aus der abgeschlossenen steuerlichen Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2006 bis 2008 bzw. dem zum Zeitpunkt der Abschlusserstellung gegebenen Kenntnisstand der laufenden steuerlichen Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2009 bis 2013 wurden bereits Zahlungen geleistet bzw. Rückstellungen erfasst. Neue Erkenntnisse aus der steuerlichen Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2009 bis 2013 können dennoch dazu führen, dass sich zu leistende Steuer- und Zinszahlungen erhöhen oder vermindern bzw. bereits geleistete Zahlungen teilweise zurückerstattet werden.

Darüber hinaus hatte die Porsche SE zur Vermeidung von Steuernachzahlungszinsen im Geschäftsjahr 2014 Zahlungen im Zusammenhang mit einem Körperschaftsteuerbescheid für den Veranlagungszeitraum 2009 geleistet. Dieser Bescheid wick teilweise von der steuerlichen Rechtsauffassung der Porsche SE ab und wurde daher

mit Rechtsbehelf angefochten. Aufgrund einer Entscheidung der Finanzverwaltung bezüglich des Rechtsbehelfs hat die Porsche SE im Geschäftsjahr 2015 geänderte Steuerbescheide für den Veranlagungszeitraum 2009 erhalten. Diese führten zu einer Rückerstattung von Steuerzahlungen nebst Zinsen in Höhe von 280 Mio. €. Die Bescheide stehen weiterhin unter dem Vorbehalt der Nachprüfung.

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 auf Ebene der Porsche SE passivierten Risiken, für die in der Berichtsperiode teilweise 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 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 Ende 2015 begonnenen steuerlichen Außenprüfung für den Veranlagungszeitraum 2009 können dazu führen, dass sich der

mögliche Ausgleichsanspruch erhöhen oder vermindern kann.

Im Geschäftsjahr 2015 hat zudem eine Lohnsteuer-Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2011 bis 2014 begonnen. Bisher liegen keine Erkenntnisse aus der Lohnsteuer-Außenprüfung vor.

Da die steuerliche Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2009 bis 2013 erst Ende 2015 begonnen hat, ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht auszuschließen, dass sich in den beschriebenen von den Erkenntnissen der Außenprüfung abhängigen Sachverhalten signifikante Änderungen der derzeit ermittelten Werte ergeben, was zu entsprechenden Ergebnis- und Liquiditätsbelastungen führen kann. Gleiches gilt für die im Geschäftsjahr 2015 begonnene Lohnsteuer-Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2011 bis 2014.



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 kann und auch das beste IKS regelwidrige Handlungen niemals vollständig verhindern kann.

Aufbau des Risikomanagementsystems und des Internen Kontrollsystems bei Volkswagen

Die organisatorische Ausgestaltung des RMS/IKS des Volkswagen Konzerns basiert auf dem international anerkannten COSO-Enterprise-Risk-Management-Rahmenwerk (COSO: Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission). In diesem Zusammenhang hat Volkswagen auch im Berichtsjahr einen ganzheitlichen, integrativen Ansatz verfolgt, der die Themen Risikomanagementsystem, Internes Kontrollsystem und Compliance-Managementsystem (CMS) in einem Management-Ansatz (Governance, Risk & Compliance-Ansatz) vereint. Der Aufbau des RMS/IKS gemäß dem COSO-Enterprise-Risk-Management-Rahmenwerk gewährleistet eine umfassende Abdeckung möglicher Risikobereiche; Chancen werden nicht erfasst. Konzernweit einheitliche Grundsätze bilden die Basis für den standardisierten Umgang mit Risiken.

Neben der Erfüllung der rechtlichen Anforderungen, insbesondere im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess, ermöglicht dieser Ansatz die Steuerung der wesentlichen Risiken für den Konzern aus ganzheitlicher Sicht, das heißt unter Einbeziehung materieller und immaterieller Kriterien.



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.

Im Jahr 2015 gab es keine wesentlichen Änderungen am RMS/IKS. Im Zusammenhang mit der Aufarbeitung der Abgasthematik hat Volkswagen im Berichtsjahr begonnen, mögliche sinnvolle Weiterentwicklungen zu analysieren. Hierzu zählt unter

anderem die Intensivierung des Internen Kontrollsystems im Bereich Produkt-Compliance.

**Erste Verteidigungslinie:
Operatives Risikomanagement**

Die vorderste Verteidigungslinie bilden die operativen Risikomanagement- und Internen Kontrollsysteme der einzelnen 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 ein. Zielvorgaben, die in den Planungsrunden vereinbart wurden, unterliegen 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 über die dokumentierten Berichtswege auch unterjährig ein Gesamtbild der aktuellen Risikolage vor.

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

**Zweite Verteidigungslinie:
Erfassung systemischer Risiken durch den
Governance, Risk & Compliance-Regelprozess**

Ergänzend zum laufenden operativen Risikomanagement der Einheiten richtet die Abteilung Konzern-Governance, Risk & Compliance (GRC) jährlich standardisierte Anfragen zur Risikosituation und zur Wirksamkeit des RMS/IKS an die wesentlichen Konzerngesellschaften und -einheiten weltweit (GRC-Regelprozess). Anhand der Rückmeldungen wird das Gesamtbild der potenziellen Risikolage aktualisiert und die Wirksamkeit des Systems beurteilt.

Jedes gemeldete systemische Risiko wird anhand der erwarteten Eintrittswahrscheinlichkeit und verschiedener Risikokriterien (finanziell und nicht finanziell) einer Bewertung unterzogen. Zudem werden 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 2015 durchliefen alle Konzerngesellschaften und -einheiten, die anhand von Wesentlichkeits- und Risikokriterien aus dem Konsolidierungskreis ausgewählt worden waren, den GRC-Regelprozess. Ausgenommen war nur die Marke Scania.



Die vollkonsolidierte Marke Scania war in der Vergangenheit wegen verschiedener Bestimmungen des schwedischen Gesellschaftsrechts noch nicht in das Risikomanagementsystem des Volkswagen Konzerns einbezogen, dies ist jedoch ab 2016 sukzessive vorgesehen. Laut dem Corporate Governance Report von 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 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

Die Risikolage des Unternehmens wird gemäß den Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG)

erfasst, bewertet und dokumentiert. Durch die zuvor beschriebenen Elemente des RMS/IKS (erste und zweite Verteidigungslinie) werden die Anforderungen an ein Risikofrüherkennungssystem erfüllt. Unabhängig davon überprüft der Abschlussprüfer 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.

Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen unterliegt darüber hinaus turnusmäßigen Kontrollen im Rahmen der Jahresabschlussprüfung sowie nicht turnusmäßigen Prüfungen insbesondere durch die Bankenaufsicht der Europäischen Zentralbank (EZB-SSM), durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) im Sinne des § 44 Kreditwesengesetz (KWG) und Kontrollen durch den Prüfungsverband deutscher Banken.



Überwachung der Wirksamkeit des Risikomanagementsystems und des Internen Kontrollsystems

Das RMS/IKS wird 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. Ziel der Überwachung und der Verbesserung ist, die Wirksamkeit des RMS/IKS sicherzustellen. 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

Der für die Abschlüsse der Volkswagen AG und des Volkswagen Konzerns 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 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 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 Konzerngesellschaften zu erstellen haben, sind dort im Detail aufgeführt, ebenso wie Vorgaben für die Abbildung und Abwicklung konzerninterner Geschäftsvorfälle sowie für die darauf aufbauende Saldenabstimmung.

Kontrollaktivitäten auf Konzernebene umfassen die Analyse und gegebenenfalls die Anpassung der Meldedaten der von Tochtergesellschaften vorgelegten Finanzabschlüsse. Dabei werden auch die vom Abschlussprüfer 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 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 Konzerneinheiten und -gesellschaften.

Das rechnungslegungsbezogene Interne Kontrollsystem wird zudem von der 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 Konzerns auswirken.

Grundsätzlich ergeben sich aus der Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns gesamtwirtschaftliche Risiken und Chancen, Branchenrisiken und Marktchancen, Risiken aus Forschung und Entwicklung, Chancen aus dem Modularen Querbaukasten, 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, Chancen aus CO₂-Zertifikaten, Risiken aus Rechtsfällen, Finanzrisiken, Risiken aus Finanzinstrumenten, Liquiditätsrisiken, Restwertrisiken aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft, Reputationsrisiken und Risiken aus sonstigen Einflüssen.

Aus der Abgasthematik ergeben sich für den Volkswagen Konzern einerseits zusätzliche Risiken und andererseits hat die Abgasthematik Auswirkungen

auf die aufgezählten bestehenden Risiken, die nachfolgend beschrieben sind.

Zusätzliche Risiken aus der Abgasthematik

Vor allem für die anstehenden Servicemaßnahmen, Rückrufe und kundenbezogenen Maßnahmen sowie Rechtsrisiken, aber auch für Restwertrisiken hat der Volkswagen Konzern aus der Abgasthematik im Jahr 2015 Vorsorgen erfasst.

Aufgrund bestehender Einschätzungsrisiken können sich insbesondere aus Rechtsrisiken, Straf- und Verwaltungsverfahren, höheren Aufwendungen für die 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 Vermögensgegenstände lagebedingt veräußert werden müssen, die in der Folge einen nicht äquivalenten Erlös erzielen.





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

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

Auswirkungen der Dieselthematik auf Rechtsrisiken

Zur Darstellung der Abgas- bzw. Dieselthematik und den hieraus gezogenen Konsequenzen auf Ebene des Volkswagen Konzerns verweisen wir auf die Ausführungen im Abschnitt „Die Abgasthematik“ im Kapitel „Wesentliche Ereignisse im Volkswagen Konzern“. Im Folgenden werden die Auswirkungen aus der Dieselthematik auf die Rechtsrisiken des Volkswagen Konzerns dargestellt.

Das U.S. Department of Justice (DoJ) hat am 4. Januar 2016 im Auftrag der EPA eine Klage gegen die Volkswagen AG, die AUDI AG sowie gegen weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns eingereicht. Die zivilrechtlich geltend gemachten Ansprüche basieren auf dem Vorwurf durch den Einsatz von illegaler Software (Defeat Device) gegen das amerikanische Gesetz zur Reinhaltung der Luft, den Clean Air Act, verstoßen zu haben. Die Klage umfasst sowohl die Vier- als auch die Sechszylinder-Dieselmotoren. Am 12. Januar 2016 informierte die CARB, dass sie wegen vermeintlicher Verstöße gegen den California Health and Safety Code sowie gegen verschiedene CARB-Vorschriften Zivilstrafen beantragen würde.

Die beschriebenen Vorwürfe sind Gegenstand intensiver und laufender Gespräche zwischen Volkswagen und der EPA beziehungsweise CARB; dies beinhaltet ebenfalls eine genaue Überprüfung



der relevanten technischen Konzepte. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind die Untersuchungen noch nicht vollständig abgeschlossen.

Durch Bescheide vom 15. Oktober 2015 hat das deutsche Kraftfahrtbundesamt den Marken Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge und SEAT für diejenigen Fahrzeuge aus der Gesamtzahl der rund elf Millionen betroffenen Dieselfahrzeuge, für die das Kraftfahrtbundesamt die entsprechende Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung erteilt hat, einen Rückruf für die Mitgliedsstaaten der EU (EU28) angeordnet. 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 entspricht 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 in die Service-Werkstätten zurückgerufen. Nach derzeitigem Erkenntnisstand variieren die Umfänge der Abstellmaßnahmen je nach Motorvariante. Die technischen Lösungen umfassen je nach Baureihe und Modelljahr Software- und teilweise Hardware-Maßnahmen. Die Details dieser Maßnahmen werden eng mit dem Kraftfahrtbundesamt abgestimmt und sind von diesem vorab zu genehmigen. Es wird

derzeit mit den Behörden der übrigen Mitgliedsstaaten der EU angestrebt, dass darüber hinaus keine öffentlich-rechtlichen Maßnahmen in anderen Mitgliedsstaaten in diesem Zusammenhang erfolgen. Die Konzernmarken SEAT und ŠKODA haben von den jeweils zuständigen Typengenehmigungsbehörden – dem spanischen Industrieministerium und der Vehicle Certification Agency in Großbritannien – ebenfalls grundsätzliche Genehmigungen erhalten. In einigen Ländern außerhalb der EU – unter anderem in der Schweiz, in Australien und in der Türkei – basiert die nationale Typengenehmigung auf einer vorherigen Anerkennung der EG/ECE-Typgenehmigung. Mit den Behörden dieser Staaten steht der Volkswagen Konzern ebenfalls in engem Kontakt, um entsprechende Maßnahmen abzustimmen.

Ein intensiver Austausch erfolgt ferner mit den Behörden in den USA und Kanada. Auch dort bedürfen die von Volkswagen geplanten Maßnahmen für die Vier- und Sechszylinder- Dieselmotoren einer Genehmigung. Aufgrund deutlich strengerer NO_x -Grenzwerte ist es in den USA eine größere technische Herausforderung, die Fahrzeuge so umzurüsten, dass alle gültigen Emissionsgrenzen eingehalten werden.

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



1. 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 Staatsanwaltschaft in Braunschweig, Deutschland) und/oder Verwaltungsverfahren (so zum Beispiel durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht in Deutschland) eröffnet beziehungsweise angekündigt worden. Der Kernsachverhalt der strafrechtlichen Ermittlungsverfahren wird von der Staatsanwaltschaft in Braunschweig ermittelt. Ob und gegebenenfalls in welcher Höhe daraus am Ende Geldbußen für das Unternehmen resultieren, unterliegt zum aktuellen Zeitpunkt Einschätzungsrisiken. In der Mehrheit der Verfahren schätzt Volkswagen deren Erfolgswahrscheinlichkeit bisher mit unter 50 % ein.

2. 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.

In diesem Zusammenhang sind derzeit verschiedene Klagen gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns anhängig.

Sammelverfahren gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns sind in verschiedenen Ländern, wie beispielsweise Australien, Israel, Italien, Großbritannien und den Niederlanden, anhängig. Das Verfahren in den Niederlanden ist auf reine Beweisaufnahme gerichtet. Die übrigen Sammelverfahren sind Klagen, mit denen unter anderem Schadensersatz geltend gemacht wird. Die Höhe dieser Ansprüche lässt sich aufgrund des frühen Stadiums der Verfahren noch nicht beziffern. In Südkorea sind verschiedene Massenverfahren (Individualklagen, in denen sich teilweise mehrere hundert Einzelkläger zusammenschlossen haben) anhängig. Mit diesen Klagen werden Schadensersatzansprüche und die Rückabwicklung des Kaufvertrages inklusive der Rückzahlung des Kaufpreises geltend gemacht. In keinem der



vorgenannten auf Schadensersatz gerichteten Verfahren wird von Volkswagen die Erfolgswahrscheinlichkeit der Kläger mit mehr als 50 % eingeschätzt.

Darüber hinaus sind Einzelklagen und ähnliche Verfahren gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in zahlreichen Ländern anhängig. In Deutschland und Österreich sind jeweils im zweistelligen Bereich Einzelklagen anhängig, die meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung des Kaufvertrags gerichtet sind. In der weit überwiegenden Zahl der Einzelklageverfahren wird die Erfolgswahrscheinlichkeit der Kläger von Volkswagen bisher mit unter 50 % eingeschätzt.

In welcher Größenordnung und mit welchen Erfolgsaussichten Kunden zukünftig über die bestehenden Klagen hinaus von der Möglichkeit einer Klageerhebung Gebrauch machen, kann derzeit nicht eingeschätzt werden. Zum einen sind derzeit keine abschließenden Ergebnisse der externen Untersuchung durch die Kanzlei Jones Day bekannt. Zum anderen laufen auch die staatsanwaltschaftlichen Ermittlungen noch.

Volkswagen arbeitet mit Hochdruck daran, die einleitend beschriebenen Abhilfemaßnahmen zu finalisieren. Die Umsetzung hat für die 2 l Motoren in der 4. Januarwoche 2016 bereits begonnen.

Volkswagen verfolgt das klare Ziel, durch die Umsetzung der geplanten Maßnahmen die Motorleistung, den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emission nicht nachteilig zu verändern.

3. Anlegerklagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

Aufgrund der Kursbewegungen bei Wertpapieren der Volkswagen AG im Nachgang zur Veröffentlichung der „Notices of Violation“ der EPA haben Anleger aus Deutschland und dem Ausland angekündigt, Schadensersatzansprüche gegen die Volkswagen AG zu prüfen. Der Volkswagen AG wurden bereits Klagen zugestellt, in denen insbesondere Schadensersatz aufgrund angeblichen Fehlverhaltens im Rahmen der Kommunikation auf dem Kapitalmarkt geltend gemacht wird. Parallel hierzu wurde teilweise die Durchführung eines Verfahrens nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz beantragt. Volkswagen ist der Auffassung, seine kapitalmarktrechtlichen Pflichten ordnungsgemäß erfüllt zu haben, sodass keine Rückstellungen gebildet wurden.

4. Verfahren in den USA/Kanada

Nach der Veröffentlichung 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.

Am 4. Januar 2016 reichte das U.S. Department of Justice (DoJ), Civil Division, im Auftrag der EPA eine zivilrechtliche Klage gegen die Volkswagen AG, die AUDI AG und bestimmte weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns ein. Mit der Klage werden gesetzliche Sanktionen gemäß dem U.S. Clean Air Act sowie ein bestimmter Unterlassungsanspruch beantragt. Am 12. Januar 2016 teilte die CARB mit, dass sie wegen vermeintlicher Verstöße gegen den California Health and Safety Code sowie gegen verschiedene CARB-Vorschriften Zivilstrafen beantragen würde.

Darüber hinaus ermittelt das DoJ in strafrechtlicher Hinsicht. Hierbei geht es um Vorwürfe der

Verletzung verschiedener bundesrechtlicher Straftatbestände.

Eine Vielzahl vermeintlicher Sammelklagen seitens betroffener Kunden und Händler sind bei US-Bundesgerichten eingereicht und zur vorprozessualen Koordination an ein Bundesgericht im Bundesstaat Kalifornien verwiesen worden. Gefordert wird im Wesentlichen der Ersatz materieller Schäden. Die vorstehend angegebene zivilrechtliche Klage seitens des U.S. Department of Justice ist ebenfalls zur vorprozessualen Koordination an dasselbe Bundesgericht in Kalifornien verwiesen worden.

Überdies sind in den USA einige vermeintliche Sammelklagen, einige Einzelklagen von Kunden und einige staatliche oder kommunale Ansprüche bei einzelstaatlichen Gerichten eingereicht worden. Die Attorneys General von vier U.S.-Bundesstaaten (West Virginia, Texas, New Mexico und New Jersey) haben Klage bei einzelstaatlichen Gerichten mit dem Vorwurf eingereicht, dass die Volkswagen Group of America unzutreffende Werbung für Clean Diesel Fahrzeuge geschaltet habe und Kunden hierdurch irreführend zum Kauf von Volkswagen Dieselfahrzeugen verleitet worden seien. Vergleichbare Vorwürfe erhebt auch die United States Federal Trade Commission (FTC) mit ihrer Klage vom 29. März 2016 gegenüber der Volkswagen Group of America.



Über die vorstehend beschriebenen Klagen hinaus, für die Risikoversorgen gebildet wurden, sind mehrere Schadensersatzklagen im Auftrag vermeintlicher Erwerber von sogenannten American Depository Receipts der Volkswagen AG wegen angeblicher erlittener Kursverluste infolge der in den „Notices of Violation“ der EPA beschriebenen Vorgänge ergangen. Auch diese Klagen sind, wie vorstehend beschrieben, zur Koordination an das Bundesgericht im Bundesstaat Kalifornien verwiesen worden. Volkswagen ist der Auffassung, seine kapitalmarktrechtlichen Pflichten ordnungsgemäß erfüllt zu haben, sodass keine Rückstellungen gebildet wurden.

5. Bewertung der Risiken aus der Dieseldematik

Zur Absicherung der derzeit bekannten Rechtsrisiken einschließlich angemessener Verteidigungs- und Rechtsberatungsaufwendungen im Zusammenhang mit der Dieseldematik wurden auf Basis des gegenwärtigen Kenntnisstands und aktueller Einschätzungen Rückstellungen in Höhe von 7,0 Mrd. € gebildet. Aufgrund des noch nicht abgeschlossenen Stadiums der unabhängigen und aufwendigen Untersuchungen, sowie der Vielschichtigkeit der einzelnen Einflussfaktoren und den noch andauernden Abstimmungen mit den Behörden unterliegen die gebildeten Rückstellungen und die weiteren latenten Rechtsrisiken zum Teil erheblichen Einschätzungsrisiken. Daneben werden aktuell Verhandlungen mit

den Behörden in den USA über mögliche Investitionen in Umweltprojekte und die Elektromobilität geführt. Die Investitionen werden sich voraussichtlich auf rund 1,8 Mrd. € belaufen. Inhalt sowie zeitliche Verteilung der Investitionen sind derzeit noch unbestimmt.

Gesamtaussage zur Risikosituation des Volkswagen Konzerns

Die Gesamtrisiko- und Chancensituation ergibt sich für den Volkswagen Konzern aus den zuvor aufgezählten Einzelrisiken und -chancen. Um die Beherrschung dieser Risiken zu gewährleisten, hat der Volkswagen Konzern ein umfangreiches Risikomanagementsystem geschaffen. Die größten Risiken für den Konzern können sich aus einer negativen Absatz- und Marktentwicklung von Fahrzeugen und Originalteilen, einer nicht bedarfsgerechten Produktentwicklung und -entstehung sowie aus Qualitätsproblemen ergeben. Im Vergleich zum Vorjahr bestehen für den Volkswagen Konzern zusätzliche Risiken aus der Abgasthematik, die in ihrer Aggregation zu den bedeutendsten Risiken gehören. Nach den heute bekannten Informationen bestehen 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 Beteiligung 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 § 289a HGB vorgesehene Erklärung zur Unternehmensführung abgegeben. Sie ist unter www.porsche-se.com/pho/de/investorrelations/erklaerung/ abrufbar.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Der Volkswagen Konzern war über seinen 50 %-Anteil an dem Gemeinschaftsunternehmen Global Mobility Holding B.V. (GMH), Amsterdam, Niederlande, mittelbar zu 50 % an dessen Tochterunternehmen LeasePlan Corporation N.V., Amsterdam, Niederlande, (LeasePlan) beteiligt. LeasePlan ist ein niederländischer Finanzdienstleistungskonzern, dessen Kerngeschäft das Leasing- und Fuhrparkmanagement ist.

Im Januar 2016 wurden die letzten Genehmigungen für den Verkauf von LeasePlan an ein internationales Investorenkonsortium durch die zuständigen Behörden erteilt. Die rechtliche Übertragung der LeasePlan-Anteile an das Konsortium wurde am 21. März 2016 vollzogen.

Der Gesamtwert der Transaktion belief sich auf rund 3,7 Mrd. € zuzüglich Zinsen in Höhe von 31,5 Mio. €. Für den Volkswagen Konzern ergab sich hieraus in 2016 ein positiver Effekt auf die Investitionstätigkeit und die Nettoliquidität von 2,2 Mrd. € sowie unter Berücksichtigung des abgehenden at Equity-Anteils an der GMH ein Ertrag in Höhe eines niedrigen dreistelligen Mio. € Betrags, der im Finanzergebnis des Volkswagen Konzerns ausgewiesen wird. Mit Vollzug der Transaktion wurde die bisherige durch den Volkswagen Konzern gewährte Kreditlinie von 1,3 Mrd. € aufgehoben.

Auf Ebene des Porsche SE Konzerns ergaben sich mit Ausnahme der im Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“ dargestellten Freisprüche der ehemaligen Vorstandsmitglieder Dr. Wendelin Wiedeking und Holger Härter vom Vorwurf des Verdachts der informationsgestützten Manipulation des Marktes in Volkswagen Aktien keine berichtspflichtigen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.



Prognosebericht und Ausblick

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Der Internationale Währungsfonds (IWF) geht für das laufende Jahr von einem globalen Wachstum in Höhe von 3,4 % aus. Laut dieser Prognose wird sich das Wachstum der Weltwirtschaft im Vergleich zum Vorjahr zwar beschleunigen, der Wert für das Jahr 2016 wurde im Vergleich zur letzten IWF-Prognose vom Oktober 2015 jedoch um 0,2 Prozentpunkte nach unten korrigiert. Die gesunkenen Wachstumserwartungen seien unter anderem auf die schwache Entwicklung in den Schwellen- und Entwicklungsländern, niedrige Rohstoffpreise und das langsame Ende einer stark expansiven Geldpolitik in den USA zurückzuführen.

Nach Einschätzung des Internationalen Währungsfonds nehmen die Risiken im Jahr 2016 zu. Die Organisation verweist in seinem Update zum World Economic Outlook insbesondere auf die Risiken durch den Wandel der chinesischen Wirtschaft von einer Industrie- zu einer Dienstleistungsgesellschaft. Für China wird ein Wachstum von 6,3 % im laufenden Jahr prognostiziert.

Für die USA sei ein Wachstum von 2,6 % für 2016 zu erwarten. Besonders deutlich senkte der Fonds seine Wachstumsprognose für Brasilien. Die größte Volkswirtschaft Lateinamerikas dürfte nach den Schätzungen im Jahr 2016 um 3,5 % schrumpfen.

Schwierig sei die Lage auch in Russland, das vor allem unter dem niedrigem Ölpreis und den westlichen Sanktionen leide.

Der IWF erwartet für den Euro-Raum insgesamt und für Deutschland einen Zuwachs von jeweils 1,7 %. Dieser Wert liegt leicht unterhalb der Prognosen für andere europäische Länder wie Spanien und Großbritannien. Das Wachstum in Europa wird derzeit vor allem durch den Konsum getragen.

Die trotz der anhaltenden Abschwächung in China prognostizierte Wiederbelebung des Wachstums in den nächsten zwei Jahren sei vor allem auf die erwartete schrittweise Verbesserung der Wachstumsraten in Brasilien, Russland und einigen Ländern des Nahen Ostens zurückzuführen. Allerdings bestehe durchaus die Gefahr, dass die Erholung durch neue wirtschaftliche oder politische Krisen gefährdet werden könnte.

Wechselkursentwicklung

Im Jahr 2015 hat die Weltwirtschaft leicht an Dynamik verloren. Fallende Energie- und Rohstoffpreise, Unsicherheiten in Bezug auf die Veränderung des chinesischen Wachstumsmodells sowie das nachlassende Vertrauen in die wirtschaftliche Stabilität der Schwellenländer hat zu einer weiteren Abschwächung der Währungen in diesen Ländern geführt.



Der Euro konnte sich im Jahresverlauf gegenüber dem US-Dollar auf schwachem Niveau stabilisieren. Gleiches galt für die Kursentwicklung gegenüber dem chinesischen Renminbi und dem britischen Pfund. Trotz einer zwischenzeitlichen Aufwertung blieb der russische Rubel weiterhin schwach und verlor in der zweiten Jahreshälfte wieder deutlich an Wert. Für das Jahr 2016 rechnen wir mit einem etwas stärkeren Euro im Verhältnis zum US-Dollar, chinesischen Renminbi und britischen Pfund sowie zu weiteren wesentlichen Währungen. Der russische Rubel wird voraussichtlich schwach bleiben.

Zinsentwicklung

Die weiterhin vorherrschende expansive Geldpolitik und die herausfordernden gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen führten dazu, dass das sehr niedrige Zinsniveau im Geschäftsjahr 2015 bestehen blieb. In den großen westlichen Industrieländern verharrten die Leitzinsen auf einem historisch niedrigen Niveau. Während sich in den USA und in Großbritannien allmählich ein Ende der extrem lockeren Geldpolitik abzeichnete, setzte die Europäische Zentralbank diesen Kurs fort. Für 2016 halten wir daher vor dem Hintergrund weiterer expansiver geldpolitischer Maßnahmen im Euroraum einen signifikanten Anstieg der Zinsen für unwahrscheinlich. In den USA und Großbritannien ist hingegen von einer moderaten Zunahme des Zinsniveaus auszugehen.

Entwicklung der Rohstoffpreise

Im Jahr 2015 sanken viele Rohstoffnotierungen weiter. Gründe dafür waren vor allem steigende Angebotsüberhänge an den globalen Märkten, aber auch eine sich abschwächende Konjunktur in China und die Stärke des US-Dollar. Bei einem unterstellten etwas stärkeren Wachstum der Weltwirtschaft gehen wir für die meisten börsennotierten Rohstoffe im Jahr 2016 von schwankenden Preisen auf dem derzeitigen Niveau aus.

Entwicklung der Automobilmärkte

Wir rechnen damit, dass sich die Pkw-Märkte im Jahr 2016 in den einzelnen Regionen uneinheitlich entwickeln werden. Insgesamt wird die weltweite Nachfrage nach Neufahrzeugen voraussichtlich langsamer steigen als im Berichtsjahr.





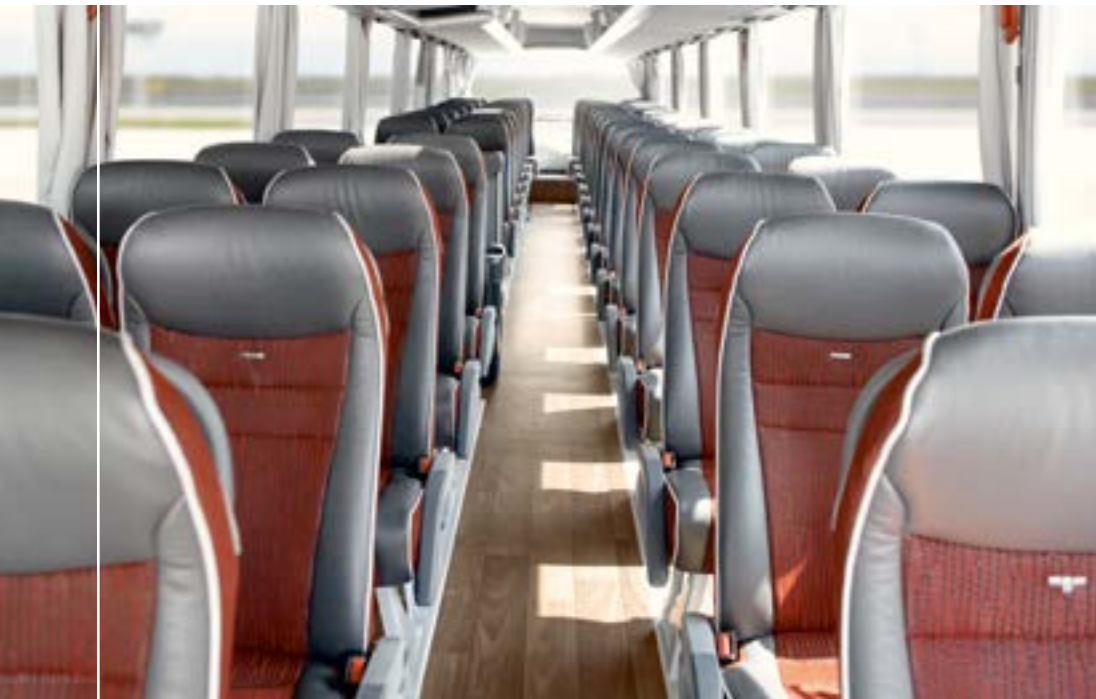
Voraussichtliche Entwicklung des Volkswagen Konzerns

Für die heterogene Entwicklung der weltweiten Automobilmärkte ist der Volkswagen Konzern gut aufgestellt. Seine breite, gezielt ergänzte Produktpalette mit Motoren der neuesten Generation sowie verschiedenen alternativen Antrieben verschafft Volkswagen weltweit eine gute Position gegenüber dem Wettbewerb. Zu den weiteren Stärken des Volkswagen Konzerns zählen insbesondere das einzigartige Markenportfolio, die stetig steigende Präsenz auf allen wichtigen Märkten der Welt sowie das breite Spektrum an Finanzdienstleistungen. Das Modellangebot des Volkswagen Konzerns erstreckt sich von Motorrädern über Kompakt-, Sport- und Luxuswagen bis hin zu schweren Lkw und Bussen und bedient nahezu alle Segmente. Die Marken des Volkswagen Konzerns werden im Jahr 2016 die Produktoffensive fortsetzen, ihre Angebotspalette modernisieren und um neue Modelle erweitern. Der Anspruch des Volkswagen Konzerns ist, jedem Kunden Mobilität und Innovationen gemäß seinen Bedürfnissen anzubieten und so die Wettbewerbsposition nachhaltig zu stärken.

Der Volkswagen Konzern erwartet, dass die Auslieferungen an Kunden im Jahr 2016 unter anhaltend herausfordernden Marktbedingungen bei einem wachsenden Volumen in China insgesamt auf dem Niveau des Vorjahres liegen werden.

Herausforderungen liegen neben der Abgasthematik in dem wettbewerbsintensiven Marktumfeld sowie in volatilen Wechselkurs- und Zinsverläufen und schwankenden Rohstoffpreisen. Positive Effekte werden aus den Effizienzprogrammen aller Marken und aus den modularen Baukästen erwartet.

In Abhängigkeit von den konjunkturellen Rahmenbedingungen, insbesondere in Südamerika und Russland, der Wechselkursentwicklung und angesichts der Abgasthematik geht der Volkswagen Konzern davon aus, dass die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns im Jahr 2016 um bis zu 5 %



unter dem Vorjahreswert liegen können. Für das operative Ergebnis des Konzerns rechnet Volkswagen im Jahr 2016 mit einer operativen Rendite zwischen 5,0 und 6,0 %.

Volkswagen erwartet im Bereich Pkw einen merklichen Umsatzrückgang, die operative Rendite liegt voraussichtlich in einer Spanne von 5,5 bis 6,5 %. Im Bereich Nutzfahrzeuge geht Volkswagen bei in etwa gleich bleibenden Umsätzen von einer operativen Rendite zwischen 2,0 und 4,0 % aus. Im Bereich Power Engineering erwartet Volkswagen die Umsätze spürbar und das operative Ergebnis deutlich unter dem Vorjahreswert. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen geht Volkswagen von Umsatzerlösen und einem operativen Ergebnis auf dem Niveau des Vorjahres aus. Eine konsequente Ausgaben- und Investitionsdisziplin und die stetige Optimierung seiner Prozesse sind wesentliche Bestandteile der Strategie des Volkswagen Konzerns.

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 unter Berücksichtigung der Auswirkungen aus der Dieseldiagnostik, insbesondere ergänzt um Erwartungen zu Entwicklungen des Finanzergebnisses einschließlich der Ergebnisbeiträge aus Beteiligungen. Basierend auf dem Kenntnisstand zum Zeitpunkt der Aufstellung des Abschlusses wird von einem ausgeglichenen, aber volatilen Finanzergebnis des Volkswagen Konzerns ausgegangen.

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 auf die Höhe des prognostizierten Ergebnisses nach Steuern des Porsche SE Konzerns auswirken.

Die nachfolgende Prognose basiert auf der derzeitigen Struktur des Porsche SE Konzerns. Effekte aus zukünftigen Investitionen der Gesellschaft werden nicht berücksichtigt, da Aussagen zu deren zukünftigen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns nicht getroffen werden können.

Zum Ende des Geschäftsjahres 2015 verfügte die Porsche SE über eine Nettoliquidität in Höhe von 1.704 Mio. €. Sowohl für die Porsche SE als auch für den Porsche SE Konzern wird eine positive Nettoliquidität angestrebt, die sich zum 31. Dezember 2016 ohne Berücksichtigung künftiger Investitionen voraussichtlich zwischen 1,0 Mrd. € und 1,5 Mrd. € bewegen wird.

Insgesamt geht die Porsche SE auf der Grundlage ihrer derzeitigen Konzernstruktur insbesondere aufgrund der Erwartungen des Volkswagen Konzerns zu seiner künftigen Entwicklung und der bestehenden Unsicherheiten in Bezug auf mögliche Sondereffekte in Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik für das Geschäftsjahr 2016 von einem positiven Konzernergebnis nach Steuern zwischen 1,4 Mrd. € und 2,4 Mrd. € aus.

Stuttgart, den 25. April 2016

Porsche Automobil Holding SE
Der Vorstand

3

Konzernabschluss



Audi e-tron quattro concept





19°C

Leaves

10:45

GRAVITY
Leaves

56 % Power

124 km/h

03:37



e-tron

3

Konzernabschluss

175 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

176 Konzern-Gesamtergebnisrechnung

177 Konzernbilanz

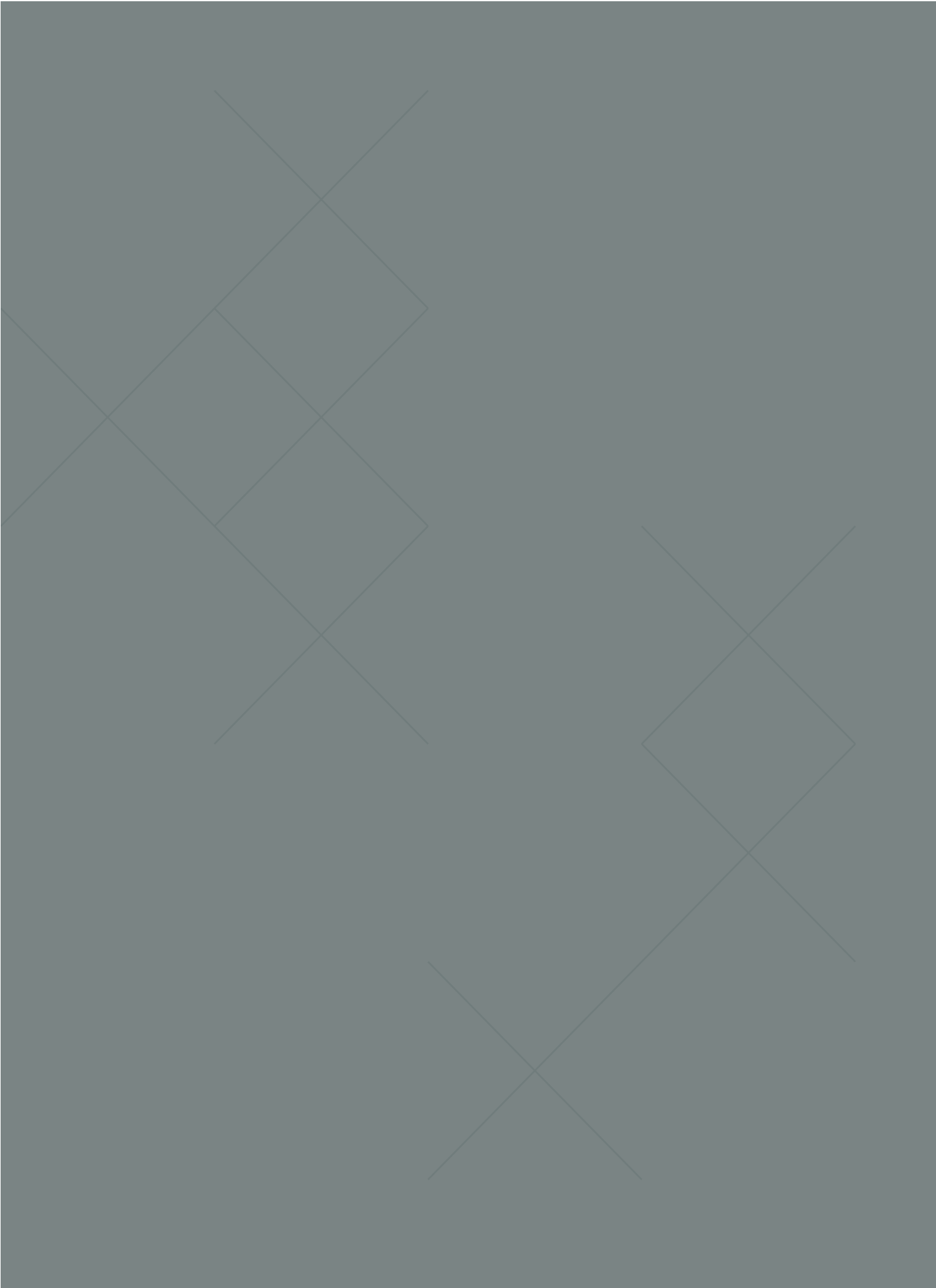
178 Konzern-Kapitalflussrechnung

179 Konzern-Eigenkapitalpiegel

180 Konzernanhang

265 Versicherung der gesetzlichen Vertreter (Bilanzzeit)

266 Bestätigungsvermerk des Konzernabschlussprüfers



Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung der Porsche Automobil Holding SE vom 1. Januar bis 31. Dezember 2015

Mio. €	Anhang	2015	2014
Sonstige betriebliche Erträge	[1]	7	14
Personalaufwand	[2]	-15	-15
Sonstige betriebliche Aufwendungen	[3]	-31	-70
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	[4]	-436	3.441 ¹
Ergebnis vor Finanzergebnis		-475	3.370 ¹
Finanzierungsaufwendungen	[5]	-43	-87
Übriges Finanzergebnis	[6]	62	11
Finanzergebnis		19	-76
Ergebnis vor Steuern		-456	3.294¹
Ertragsteuern	[7]	183	-259
Ergebnis nach Steuern		-273	3.035¹
davon entfallen auf die Aktionäre der Porsche Automobil Holding SE		-273	3.035 ¹
Ergebnis je Stammaktie (unverwässert)	[8]	-0,90	9,90 ¹
Ergebnis je Vorzugsaktie (unverwässert)	[8]	-0,89	9,91 ¹
Ergebnis je Stammaktie (verwässert)	[8]	-0,90	9,90 ¹
Ergebnis je Vorzugsaktie (verwässert)	[8]	-0,89	9,91 ¹

¹ Rückwirkende Korrektur der at Equity-Bilanzierung für den Volkswagen Konzern gem. IAS 8, auf den Abschnitt „Anpassung bzw. Korrektur von Vorjahreswerten“ wird verwiesen.

Konzern-Gesamtergebnisrechnung
der Porsche Automobil Holding SE vom 1. Januar bis 31. Dezember 2015

Mio. €	2015	2014
Ergebnis nach Steuern	- 273	3.035¹
Versicherungsmathematische Verluste nach Steuern	0	-5
Nicht reklassifizierbare direkt im Eigenkapital erfasste Aufwendungen und Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen (nach Steuern)	541	-1.796
Gesamtsumme nicht reklassifizierbare Erträge und Aufwendungen	541	-1.801
Reklassifizierbare direkt im Eigenkapital erfasste Aufwendungen und Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen (nach Steuern)	-643	-139
Gesamtsumme reklassifizierbare Erträge und Aufwendungen	-643	-139
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	- 102	- 1.940
Gesamtergebnis	- 375	1.095¹
davon entfallen auf die Aktionäre der Porsche Automobil Holding SE	-375	1.095 ¹

¹ Rückwirkende Korrektur der at Equity-Bilanzierung für den Volkswagen Konzern gem. IAS 8, auf den Abschnitt „Anpassung bzw. Korrektur von Vorjahreswerten“ wird verwiesen.

Die Zusammensetzung einzelner Bestandteile der Gesamtergebnisrechnung wird in Anhangangabe [16] erläutert.

Konzernbilanz der Porsche Automobil Holding SE zum 31. Dezember 2015

Mio. €	Anhang	31.12.2015	31.12.2014
Aktiva			
At Equity bewertete Anteile	[10]	25.609	27.405 ¹
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	[11]	2	2
Langfristige Vermögenswerte		25.611	27.407¹
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	[11]	6	9
Ertragsteuerforderungen	[12]	5	174
Wertpapiere	[13]	742	295
Termingeldanlagen	[14]	550	1.289 ²
Flüssige Mittel	[15]	712	983 ²
Kurzfristige Vermögenswerte		2.015	2.750
		27.626	30.157¹
Passiva			
Gezeichnetes Kapital	[16]	306	306
Kapitalrücklage	[16]	4.884	4.884
Gewinnrücklagen	[16]	21.922	23.997 ¹
Eigenkapital		27.112	29.187¹
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	[17]	24	20
Sonstige Rückstellungen	[18]	13	15
Passive latente Steuern	[7]	22	36 ¹
Finanzschulden	[20]	300	300
Langfristige Schulden		359	371¹
Ertragsteuerrückstellungen	[18]	49	336
Sonstige Rückstellungen	[18]	88	221
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	[19]	1	3
Ertragsteuerverbindlichkeiten	[12]	0	11
Sonstige Verbindlichkeiten	[21]	17	28
Kurzfristige Schulden		155	599
		27.626	30.157¹

¹ Rückwirkende Korrektur der at Equity-Bilanzierung für den Volkswagen Konzern gem. IAS 8, auf den Abschnitt „Anpassung bzw. Korrektur von Vorjahreswerten“ wird verwiesen.

² Rückwirkende Anpassung des Ausweis für Termingeldanlagen gem. IAS 8, auf den Abschnitt „Anpassung bzw. Korrektur von Vorjahreswerten“ wird verwiesen.

Konzern-Kapitalflussrechnung der Porsche Automobil Holding SE vom 1. Januar bis 31. Dezember 2015

Mio. €	2015	2014
1. Laufende Geschäftstätigkeit		
Ergebnis nach Steuern	-273	3.035 ¹
Veränderung der Pensionsrückstellungen	3	2
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	-135	45
Tatsächliche Ertragsteuern	-169	255
Veränderung der latenten Steuern	-14	4
Gezahlte Ertragsteuern	-384	-183
Erhaltene Ertragsteuern	424	0
Zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	436	-3.440 ¹
Erhaltene Dividenden	719	599
Veränderung der sonstigen Forderungen sowie anderer Vermögenswerte	3	-9
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Schulden (ohne Ertragsteuerrückstellungen und sonstige Rückstellungen)	-11	3
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	599	311
2. Investitionsbereich		
Auszahlungen aus dem Erwerb von Anteilen an assoziierten Unternehmen	-547	-41
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit vor Geldanlagen in Wertpapiere und Termingelder	-547	-41
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapiere	-447	-295
Veränderung der Geldanlagen in Termingelder	739	1.161
Mittelabfluss/-zufluss aus Investitionstätigkeit	-255	825
3. Finanzierungsbereich		
Ausschüttungen an Aktionäre der Porsche SE	-615	-615
Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit	-615	-615
4. Finanzmittelbestand		
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes (Zwischensumme 1. bis 3.)	-271	521
Finanzmittelbestand am 1.1.	983	462
Finanzmittelbestand am 31.12.	712	983

¹ Rückwirkende Korrektur der at Equity-Bilanzierung für den Volkswagen Konzern gem. IAS 8, auf den Abschnitt „Anpassung bzw. Korrektur von Vorjahreswerten“ wird verwiesen.

Anhangangabe [9] enthält weitere Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung.

Konzern-Eigenkapitalspiegel der Porsche Automobil Holding SE vom 1. Januar bis 31. Dezember 2015

	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklage	Gewinnrücklagen		Eigenkapital
			Angesammelte Gewinne	At Equity bewertete Anteile ⁴	
Mio. €					
Stand am 1.1.2014 vor Korrektur	306	4.884	25.200	80	30.470
Korrektur gemäß IAS 8			-313		-313
Stand am 1.1.2014 nach Korrektur	306	4.884	24.887	80	30.157
Ergebnis nach Steuern			3.035 ¹		3.035 ¹
Sonstiges Ergebnis nach Steuern			-5	-1.935	-1.940
Gesamtergebnis der Periode	0	0	3.030 ¹	-1.935	1.095 ¹
Dividendenzahlung			-615 ²		-615
Umgliederung von nicht reklassifizierbaren Aufwendungen und Erträgen infolge der Verwässerung des Kapitalanteils an at Equity bewerteten Anteilen			-35	35	0
Sonstige Eigenkapitalveränderungen auf Ebene at Equity bewerteter Anteile			-1.450		-1.450
Stand am 31.12.2014	306	4.884	25.817¹	-1.820	29.187¹
Stand am 1.1.2015 vor Korrektur	306	4.884	26.123	-1.820	29.493
Korrektur gemäß IAS 8			-306		-306
Stand am 1.1.2015 nach Korrektur	306	4.884	25.817	-1.820	29.187
Ergebnis nach Steuern			-273		-273
Sonstiges Ergebnis nach Steuern			0	-102	-102
Gesamtergebnis der Periode	0	0	-273	-102	-375
Dividendenzahlung			-615 ³		-615
Umgliederung von nicht reklassifizierbaren Aufwendungen und Erträgen infolge der Verwässerung des Kapitalanteils an at Equity bewerteten Anteilen			-128	128	0
Erfolgswirksame Umgliederung infolge der Verwässerung des Kapitalanteils an at Equity bewerteten Anteilen			-1.079		-1.079
Sonstige Eigenkapitalveränderungen auf Ebene at Equity bewerteter Anteile			-6		-6
Stand am 31.12.2015	306	4.884	23.716	-1.794	27.112

¹ Rückwirkende Korrektur der at Equity-Bilanzierung für den Volkswagen Konzern gem. IAS 8, auf den Abschnitt „Anpassung bzw. Korrektur von Vorjahreswerten“ wird verwiesen.

² Ausschüttung einer Dividende von 2,004 € je Stammaktie; insgesamt 306.862.500 €
Ausschüttung einer Dividende von 2,01 € je Vorzugsaktie; insgesamt 307.781.250 €

³ Ausschüttung einer Dividende von 2,004 € je Stammaktie; insgesamt 306.862.500 €
Ausschüttung einer Dividende von 2,01 € je Vorzugsaktie; insgesamt 307.781.250 €

⁴ Direkt im Eigenkapital erfasste Aufwendungen und Erträge at Equity bewerteter Anteile

Das Eigenkapital wird in Anhangangabe [16] erläutert.

Konzernanhang der Porsche Automobil Holding SE für das Geschäftsjahr 2015

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. Der Unternehmensgegenstand umfasst die Leitung von Unternehmen oder die Verwaltung von Beteiligungen an Unternehmen, die in folgenden Geschäftsfeldern oder Teilbereichen davon tätig sind:

- Entwicklung, Konstruktion, Herstellung und Vertrieb von Fahrzeugen, Motoren aller Art und anderen technischen oder chemischen Erzeugnissen sowie von Teilen und Baugruppen für die genannten Produkte;
- Beratung auf dem Gebiet der Entwicklung und Fertigung, insbesondere im Bereich des Fahrzeug- und Motorenbaus;
- Beratung und Entwicklung der Datenverarbeitung sowie die Erstellung und der Vertrieb von Erzeugnissen der Datenverarbeitung;
- Vermarktung von Waren unter Nutzung von Markenrechten;
- Erbringen von Finanz- oder Mobilitätsdienstleistungen;
- Gewinnung, Beschaffung, Verarbeitung und Vertrieb von in der Automobilindustrie verwendbaren Rohstoffen;
- Erzeugung und Beschaffung von Energie, insbesondere erneuerbarer Energien, sowie Handel mit Energie;
- Erwerb, Halten und Verwalten sowie Veräußerung von Immobilien.

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

Die Gesellschaft kann in den genannten Geschäftsfeldern auch selbst tätig werden. Dies gilt nicht für genehmigungsbedürftige Bankgeschäfte und Finanzdienstleistungen. Sie kann ihre Tätigkeit auch auf einen Teil der genannten Geschäftsfelder beschränken.

Die Gesellschaft ist berechtigt, alle Geschäfte vorzunehmen und alle Maßnahmen zu ergreifen, die mit dem Zweck des Unternehmens zusammenhängen oder ihm unmittelbar oder mittelbar förderlich erscheinen. Sie kann dazu auch im In- und Ausland Zweigniederlassungen errichten, andere Unternehmen gründen, erwerben oder sich an solchen Unternehmen beteiligen.

Der Konzernabschluss der Porsche SE zum 31. Dezember 2015 wird in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS) erstellt, wie sie in der EU anzuwenden sind. Es werden die am Abschlussstichtag anzuwendenden und im Rahmen des Komitologieverfahrens übernommenen Standards des International Accounting Standards Board (IASB), London, sowie die für das Geschäftsjahr gültigen Interpretationen des IFRS Interpretations Committee (IFRS IC) berücksichtigt. Die Anforderungen der angewandten Standards und Interpretationen wurden vollständig erfüllt. Darüber hinaus wurden bei der Erstellung sämtliche anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften sowie die Regelungen des Deutschen Corporate Governance Kodex beachtet. Zu den Mitteilungen und Veröffentlichungen von Veränderungen des Stimmrechtsanteils an der Porsche SE nach Wertpapierhandelsgesetz wird auf den handelsrechtlichen Jahresabschluss der Porsche SE verwiesen. Der Abschluss vermittelt ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Porsche SE Konzerns.

Der Konzernabschluss entspricht in der vorliegenden Fassung den Vorschriften des § 315a HGB. Sie bilden die Rechtsgrundlage für die Konzernrechnungslegung nach internationalen Rechnungslegungsstandards in Deutschland zusammen mit der Verordnung (EG) Nr. 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Juli 2002 betreffend die Anwendung internationaler Rechnungslegungsstandards.

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. €).

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Die Geschäftstätigkeit des Porsche SE Konzerns beschränkt sich zum Bilanzstichtag im Wesentlichen auf das Halten und Verwalten von Beteiligungen, insbesondere an der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg („Volkswagen AG“ oder „VW“) (auf die Erläuterungen im Abschnitt „Konsolidierungskreis“ wird verwiesen). Die Voraussetzungen für die Anwendung der Regelungen zur Segmentberichterstattung nach IFRS 8 waren daher nicht gegeben.

Der Konzernabschluss und der Konzernlagebericht der Porsche SE wurde durch Beschluss vom 25. April 2016 durch den Vorstand zur Weiterleitung an den Aufsichtsrat freigegeben. Zu diesem Zeitpunkt endet der Wertaufhellungszeitraum.

Konzernanteilsbesitzliste

Änderungen in der Berichtsperiode

Die Porsche Zweite Beteiligung GmbH, Porsche Dritte Beteiligung GmbH und Porsche Vierte Beteiligung GmbH jeweils mit Sitz in Stuttgart/Deutschland wurden im Februar 2015 gegründet. Die Porsche SE hält jeweils 100 % des Stammkapitals an diesen Vorratsgesellschaften. Zudem wurde zum 1. April 2015 ein Spezialfonds zur Geldanlage aufgelegt, der im Wege der Vollkonsolidierung in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen wird.

Die Porsche SE hat sich Ende September 2015 mit der Suzuki Motor Corporation, Shizuoka/Japan über den außerbörslichen Erwerb von 1,5 % der Stammaktien der Volkswagen AG geeinigt. Die Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG stieg damit von 50,7 % auf 52,2 % der Stammaktien. Der Anteil am gezeichneten Kapital der Volkswagen AG erhöhte sich im Erwerbszeitpunkt auf 32,4 %. Durch die Ausgabe von Vorzugsaktien bis zum 9. November 2015 im Zusammenhang mit von der Volkswagen AG begebenen Pflichtwandelanleihen reduzierte sich der Anteil der Porsche SE am gezeichneten Kapital der Volkswagen AG auf 30,8 %.

Änderungen in der Vergleichsperiode

Der Porsche SE Konzern hatte am 3. September 2014 12,2 %* an dem US-amerikanischen Technologieunternehmen INRIX Inc., Kirkland, Washington/USA („INRIX“), erworben. Der Kaufpreis betrug 41 Mio. €. INRIX nimmt eine weltweit führende Position im Bereich Connected-Car-Dienstleistungen sowie Echtzeitverkehrsinformationen ein.

* Unter Berücksichtigung der von INRIX zum Erwerbszeitpunkt bestehenden Aktienoptionspläne würde sich bei maximaler Verwässerung ein Anteil von rund 10 % ergeben.

Konzernanteilsbesitzliste zum 31. Dezember 2015

	Kapitalanteil zum 31.12.2015	Währung	Kurs 1 € =	Eigenkapital	Ergebnis
	in %			Tsd.	Tsd.
Vollkonsolidierte Unternehmen					
Inland					
Porsche Beteiligung GmbH, Stuttgart	100,0	€	-	42.785	0 ²
Porsche Zweite Beteiligung GmbH, Stuttgart	100,0	€	-	24	0 ²
Porsche Dritte Beteiligung GmbH, Stuttgart	100,0	€	-	24	0 ²
Porsche Vierte Beteiligung GmbH, Stuttgart	100,0	€	-	24	0 ²
At Equity bewertete assoziierte Unternehmen					
Inland					
Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg	30,8 ¹	€	-	24.368.060	-5.515.488
Ausland					
INRIX Inc., Kirkland, Washington	11,9	US\$	1,0887	40.131 ³	-12.706 ³

¹ Abweichend vom Kapitalanteil beträgt der Stimmrechtsanteil zum Bilanzstichtag 52,2 %

² Ergebnisabführungsvertrag mit der Porsche SE

³ Werte aus dem Jahresabschluss 2014

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.

Vollkonsolidierung und Einbeziehung at Equity

In den Konzernabschluss der Porsche SE werden grundsätzlich alle Unternehmen im Wege der Vollkonsolidierung einbezogen, die die Porsche SE beherrscht, d. h. bei denen die Porsche SE aufgrund ihres Engagements variablen Rückflüssen ausgesetzt ist oder Rechte daran hat und die Möglichkeit besitzt, diese variablen Rückflüsse durch Ausübung ihrer Bestimmungsmacht zu beeinflussen. 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) oder die die Porsche SE gemeinsam mittelbar oder unmittelbar mit anderen Unternehmen führt (Gemeinschaftsunternehmen), 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 Gemeinschaftsunternehmen und 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 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:

	31.12.2015	31.12.2014
Vollkonsolidierte Tochterunternehmen		
Inland	4	1
Vollkonsolidierte Spezialfonds		
Inland	1	0
Assoziierte Unternehmen		
Inland	1	1
Ausland	1	1
	7	3

Beteiligungen an assoziierten Unternehmen

Die Volkswagen AG als einer der weltweit führenden Automobilhersteller und 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 2015 beträgt 21.937 Mio. € (31. Dezember 2014: 26.973 Mio. €). Von der Volkswagen AG erhielt die Porsche SE im Geschäftsjahr eine Dividende in Höhe von 719 Mio. € (Vorjahr: 599 Mio. €).

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

	VW ohne Hinzuerwerb im GJ 2015	VW hinzuerworbene Anteile im GJ 2015	VW Gesamt	
Mio. €	31.12.2015	31.12.2015	31.12.2015	31.12.2014
Langfristige Vermögenswerte	239.198	277.942	-	221.950
Kurzfristige Vermögenswerte	145.426	145.387	-	131.157
Langfristige Schulden	145.821	158.803	-	130.116 ¹
Kurzfristige Schulden	148.489	148.489	-	130.709
Eigenkapital	90.314	116.037	-	92.282 ¹
davon nicht-beherrschende Anteile und Hybridkapitalgeber	-7.845	-7.770	-	-5.314
Effekte aus Mehrdividenden	-57	-3	-	-46
Eigenkapital angepasst für die at Equity-Bewertung	82.412	108.264	-	86.922 ¹
At Equity-Buchwert für die Beteiligung an der Volkswagen AG	24.621	950	25.571	27.364¹

¹ Rückwirkende Korrektur der at Equity-Bilanzierung für den Volkswagen Konzern gem. IAS 8, auf den Abschnitt „Anpassung bzw. Korrektur von Vorjahreswerten“ wird verwiesen.

Mio. €	VW ohne Hinzuwerb im GJ 2015	VW hinzuworbene Anteile im GJ 2015	VW Gesamt	2014
	2015	2015	2015	
Umsatzerlöse	213.292	53.029	-	202.458
Gesamtergebnis	-1.684	746	-	4.912
davon sonstiges Ergebnis	77	-324	-	-5.953
davon Gewinn aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	-1.761	1.070	-	10.865
Ergebnisanteil der nicht beherrschenden Anteile und Hybridkapitalgeber	-221	-58	-	-221
Effekte aus Mehrdividenden	-11	-3	-	-11
Effekte aus der unterjährigen Änderung des Kapitalanteils	-190	46	-	95
Ergebnis nach Steuern angepasst für die at Equity-Bewertung	-2.183	1.055	-	10.728
Dem Porsche SE Konzern zuzurechnendes Ergebnis nach Steuern	-652	9	-643	3.378
Ertrag aus erstmaligen Equity-Bewertung hinzuworbener Anteile	0	448	448	0
Effekte aus der Verwässerung des Kapitalanteils	-219	-20	-239	64 ¹
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen an der Volkswagen AG	-871	437	-434	3.442¹

Der Buchwert sonstiger at Equity bewerteter Anteile beträgt 38 Mio. € (31. Dezember 2014: 41 Mio. €). Das Ergebnis sonstiger at Equity bewerteter Anteile setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2015	2014
Gewinn aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	-2	-1
Sonstiges Ergebnis	-1	0
Gesamtergebnis	-3	-1

Die Vorjahreswerte entfallen auf den Zeitraum vom 3. September bis zum 31. Dezember 2014.

¹ Rückwirkende Korrektur der at Equity-Bilanzierung für den Volkswagen Konzern gem. IAS 8, auf den Abschnitt „Anpassung bzw. Korrektur von Vorjahreswerten“ wird verwiesen.

Konsolidierungsgrundsätze

Da die at Equity-Bewertung einen wesentlichen Einfluss auf die Vermögens- und Ertragslage des Porsche SE Konzerns hat, werden nachfolgend auch Konsolidierungsgrundsätze dargestellt, die nur innerhalb des Volkswagen Konzerns und des INRIX Konzerns (INRIX Inc. und deren Tochtergesellschaften) Anwendung finden.

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.

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt gemäß IFRS 3 nach der Erwerbsmethode.

Die Anschaffungskosten eines Unternehmenserwerbs bemessen sich nach IFRS 3 aus der Summe der zum Erwerbszeitpunkt übertragenen Gegenleistung, bewertet mit deren beizulegendem Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt, und der nicht beherrschenden Anteile am erworbenen Unternehmen. Die nicht beherrschenden Anteile können dabei entweder zu ihrem beizulegenden Zeitwert oder zum entsprechenden Anteil am identifizierbaren Nettoeintragsvermögen des erworbenen Unternehmens bewertet werden. Im Rahmen des Unternehmenszusammenschlusses entstandene Kosten werden aufwandswirksam erfasst und stellen somit keinen Bestandteil der Anschaffungskosten dar. Bedingte Gegenleistungen werden zum Erwerbszeitpunkt mit ihrem beizulegenden Zeitwert bewertet. Spätere Wertänderungen führen grundsätzlich nicht zu einer Anpassung der Bewertung im Erwerbszeitpunkt.

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.

Sofern die Anschaffungskosten des Unternehmenserwerbs die Differenz zwischen den zum beizulegenden Zeitwert zum Erwerbzeitpunkt bewerteten erworbenen identifizierbaren Vermögenswerten und übernommenen Schulden übersteigen, entsteht in Höhe des übersteigenden Betrags ein Geschäfts- oder Firmenwert. Unterschreiten hingegen die Anschaffungskosten des Unternehmenserwerbs die Differenz zwischen den zum beizulegenden Zeitwert zum Erwerbzeitpunkt bewerteten erworbenen identifizierbaren Vermögenswerten und übernommenen Schulden, wird der Differenzbetrag nach erfolgtem Reassessment in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

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

Aufwendungen und Erträge, Forderungen, Verbindlichkeiten und Rückstellungen sowie Zahlungsströme zwischen konsolidierten Unternehmen werden aufgerechnet. Zwischenergeb-

nisse aus konzerninternen Verkäufen von Vermögenswerten, die noch nicht an Dritte weiterveräußert sind, werden eliminiert. Für Konsolidierungsmaßnahmen mit ertragsteuerlichen Auswirkungen werden latente Steuern angesetzt, wobei aktive und passive latente Steuern saldiert werden, wenn der Steuergläubiger identisch ist und die Fristigkeiten übereinstimmen. Darüber hinaus werden Bürgschaften und Garantien, die von der Porsche SE oder einer ihrer konsolidierten Tochterunternehmen zu Gunsten anderer konsolidierter Tochterunternehmen übernommen werden, eliminiert.

Wenn die Möglichkeit der Beherrschung nicht mehr gegeben ist und das Mutterunternehmen weiterhin Anteile an dem bisherigen Tochterunternehmen hält, werden diese Anteile mit dem beizulegenden Zeitwert zum Zeitpunkt des Beherrschungsverlusts erfasst. Bei Börsennotierung entspricht der beizulegende Zeitwert der Anteile zum Zeitpunkt des Beherrschungsverlusts dem Produkt aus der Anzahl der weiterhin gehaltenen Anteile und dem Börsenkurs der Anteile zu diesem Zeitpunkt.

Bei der Entkonsolidierung eines bisherigen Tochterunternehmens wird die Differenz zwischen der erhaltenen Gegenleistung (bei Veräußerung) bzw. dem beizulegenden Zeitwert der verbleibenden Beteiligung (bei Teilveräußerungen oder sonstigen Beherrschungsverlusten) und dem abgehenden Nettoeigenvermögen (einschließlich eines abgehenden, noch vorhandenen Geschäfts- oder Firmenwerts aus der Kapitalkonsolidierung) sowie dem abgehenden Buchwert der nicht beherrschenden Anteile zum Zeitpunkt des Beherrschungsverlusts erfolgswirksam erfasst. Direkt im Eigenkapital erfasste Aufwendungen und Erträge des bisherigen Tochterunternehmens und at Equity bewerteter Anteile für Fremdwährungseffekte, zur Veräußerung gehaltene Wertpapiere, Cashflow Hedges werden zum Zeitpunkt des Beherrschungsverlusts ebenfalls erfolgswirksam ausgebucht. Im Eigenkapital erfasste versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Pensionsplänen werden hingegen erfolgsneutral in die angesammelten Gewinne umgegliedert. Eine gemäß IFRS 3 (rev. 2004) gebildete Neubewertungsrücklage wird im Zeitpunkt der Entkonsolidierung ebenfalls nicht erfolgswirksam ausgebucht, sondern erfolgsneutral in die angesammelten Gewinne umgebucht.

Bewertung at Equity

Die at Equity bewerteten Anteile werden zum Zeitpunkt der erstmaligen Einbeziehung at Equity bei erstmaligem Erwerb von Anteilen 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. Auf die Bewertung at Equity finden die Regelungen zur Vollkonsolidierung grundsätzlich entsprechende Anwendung. Ein sich ergebender Geschäfts- oder Firmenwert ist Bestandteil des Beteiligungsbuchwerts und wird weder planmäßig abgeschrieben noch einem separaten Wertminderungstest unterzogen. Ein entstandener passivischer Unterschiedsbetrag wird nach erfolgtem Reassessment zum Zeitpunkt der erstmaligen Einbeziehung at Equity erfolgswirksam erfasst.

In den Folgeperioden wird der Buchwert um die auf den Porsche SE Konzern entfallenden Veränderungen des Reinvermögens des assoziierten Unternehmens bzw. des Gemeinschaftsun-

ternehmens fortgeschrieben. Der Anteil des Konzerns am Ergebnis nach Steuern und nach nicht beherrschenden Anteilen wird in der Gewinn- und Verlustrechnung im Posten „Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen“ erfasst. In diesem Posten werden ebenfalls beteiligungsbuchwertmindernde Verwässerungseffekte im Falle einer unterproportionalen oder ausgebliebenen Teilnahme an einer auf Ebene der Beteiligung durchgeführten Kapitalerhöhung im Zeitpunkt des Entstehens der Verwässerung erfasst, die nicht zu einer Änderung des Status der Beteiligung als assoziiertes Unternehmen bzw. Gemeinschaftsunternehmen führt.

Änderungen von direkt im Eigenkapital erfassten Aufwendungen und Erträgen auf Ebene des assoziierten Unternehmens bzw. Gemeinschaftsunternehmens werden in einem separaten Posten innerhalb des Konzerneigenkapitals der Porsche SE erfasst. Erhaltene Ausschüttungen führen zu einer erfolgsneutralen Minderung des Beteiligungsbuchwerts. Sonstige Eigenkapitalveränderungen auf Ebene at Equity bewerteter Anteile enthalten die der Porsche SE zuzurechnenden anteiligen Änderungen in der Beteiligungsquote nicht beherrschender Anteilseigner im Konzern von at Equity bewerteten Beteiligungsunternehmen, die in deren Konzernabschluss nicht zu einer Änderung der Beherrschungssituation führen und infolgedessen dort erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst werden. Sonstige auf Ebene des Beteiligungsunternehmens erfolgsneutral erfasste Veränderungen des Eigenkapitals werden ebenfalls erfolgsneutral im Konzerneigenkapital der Porsche SE erfasst, sofern sie nicht zu einer Verwässerung des Kapitalanteils führen.

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 ihren 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 Nutzungswert wird hierbei auf Basis von geschätzten, vom at Equity bewerteten Unternehmen künftig erwirtschafteten Cashflows gemäß IAS 28.33a ermittelt. 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

In den Jahresabschlüssen der in den Konzernabschluss im Wege der Vollkonsolidierung oder at Equity einbezogenen Unternehmen werden Fremdwährungsposten bei ihrem Zugang mit dem Anschaffungskurs bewertet. Monetäre Vermögenswerte und Schulden in einer Fremdwährung werden zu jedem Stichtag unter Verwendung des Stichtagskurses in die funktionale Währung umgerechnet. Nicht-monetäre Posten, die zu historischen Anschaffungs- und Herstellungskosten in einer Fremdwährung bewertet wurden, werden mit dem Kurs am Tag des Geschäftsvorfalles umgerechnet. Nicht-monetäre Posten, die mit ihrem beizulegenden Zeitwert in einer Fremdwährung bewertet werden, werden mit dem Kurs umgerechnet, der zum Zeitpunkt der Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts gültig war. Kursgewinne und -verluste zum Bilanzstichtag werden ergebniswirksam erfasst.

Geschäfts- oder Firmenwerte sowie Anpassungen von Vermögenswerten und Schulden aus Unternehmenszusammenschlüssen an ihre beizulegenden Zeitwerte werden in den funktionalen Währungen der Tochterunternehmen geführt.

In Fremdwährung aufgestellte Abschlüsse werden gemäß IAS 21 in Euro umgerechnet. Die funktionale Währung der einbezogenen Gesellschaften entspricht dabei der Währung des primären Wirtschaftsumfelds, in dem das Unternehmen tätig ist.

Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden werden mit dem Stichtagskurs am Bilanzstichtag, das Eigenkapital wird mit Ausnahme der direkt im Eigenkapital erfassten Erträge und Aufwendungen zu historischen Kursen umgerechnet. Die Umrechnung der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt zum Durchschnittskurs. Aus der Umrechnung von Abschlüssen resultierende Umrechnungsdifferenzen werden bis zum Abgang des Tochterunternehmens ergebnisneutral als gesonderter Posten im Eigenkapital erfasst. Bei Abgang wird dieser gesonderte Posten erfolgswirksam aufgelöst.

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

		Bilanz Stichtagskurs			
		Porsche SE Konzern	VW Konzern ¹	Porsche SE Konzern	VW Konzern ¹
1 €=		31.12.2015	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2014
Argentinien	ARS	N/A	14,1351	N/A	10,2725
Australien	AUD	N/A	1,4897	N/A	1,4829
Brasilien	BRL	N/A	4,3117	N/A	3,2207
China	CNY	N/A	7,0608	N/A	7,5358
Großbritannien	GBP	N/A	0,7340	N/A	0,7789
Indien	INR	N/A	72,0215	N/A	76,7190
Japan	JPY	N/A	131,0700	N/A	145,2300
Kanada	CAD	N/A	1,5116	N/A	1,4063
Mexiko	MXN	N/A	18,9145	N/A	17,8679
Polen	PLN	N/A	4,2639	N/A	4,2732
Republik Korea	KRW	N/A	1.280,7800	N/A	1.324,8000
Russland	RUB	N/A	80,6736	N/A	72,3370
Schweden	SEK	N/A	9,1895	N/A	9,3930
Südafrika	ZAR	N/A	16,9530	N/A	14,0353
Tschechische Republik	CZK	N/A	27,0230	N/A	27,7350
USA	USD	1,0887	1,0887	1,2141	1,2141

¹ Einbeziehung at Equity.

	1 €=	Gewinn- und Verlustrechnung Durchschnittskurs			
		Porsche SE Konzern		VW Konzern ¹	
		2015	2015	2014	2014
Argentinien	ARS	N/A	10,26074	N/A	10,7723
Australien	AUD	N/A	1,4765	N/A	1,4724
Brasilien	BRL	N/A	3,6916	N/A	3,1228
China	CNY	N/A	6,9730	N/A	8,1883
Großbritannien	GBP	N/A	0,7260	N/A	0,8064
Indien	INR	N/A	71,1752	N/A	81,0689
Japan	JPY	N/A	134,2865	N/A	140,3772
Kanada	CAD	N/A	1,4176	N/A	1,4669
Mexiko	MXN	N/A	17,5998	N/A	17,6621
Polen	PLN	N/A	4,1828	N/A	4,1845
Republik Korea	KRW	N/A	1.255,7406	N/A	1.399,0295
Russland	RUB	N/A	68,0068	N/A	51,0113
Schweden	SEK	N/A	9,3545	N/A	9,0969
Südafrika	ZAR	N/A	14,1528	N/A	14,4065
Tschechische Republik	CZK	N/A	27,2850	N/A	27,5358
USA	USD	1,1095	1,1096	1,3285	1,3288

¹ Einbeziehung at Equity.

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Die Vermögenswerte und Schulden der Porsche SE und der im Wege der Vollkonsolidierung einbezogenen inländischen und ausländischen Tochterunternehmen werden einheitlich nach den im Porsche SE Konzern geltenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden angesetzt und bewertet. Auch auf Ebene der assoziierten Unternehmen und der Gemeinschaftsunternehmen der Porsche SE kommen grundsätzlich dieselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden zur Anwendung. Sofern erforderlich, werden Anpassungen vorgenommen.

Da die Ergebnisbeiträge der at Equity bewerteten Anteile einen wesentlichen Einfluss auf die Vermögens- und Ertragslage 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

Immaterielle Vermögenswerte, die nicht im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses entgeltlich erworben wurden, werden bei der erstmaligen Erfassung gemäß IAS 38 mit ihren Anschaffungskosten aktiviert. Die Anschaffungskosten von im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses erworbenen immateriellen Vermögenswerten entsprechen ihrem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt. In den Folgeperioden werden immaterielle Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten abzüglich etwaiger kumulierter planmäßiger Abschreibungen und kumulierter Wertminderungsaufwendungen erfasst.

Es wird dabei zwischen immateriellen Vermögenswerten mit bestimmbarer und mit unbestimmter Nutzungsdauer unterschieden.

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer werden unter Berücksichtigung etwaiger Wertminderungen planmäßig linear über ihre wirtschaftliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Die Nutzungsdauer beträgt im Wesentlichen drei Jahre. Nutzungsdauern, Restwerte und die Abschreibungsmethoden werden mindestens am Ende des Geschäftsjahres überprüft und bei Bedarf angepasst. Werden Anpassungen vorgenommen, werden diese als Schätzungsänderungen behandelt.

Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer sowie noch nicht nutzungsbereite immaterielle Vermögenswerte werden nicht planmäßig abgeschrieben. Hierzu gehören Geschäfts- oder Firmenwerte und Markennamen aus Unternehmenszusammenschlüssen sowie noch nicht der Abschreibung unterliegende, aktivierte Entwicklungskosten. Die Unbestimmtheit der Nutzungsdauer der Marken ergibt sich häufig aus der weiteren Nutzung und Pflege einer Marke und beruht daher auf der Einschätzung, dass der wirtschaftliche Nutzenzufluss aus diesen Vermögenswerten nicht auf einen bestimmten Zeitraum festgelegt werden kann. Mindestens einmal jährlich wird für jeden einzelnen Vermögenswert oder auf der Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten ein Wertminderungstest durchgeführt. Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer werden einmal jährlich dahingehend überprüft, ob die Einschätzung einer unbestimmten Nutzungsdauer weiterhin gerechtfertigt ist. Ist dies nicht mehr der Fall, wird die Änderung der Einschätzung von unbestimmter zu begrenzter Nutzungsdauer prospektiv vorgenommen.

Entwicklungskosten werden mit Ausnahme ihres aktivierungsfähigen Anteils nicht aktiviert, sondern erfolgswirksam in der Periode erfasst, in der sie anfallen. Aktiviert wird der Anteil, für den eine eindeutige Aufwandszuordnung möglich ist und der die übrigen Kriterien des IAS 38 kumulativ erfüllt. Die aktivierten Entwicklungskosten schließen alle dem Entwicklungsprozess

direkt zurechenbaren Einzel- und Produktionsgemeinkosten ein, die ab dem Zeitpunkt anfallen, an dem sämtliche Kriterien zur Aktivierung erfüllt sind. Aktivierte Entwicklungskosten werden unter Berücksichtigung etwaiger Wertminderungen ab Produktionsstart planmäßig linear über den erwarteten Produktlebenszyklus abgeschrieben. Dieser beträgt in der Regel zwischen zwei und zehn Jahren. Forschungskosten werden bei Entstehung als Aufwand erfasst.

Sachanlagen

Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet, vermindert um kumulierte planmäßige Abschreibungen entsprechend der wirtschaftlichen Nutzungsdauer sowie etwaige kumulierte außerplanmäßige Abschreibungen aufgrund von Wertminderungen. Bei Sachanlagen, die im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen erworben wurden, entsprechen die Anschaffungskosten dem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt. Selbst erstellte Sachanlagen sind zu Herstellungskosten aktiviert. Sie enthalten neben den direkt zurechenbaren Kosten auch anteilige produktionsbezogene Gemeinkosten. Investitionszuschüsse werden grundsätzlich von den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abgesetzt. Kosten für Reparaturen und Instandhaltung werden als laufender Aufwand erfasst.

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

Restwerte, Abschreibungsmethoden und Nutzungsdauern werden am Ende 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 Ausbuchtung 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 Periode erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, in der der Vermögenswert ausgebucht wird.

Leasingverhältnisse

Die Feststellung, ob eine Vereinbarung ein Leasingverhältnis beinhaltet, wird auf Basis des wirtschaftlichen Gehalts der Vereinbarung zum Zeitpunkt ihres Abschlusses getroffen und erfordert eine Einschätzung, ob die Erfüllung der vertraglichen Vereinbarung von der Nutzung eines bestimmten Vermögenswerts oder bestimmter Vermögenswerte abhängig ist und ob die Vereinbarung ein Recht auf die Nutzung des Vermögenswerts einräumt. Eine erneute Beurteilung ist nach dem Beginn des Leasingverhältnisses nur unter den Voraussetzungen des IFRIC 4 vorzunehmen.

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 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.

Soweit Konzerngesellschaften als Leasingnehmer im Rahmen von Operating-Leasing-Verhältnissen auftreten, das heißt, wenn nicht alle wesentlichen Chancen und Risiken im Zusammenhang mit dem Eigentum an die Konzerngesellschaften übergegangen sind, 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.

Soweit Konzerngesellschaften als Leasinggeber im Rahmen von Finanzierungsleasing auftreten, werden Forderungen in Zusammenhang mit diesen Leasingverhältnissen bei der erstmaligen Erfassung in Höhe des Nettoinvestitionswerts aktiviert.

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. Ein qualifizierter Vermögenswert liegt vor, wenn ein Zeitraum von mindestens einem Jahr zur Versetzung in den beabsichtigten gebrauchsbereiten oder verkaufsbereiten Zustand erforderlich ist. Weder im Geschäftsjahr 2015 noch im Geschäftsjahr 2014 wurden im Porsche SE Konzern Fremdkapitalkosten aktiviert.

Werthaltigkeitstest

An jedem Bilanzstichtag wird überprüft, ob Anhaltspunkte für eine Wertminderung vorliegen. 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 Anhaltspunkte durchgeführt. 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 beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten entspricht dem aus einem Verkauf eines Vermögenswerts zwischen unabhängigen, vertragswilligen Parteien erzielbaren Betrag nach Abzug etwaiger Veräußerungskosten. Veräußerungskosten sind zusätzlich entstehende Kosten, die aus dem Verkauf eines Vermögenswerts bzw. einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit resultieren. Der Nutzungswert wird auf Basis der geschätzten künftigen Cashflows aus der Nutzung und dem Abgang eines Vermögenswerts mit Hilfe des Discounted-Cashflow- oder des Ertragswertverfahrens 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.

Wertminderungen und Wertaufholungen werden gegebenenfalls ergebniswirksam im Posten Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, vermietete Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien erfasst.

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.

Die Anschaffungs- oder Herstellungskosten von Vorräten beinhalten die Kosten des Erwerbs sowie diejenigen Kosten, die dafür angefallen sind, die Vorräte an ihren derzeitigen Ort und in ihren derzeitigen Zustand zu versetzen. Die Herstellungskosten von selbst erstellten Erzeugnissen enthalten neben den Einzelkosten angemessene Teile der notwendigen Material- und Fertigungsgemeinkosten sowie fertigungsbedingte Abschreibungen und sonstige direkt zurechenbare Kosten.

Der Nettoveräußerungswert ist der geschätzte, im normalen Geschäftsgang erzielbare Verkaufserlös abzüglich der geschätzten Kosten bis zur Fertigstellung und der geschätzten notwendigen Vertriebskosten.

Sofern die Wertansätze am Abschlussstichtag aufgrund gesunkener Preise am Absatzmarkt nicht mehr realisierbar sind, werden entsprechende Wertkorrekturen vorgenommen.

Grundsätzlich werden gleichartige Gegenstände des Vorratsvermögens nach der Durchschnittsmethode bewertet.

Finanzinstrumente

Finanzinstrumente sind nach IAS 39 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) und zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte (Held for Trading, HfT),
- 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) und zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Verbindlichkeiten (Held for Trading, HfT) 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 für ein und dasselbe Finanzinstrument) ermittelt und gegebenenfalls anhand von Bestätigungen der Banken, die die Geschäfte abwickeln, überprüft. Im Zuge des Bewertungsprozesses werden die benötigten, öffentlich verfügbaren Marktdaten erhoben und gegebenenfalls aktualisiert. Insbesondere die Prämissen der durch Diskontierung der zukünftigen Zahlungsströme ermittelten beizulegenden Zeitwerte werden bei Bedarf validiert. Bei kurzfristigen finanziellen Vermögenswerten und Schulden, die nicht zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden, stellt der Buchwert eine vernünftige 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), 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.

Finanzinstrumente werden erfasst, sobald der Porsche SE Konzern Vertragspartei des Finanzinstruments wird. 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 zugrunde liegende Verpflichtung erfüllt, aufgehoben oder erloschen ist.

Originäre Finanzinstrumente

Finanzinstrumente, die zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden, enthalten die Finanzinstrumente der Kategorie „zu Handelszwecken gehalten“ und finanzielle Vermögenswerte, die beim erstmaligen Ansatz als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte eingestuft werden. Gewinne und Verluste aus der Folgebewertung werden erfolgswirksam im übrigen Finanzergebnis erfasst; Zins- und Dividenderträge werden hiervon gesondert innerhalb der Finanzerträge erfasst. Die Finanzinstrumente der Kategorie „zu Handelszwecken gehalten“ umfassen im Porsche SE Konzern derivative Finanzinstrumente. Rentenpapiere und Investmentfondsanteile wurden im Geschäftsjahr 2015 im Porsche SE Konzern erstmals als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert eingestuft, sofern diese nach den internen Vorgaben zur Investitionsstrategie und zum Risikomanagement zum beizulegenden Zeitwert gesteuert werden.

Finanzinstrumente, die bis zur Endfälligkeit gehalten werden, werden gegebenenfalls zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert. Gewinne und Verluste aus der Folgebewertung werden erfolgswirksam erfasst. Im Porsche SE Konzern werden zum Bilanzstichtag keine Finanzinstrumente gehalten, die dieser Kategorie zuzuordnen sind.

Finanzinstrumente, die der Kategorie zur Veräußerung verfügbar zuzuordnen sind, werden gegebenenfalls zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Eine Zuordnung zu dieser Kategorie erfolgt für nicht-derivative finanzielle Vermögenswerte, die als zur Veräußerung verfügbar klassifiziert sind und die keiner anderen Kategorie zugeordnet werden. 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. Beteiligungen, die in den Finanzanlagen ausgewiesen und nicht at Equity bewertet werden, stellen gegebenenfalls auch zur Veräußerung verfügbare Finanzinstrumente dar. 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, bis zur Endfälligkeit gehaltene Finanzinstrumente sowie Finanzschulden werden, sofern sie nicht mit Sicherungsinstrumenten im Zusammenhang stehen, mit ihren fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Dabei handelt es sich zum Bilanzstichtag insbesondere um Termingeldanlagen und flüssige Mittel, Asset-Backed Commercial Papers, sonstige finanzielle Forderungen, Finanzgarantien, 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 Garantiennehmer seine finanziellen Verpflichtungen nicht erfüllt. Für Finanzgarantien wird die Nettodarstellung gewählt. Damit werden die Haftungs-

vergütungen 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 2015 noch in der Vergleichsperiode 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.

Wertberichtigungen auf Forderungen werden regelmäßig auf separaten Wertberichtigungskonten erfasst.

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 grundsätzlich erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert erfasst und in den Folgeperioden jeweils mit dem beizulegenden Zeitwert neu bewertet.

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. Ansonsten werden sie der Kategorie „zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten“ zugeordnet.

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 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.

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 (auf Anhangangabe „Anpassung bzw. Korrektur von Vorjahreswerten“ wird verwiesen).

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 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 Verlustvorräte 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 versicherungsmathematische Bewertung der Pensionsrückstellungen beruht auf dem in IAS 19 vorgeschriebenen Anwartschaftsbarwertverfahren („Projected Unit Credit Method“) für leistungsorientierte Zusagen auf Altersversorgung. Bei diesem Verfahren werden neben den am Bilanzstichtag bekannten Renten und erworbenen Anwartschaften auch künftig zu erwartende Steigerungen von Gehältern und Renten berücksichtigt. Die Berechnung der Pensionsverpflichtungen beruht auf versicherungsmathematischen Gutachten unter Berücksichtigung biometrischer Rechnungsgrundlagen. 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. Bei der Bewertung der Pensionsrückstellungen und der Ermittlung der Pensionskosten wird die defined benefit obligation zugrunde gelegt. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste des Plans werden unter Berücksichtigung von latenten Steuern erfolgsneutral erfasst. Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand wird sofort erfolgswirksam erfasst. Der Dienstzeitaufwand wird im Personalaufwand ausgewiesen, die Nettozinsen aus Rückstellungszuführung und Erträgen 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.

Versicherungsverträge werden nach den Vorschriften des IFRS 4 bilanziert. Das in Rückdeckung genommene Versicherungsgeschäft wird jahrgenau ohne Zeitverzögerung bilanziert; Rückstellungen werden grundsätzlich nach den vertragsgemäßen Aufgaben der Zedenten gebildet. Für die Ermittlung einer Schadensrückstellung werden Schätzmethoden auf Grundlage von Annahmen über die weitere Schadensentwicklung angewendet.

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.

Anfallende Zinsen auf Steuerverpflichtungen werden basierend auf der jeweils berechneten Steuerverpflichtung in Höhe ihres bestmöglichen Schätzbetrags bzw. in Höhe der sich aus Bescheiden ergebenden Zahlungsverpflichtung separat in den sonstigen Rückstellungen bzw. den sonstigen Verbindlichkeiten erfasst.



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 ausgewiesen.

Verbindlichkeiten

Langfristige Verbindlichkeiten werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert. Differenzen zwischen historischen Anschaffungskosten und dem Rückzahlungsbetrag werden entsprechend der Effektivzinsmethode berücksichtigt. 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. Weder im Geschäftsjahr 2015 noch im Geschäftsjahr 2014 wurden im Porsche SE Konzern 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.

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 rätierlich über die Vertragslaufzeit. Bis zu diesem Zeitpunkt sind die Vermögenswerte bei kurzfristigen Vertragslaufzeiten in den Vorräten und bei langfristigen Vertragslaufzeiten in den vermieteten Vermögenswerten bilanziert.

Grundsätzlich werden Erträge für jeden Geschäftsvorfall separat erfasst. Sofern indes mehrere Geschäftsvorfälle in einer Art und Weise miteinander verknüpft sind, dass die wirtschaftlichen Auswirkungen ohne Bezugnahme auf die Gesamtheit dieser Geschäftsvorfälle nicht verständlich zu erfassen sind, werden die Kriterien zur Ertragsrealisation auf diese Geschäftsvorfälle gemeinsam angewendet.

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 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen 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 sowie bei verzinslichen zur Veräußerung gehaltenen Wertpapieren 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.

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 Porsche SE Konzerns 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 nicht wahrscheinlich ist bzw. die Höhe der Verpflichtung nicht ausreichend verlässlich geschätzt werden kann. Eventualschulden werden betragsmäßig nur in den Fällen angegeben, bei denen die Wahrscheinlichkeit des Abflusses von Ressourcen von der Unternehmensleitung nicht als sehr gering („remote“) 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 aktuell verfügbaren Erkenntnisse berücksichtigt.

Die wesentlichen Sachverhalte, die von Schätzungen 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, aktivierte Entwicklungskosten, Forderungen aus Finanzdienstleistungen oder at Equity-Beteiligungen. Darüber hinaus stellen auf dieser Ebene Nutzungsdauern und Abschreibungsmethoden, Restwerte von vermieteten Vermögenswerten, Zuwendungen der öffentlichen Hand, aktive latente Steuern, in den Verbindlichkeiten erfasste Andienungs- bzw. Ausgleichsansprüche, die Bewertung der Pensionsrückstellungen sowie die Bewertung von sonstigen Rückstellungen und Eventualschulden 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 (hierzu wird auf Anhangangabe [10] verwiesen), die Ermittlung von beizulegenden Zeitwerten für Vermögenswerte und Schulden im Rahmen von Kaufpreisallokationen für zusätzlich erworbene at Equity bewertete Anteile (auf Anhangangabe [4] wird verwiesen), Steuer- und sonstige Rückstellungen (hierzu wird insbesondere auf Anhangangaben [7] und [18] sowie auf die Erläuterungen zu Rechtsstreitigkeiten in Anhangangabe [24] verwiesen) und Eventualschulden dar.

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 hindeuten sowie den Ansatz von tatsächlichen und aktiven latenten Steuern (auf Anhangangaben [7] und [18] wird verwiesen), Rückstellungen (hierzu wird insbesondere auf Erläuterungen zu Rechtsstreitigkeiten in Anhangangabe [24] verwiesen) und Eventualschulden. Auf Ebene der Beteiligungsunternehmen stellen darüber hinaus zusätzlich die Parameter, die für die Bewertung von nicht an einem aktiven Markt gehandelten Optionen zugrunde gelegt werden, und der Ansatz von Rückstellungen wesentliche Ermessensentscheidungen dar.

Besonders hervorzuhebende Sachverhalte, deren Bilanzierung sowohl mit Schätz- als auch mit Ermessensunsicherheiten behaftet sind und somit eine wesentliche Auswirkung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Porsche SE Konzerns haben können, stellt insbesondere die im September 2015 bekannt gewordene Dieseldiagnostik auf Ebene des Volkswagen Konzerns dar. Zudem sind steuerliche Sachverhalte bei der Porsche SE mit Schätzungs- und Ermessensunsicherheiten behaftet.

Dieseldiagnostik

Am 18. September 2015 informierte die US-amerikanische Umweltbehörde 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. Volkswagen wird vorgeworfen, bei bestimmten Vierzylinder-Dieselmotoren der Baujahre 2009 bis 2015 im Prüfstandsbetrieb mittels einer nicht angegebenen Motorsteuerungssoftware die US-amerikanischen Vorgaben zu NO_x-Emissionen umgangen zu haben, um die Zulassungsbedingungen zu erfüllen. Die Umweltbehörde des US-Bundesstaates Kalifornien California Air Resources Board (CARB) kündigte im gleichen Zusammenhang eigene Untersuchungen an. Im Zuge der Veröffentlichungen von EPA und CARB nahmen Behörden weltweit in weiteren Rechtsordnungen ihre eigenen Untersuchungen auf.

In seiner Ad-hoc-Mitteilung vom 22. September 2015 informierte der Volkswagen Konzern darüber, dass Fahrzeuge mit Vierzylinder-Dieselmotoren vom Typ EA 189 mit einem Gesamtvolumen von weltweit rund 11 Mio. Fahrzeugen Auffälligkeiten bezüglich ihrer NO_x-Emissionen aufweisen. Ursache ist eine innermotorische Steuerungssoftware. Diese Fahrzeuge waren und

sind technisch sicher und fahrbereit. Für die drei europäischen Varianten des betroffenen Motortyps EA 189 stehen technische Lösungen bereit, die vom deutschen Kraftfahrtbundesamt gegenüber der Volkswagen AG und der AUDI AG grundsätzlich genehmigt wurden. Die Volkswagen Konzernmarken SEAT und ŠKODA haben von den jeweils zuständigen Typgenehmigungsbehörden – dem spanischen Industrieministerium und der Vehicle Certification Agency in Großbritannien – ebenfalls grundsätzliche Genehmigungen erhalten. In Nordamerika sind drei Varianten bestimmter Vierzylinder-Dieselmotoren betroffen. Aufgrund deutlich strengerer NO_x-Grenzwerte ist es in den USA eine größere technische Herausforderung, die Fahrzeuge so umzurüsten, dass alle gültigen Emissionsgrenzen eingehalten werden. Der Volkswagen Konzern befindet sich im intensiven Austausch mit den Behörden EPA und CARB zu angemessenen Abhilfemaßnahmen.

Am 2. November 2015 gab die EPA ebenfalls in Form einer „Notice of Violation“ bekannt, dass auch bei der Software von Fahrzeugen mit Dieselmotoren vom Typ V6 TDI mit 3,0 l Hubraum Unregelmäßigkeiten aufgedeckt worden seien. Auch in diesem Zusammenhang kündigte die CARB eigene Untersuchungen an.

Nach Gesprächen mit den Behörden EPA und CARB informierte Audi am 23. November 2015 die Öffentlichkeit darüber, dass Parameter der Software überarbeitet werden, um sie in den USA erneut zur Genehmigung vorzulegen. Die technischen Lösungen werden umgesetzt, sobald sie von den Behörden freigegeben sind. Betroffen sind rund 113.000 Fahrzeuge der Modelljahre 2009 bis 2016 der Marken Audi, Volkswagen Pkw und Porsche in den USA und Kanada.

Die weltweiten Lösungen umfassen je nach Baureihe, Modelljahr und Land zurzeit Software- und teilweise Hardware-Maßnahmen sowie Rückkäufe. In der Folge hat der Volkswagen Konzern direkt mit der Dieselthematik zusammenhängende Aufwendungen in Höhe von insgesamt 16,2 Mrd. € erfasst. Dies erfolgte überwiegend durch die Einstellung von Rückstellungen zur Durchführung von Feldmaßnahmen (Servicemaßnahmen und Rückrufe) beziehungsweise Rückkäufen in Höhe von 7,8 Mrd. € sowie mit 7,0 Mrd. € für Rechtsrisiken. Des Weiteren waren für Wertminderungen von Vermögenswerten 0,8 Mrd. € und für die in direktem Zusammenhang mit der Dieselthematik stehenden Vertriebsprogramme Aufwendungen in Höhe von 0,6 Mrd. € zu erfassen. Die Bewertung der Rückstellungen berücksichtigt den aktuellen Diskussionsstand mit den zuständigen Behörden und basiert, soweit möglich, auf Erfahrungen aus der Vergangenheit und auf Einschätzungen in Abhängigkeit der technischen Komplexität der betreffenden Abstellmaßnahme.

Aus der Dieselthematik resultieren zudem erhebliche rechtliche Risiken für den Volkswagen Konzern. Das U.S. Department of Justice (DOJ) hat am 4. Januar 2016 im Auftrag der EPA eine Klage gegen die Volkswagen AG, die AUDI AG sowie gegen weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns eingereicht. Die zivilrechtlich geltend gemachten Ansprüche basieren auf dem Vorwurf durch den Einsatz von illegaler Software (Defeat Device) gegen das amerikanische Gesetz zur Reinhaltung der Luft, den Clean Air Act, verstoßen zu haben. Die Klage umfasst sowohl die Vier- als auch die Sechszylinder-Dieselmotoren. Am 12. Januar 2016 informierte die CARB, dass sie wegen vermeintlicher Verstöße gegen den California Health and Safety Code sowie gegen verschiedene CARB-Vorschriften Zivilstrafen beantragen würde.

Die beschriebenen Vorwürfe sind Gegenstand intensiver und laufender Gespräche zwischen Volkswagen und der EPA beziehungsweise CARB; dies beinhaltet ebenfalls eine genaue Überprüfung der relevanten technischen Konzepte. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind die Untersuchungen noch nicht vollständig abgeschlossen.

Durch Bescheide vom 15. Oktober 2015 hat das deutsche Kraftfahrtbundesamt den Marken Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge und SEAT für diejenigen Fahrzeuge aus der Gesamtzahl der rund elf Millionen betroffenen Dieselfahrzeuge, für die das Kraftfahrtbundesamt die entsprechende Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung erteilt hat, einen Rückruf für die Mitgliedsstaaten der EU (EU28) angeordnet. Am 10. Dezember 2015 erging eine ähnliche Entscheidung in Bezug auf Audi-Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA189. Der dieser Anordnung zugrundeliegende Zeit- und Maßnahmenplan entspricht 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 in die Service-Werkstätten zurückgerufen. Nach derzeitigem Erkenntnisstand variieren die Umfänge der Abstellmaßnahmen je nach Motorvariante. Die technischen Lösungen umfassen je nach Baureihe und Modelljahr Software- und teilweise Hardware-Maßnahmen. Die Details dieser Maßnahmen werden eng mit dem Kraftfahrtbundesamt abgestimmt und sind von diesem vorab zu genehmigen. Es wird derzeit mit den Behörden der übrigen Mitgliedsstaaten der EU angestrebt, dass darüber hinaus keine öffentlich-rechtlichen Maßnahmen in anderen Mitgliedsstaaten in diesem Zusammenhang erfolgen. Die Konzernmarken SEAT und ŠKODA haben von den jeweils zuständigen Typengenehmigungsbehörden – dem spanischen Industrieministerium und der Vehicle Certification Agency in Großbritannien – ebenfalls grundsätzliche Genehmigungen erhalten. In einigen Ländern außerhalb der EU – unter anderem in der Schweiz, in Australien und in der Türkei – basiert die nationale Typengenehmigung auf einer vorherigen Anerkennung der EG/ECE-Typgenehmigung. Mit den Behörden dieser Staaten steht der Volkswagen Konzern ebenfalls in engem Kontakt, um entsprechende Maßnahmen abzustimmen.

Ein intensiver Austausch erfolgt ferner mit den Behörden in den USA und Kanada. Auch dort bedürfen die von Volkswagen geplanten Maßnahmen für die Vier- und Sechszylinder-Dieselmotoren einer Genehmigung. Aufgrund deutlich strengerer NO_x-Grenzwerte ist es in den USA eine größere technische Herausforderung, die Fahrzeuge so umzurüsten, dass alle gültigen Emissionsgrenzen eingehalten werden.

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

1. 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 Staatsanwaltschaft in Braunschweig, Deutschland) und/oder Verwaltungsverfahren (so zum Beispiel durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht in Deutschland) eröffnet beziehungsweise angekündigt worden. Der Kernsachverhalt der strafrechtlichen Ermittlungsverfahren wird von der Staatsanwaltschaft in Braunschweig ermittelt. Ob und gegebenenfalls in welcher Höhe daraus am Ende Geldbußen für das Unternehmen resultieren, unterliegt zum aktuellen Zeitpunkt Einschätzungsrisiken. In der Mehrheit der Verfahren schätzt Volkswagen deren Erfolgswahrscheinlichkeit bisher mit unter 50 % ein.

2. 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.

In diesem Zusammenhang sind derzeit verschiedene Klagen gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns anhängig.

Sammelverfahren gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns sind in verschiedenen Ländern, wie beispielsweise Australien, Israel, Italien, Großbritannien und den Niederlanden, anhängig. Das Verfahren in den Niederlanden ist auf reine Beweisaufnahme gerichtet. Die übrigen Sammelverfahren sind Klagen, mit denen unter anderem Schadensersatz geltend gemacht wird. Die Höhe dieser Ansprüche lässt sich aufgrund des frühen Stadiums der Verfahren noch nicht beziffern. In Südkorea sind verschiedene Massenverfahren (Individualklagen, in denen sich teilweise mehrere hundert Einzelkläger zusammengeschlossen haben) anhängig. Mit diesen Klagen werden Schadensersatzansprüche und die Rückabwicklung des Kaufvertrages inklusive der Rückzahlung des Kaufpreises geltend gemacht. In keinem der vorgenannten auf Schadensersatz gerichteten Verfahren wird von Volkswagen die Erfolgswahrscheinlichkeit der Kläger mit mehr als 50 % eingeschätzt.

Darüber hinaus sind Einzelklagen und ähnliche Verfahren gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in zahlreichen Ländern anhängig. In Deutschland und Österreich sind jeweils im zweistelligen Bereich Einzelklagen anhängig, die meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung des Kaufvertrags gerichtet sind. In der weit überwiegenden Zahl der Einzelklageverfahren wird die Erfolgswahrscheinlichkeit der Kläger von Volkswagen bisher mit unter 50 % eingeschätzt.

In welcher Größenordnung und mit welchen Erfolgsaussichten Kunden zukünftig über die bestehenden Klagen hinaus von der Möglichkeit einer Klageerhebung Gebrauch machen, kann derzeit nicht eingeschätzt werden. Zum einen sind derzeit keine abschließenden Ergebnisse der externen Untersuchung durch die Kanzlei Jones Day bekannt. Zum anderen laufen auch die staatsanwaltschaftlichen Ermittlungen noch.

Volkswagen arbeitet mit Hochdruck daran, die einleitend beschriebenen Abhilfemaßnahmen zu finalisieren. Die Umsetzung hat für die 2 l Motoren in der 4. Januarwoche 2016 bereits begonnen.

Volkswagen verfolgt das klare Ziel, durch die Umsetzung der geplanten Maßnahmen die Motorleistung, den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emission nicht nachteilig zu verändern.

3. Anlegerklagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

Aufgrund der Kursbewegungen bei Wertpapieren der Volkswagen AG im Nachgang zur Veröffentlichung der „Notices of Violation“ der EPA haben Anleger aus Deutschland und dem Ausland angekündigt, Schadensersatzansprüche gegen die Volkswagen AG zu prüfen. Der Volkswagen AG wurden bereits Klagen zugestellt, in denen insbesondere Schadensersatz aufgrund angeblichen Fehlverhaltens im Rahmen der Kommunikation auf dem Kapitalmarkt geltend gemacht wird. Parallel hierzu wurde teilweise die Durchführung eines Verfahrens nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz beantragt. Volkswagen ist der Auffassung, seine kapitalmarktrechtlichen Pflichten ordnungsgemäß erfüllt zu haben, so dass keine Rückstellungen gebildet wurden.

4. Verfahren in den USA/Kanada

Nach der Veröffentlichung 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.

Am 4. Januar 2016 reichte das U.S. Department of Justice (DoJ), Civil Division, im Auftrag der EPA eine zivilrechtliche Klage gegen die Volkswagen AG, die AUDI AG und bestimmte weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns ein. Mit der Klage werden gesetzliche Sanktionen gemäß dem U.S. Clean Air Act sowie ein bestimmter Unterlassungsanspruch beantragt.

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

Darüber hinaus ermittelt das DoJ in strafrechtlicher Hinsicht. Hierbei geht es um Vorwürfe der Verletzung verschiedener bundesrechtlicher Straftatbestände.

Eine Vielzahl vermeintlicher Sammelklagen seitens betroffener Kunden und Händler sind bei US-Bundesgerichten eingereicht und zur vorprozessualen Koordination an ein Bundesgericht im Bundesstaat Kalifornien verwiesen worden. Gefordert wird im Wesentlichen der Ersatz materieller Schäden. Die vorstehend angegebene zivilrechtliche Klage seitens des U.S. Department of Justice ist ebenfalls zur vorprozessualen Koordination an dasselbe Bundesgericht in Kalifornien verwiesen worden.

Überdies sind in den USA einige vermeintliche Sammelklagen, einige Einzelklagen von Kunden und einige staatliche oder kommunale Ansprüche bei einzelstaatlichen Gerichten eingereicht worden. Die Attorneys General von vier U.S.-Bundesstaaten (West Virginia, Texas, New Mexico und New Jersey) haben Klage bei einzelstaatlichen Gerichten mit dem Vorwurf eingereicht, dass die Volkswagen Group of America unzutreffende Werbung für Clean Diesel Fahrzeuge geschaltet habe und Kunden hierdurch irreführend zum Kauf von Volkswagen Dieselfahrzeugen verleitet worden seien. Vergleichbare Vorwürfe erhebt auch die United States Federal Trade Commission (FTC) mit ihrer Klage vom 29. März 2016 gegenüber der Volkswagen Group of America.

Über die vorstehend beschriebenen Klagen hinaus, für die Risikovorsorgen gebildet wurden, sind mehrere Schadensersatzklagen im Auftrag vermeintlicher Erwerber von sogenannten American Depository Receipts der Volkswagen AG wegen angeblicher erlittener Kursverluste infolge der in den „Notices of Violation“ der EPA beschriebenen Vorgänge ergangen. Auch diese Klagen sind, wie vorstehend beschrieben, zur Koordination an das Bundesgericht im Bundesstaat Kalifornien verwiesen worden. Volkswagen ist der Auffassung, seine kapitalmarktrechtlichen Pflichten ordnungsgemäß erfüllt zu haben, so dass keine Rückstellungen gebildet wurden.

5. Bewertung der Risiken aus der Dieseldematik

Zur Absicherung der derzeit bekannten Rechtsrisiken einschließlich angemessener Verteidigungs- und Rechtsberatungsaufwendungen im Zusammenhang mit der Dieseldematik wurden auf Basis des gegenwärtigen Kenntnisstands und aktueller Einschätzungen Rückstellungen in Höhe von 7,0 Mrd. € gebildet. Aufgrund des noch nicht abgeschlossenen Stadiums der unabhängigen und aufwendigen Untersuchungen, sowie der Vielschichtigkeit der einzelnen Einflussfaktoren und den noch andauernden Abstimmungen mit den Behörden unterliegen die gebildeten Rückstellungen und die weiteren latenten Rechtsrisiken zum Teil erheblichen Einschätzungsrisiken. Daneben werden aktuell Verhandlungen mit den Behörden in den USA über mögliche Investitionen in Umweltprojekte und die Elektromobilität geführt. Die Investitionen werden sich voraussichtlich auf rund 1,8 Mrd. € belaufen. Inhalt sowie zeitliche Verteilung der Investitionen sind derzeit noch unbestimmt.

Aus den beschriebenen erheblichen Einschätzungsrisiken aus der Dieselmaterie können sich entsprechende erhebliche Auswirkungen auf den Porsche SE Konzern ergeben. Dies betrifft insbesondere das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen (auf Anhangangabe [4] wird verwiesen), den at Equity-Buchwert für die Beteiligung an der Volkswagen AG (auf die Erläuterungen zum durchgeführten Werthaltigkeitstest in Anhangangabe [10] wird verwiesen) sowie Folgewirkungen einer geänderten Dividendenpolitik der Volkswagen AG.

Steuerliche Sachverhalte

Die Steuern stellen ebenfalls einen wesentlichen Sachverhalt dar, der von Schätzungen und Ermessensentscheidungen betroffen ist. Im Geschäftsjahr 2012 wurde eine steuerliche Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2006 bis 2008 begonnen, die im Geschäftsjahr 2014 abgeschlossen wurde. Darüber hinaus hat Ende 2015 eine steuerliche Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2009 bis 2013 begonnen. In den Veranlagungszeiträumen 2006 bis 2009 war die Porsche SE zunächst Rechtsnachfolgerin der Porsche AG und später Organträgerin und damit Steuerschuldnerin. Basierend auf den Ergebnissen aus der abgeschlossenen steuerlichen Außenprüfung bzw. dem zum Zeitpunkt der Abschlusserstellung gegebenen Kenntnisstand wurden für diese Veranlagungszeiträume bereits Zahlungen geleistet bzw. Rückstellungen erfasst (auf die Erläuterungen in den Anhangangaben [7] und [18] wird verwiesen). 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 können bzw. bereits geleistete Zahlungen teilweise zurückerstattet werden.

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 auf Ebene der Porsche SE passivierten Risiken, für die in der Berichtsperiode teilweise Zahlungen geleistet wurden, werden im Volkswagen Konzern zum Teil zu steuerlichen Vorteilen führen, die voraussichtlich durch die beste-

henden 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 Ende 2015 begonnenen steuerlichen Außenprüfung für den Veranlagungszeitraum 2009 können dazu führen, dass sich der mögliche Ausgleichsanspruch erhöhen oder vermindern kann.

Änderungen zugrunde liegender 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 die Auswirkungen der Dieseldispute, 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 verursacht werden können, betreffen insbesondere kurz- und mittelfristig prognostizierte Cashflows sowie die verwendeten Diskontierungssätze, Erwartungen bezüglich des globalen und branchenbezogenen Umfelds sowie die Einschätzung rechtlicher Risiken.

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 und der Entwicklung von Automobilmärkten zugrunde, die im Prognosebericht des Konzernlageberichts der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2015 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 2015 in Übereinstimmung mit den jeweiligen Übergangsvorschriften erstmals angewendet wurden. Keine dieser Neuerungen wurde auf freiwilliger Basis vorzeitig angewendet.

Jährliche Verbesserungen 2011-2013

Diese Änderungen betreffen folgende Standards:

- Änderung am Anwendungsbereich von IFRS 3: IFRS 3 ist nicht anwendbar auf die Bilanzierung der Schaffung einer gemeinsamen Vereinbarung im Abschluss des gemeinschaftlich geführten Unternehmens selbst.
- Änderung an IFRS 13: Änderungen bezüglich der Anwendbarkeit der Ausnahmeregelung in IFRS 13.48.
- Änderungen an IAS 40: Klarstellung, dass bei der Bestimmung, ob der Erwerb einer Immobilie der Definition eines Unternehmenszusammenschlusses gem. IFRS 3 entspricht und eine als Finanzinvestition gehaltene Immobilie im Sinne von IAS 40 umfasst, beide Standards unabhängig voneinander anzuwenden sind (IAS 40.7-14 vs. IFRS 3).

Diese Neuerung hatte keinen Einfluss auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage im Konzernabschluss der Porsche SE.

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

Änderungen an IAS 7: Anhangangaben zu Verbindlichkeiten aus Finanzierungsaktivitäten

Kern der an IAS 7 vorgenommenen Änderungen sind zusätzliche Anhangangaben, die es dem Abschlussadressaten ermöglichen sollen, die Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Finanzierungsaktivitäten des Unternehmens zu beurteilen. Die Änderungen sind erstmals in Geschäftsjahren anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2017 beginnen. Bei der erstmaligen Anwendung sind keine Vergleichsinformationen der Vorperioden zu berichten. Mit Ausnahme eventueller zusätzlicher Erläuterungen werden sich keine Auswirkungen auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns aus dieser Neuerung ergeben.

Änderungen an IAS 12: Ansatz latenter Steueransprüche für unrealisierte Verluste

Mit den Änderungen sollen diverse Fragestellungen in Bezug auf den Ansatz von aktiven latenten Steuern für nicht realisierte Verluste, die sich aus den Änderungen des beizulegenden Zeitwertes von Schuldinstrumenten ergeben und die im sonstigen Ergebnis erfasst werden, adressiert werden. Die Änderung ist erstmals in Geschäftsjahren anzuwenden, die am oder nach dem

1. Januar 2017 beginnen. Aus dieser Neuerung erwartet die Porsche SE keine wesentlichen Auswirkungen auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns.

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. Die Auswirkungen auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns werden analysiert.

Änderung an IFRS 15: Erstanwendungszeitpunkt von IFRS 15

Mit dieser Änderung wird der Erstanwendungszeitpunkt von IFRS 15 auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2018 beginnen, verschoben. Eine freiwillige vorzeitige Anwendung ist weiterhin gestattet. Aus dieser Neuerung erwartet die Porsche SE keine wesentlichen Auswirkungen auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns.

Änderung an IFRS 15: Klarstellungen

Durch die Änderung werden Klarstellungen zu folgenden Themenkomplexen in IFRS 15 vorgenommen:

- Identifizierung von Leistungsverpflichtungen (zur Abgrenzbarkeit im Kontext des Vertrags),
- Prinzipal-Agenten-Beziehungen (zu den Prinzipien zur Unterscheidung zwischen Prinzipal und Agent),
- Lizenzierung (zur Bestimmung der Art einer eingeräumten Lizenz sowie zu umsatz- und nutzungsabhängigen Lizenzentgelten), und
- Übergangsvorschriften (zu Erleichterungen bei retrospektiver Anwendung von IFRS 15).

Die vorgeschlagenen Änderungen sollen von den Unternehmen zeitgleich mit IFRS 15 eingeführt werden. Die Änderung ist daher erstmals in Geschäftsjahren anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2018 beginnen. Aus dieser Neuerung erwartet die Porsche SE keine wesentlichen Auswirkungen auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns.

Änderung an IFRS 10 und IAS 28: Veräußerung oder Einbringung von Vermögenswerten zwischen einem Investor und einem assoziierten Unternehmen oder Joint Venture sowie Verschiebung des Erstanwendungszeitpunkts dieser Änderung

Mit dieser Änderung wird eine zwischen IFRS 10 und IAS 28 bestehende Inkonsistenz beseitigt. Es erfolgt eine Klarstellung in Bezug auf die Erfassung nicht realisierter Erfolge aus Transaktionen zwischen einem Investor und einem assoziierten Unternehmen oder Joint Venture. Sofern die Transaktion einen Geschäftsbetrieb im Sinne von IFRS 3 betrifft, hat eine vollständige

Erlöserfassung beim Investor zu erfolgen. Betrifft die Transaktion nur die Veräußerung von Vermögenswerten, welche keinen Geschäftsbetrieb darstellen, so ist eine Teilerfolgserfassung vorzunehmen. Der Erstanwendungszeitpunkt dieser Änderung wurde auf unbestimmte Zeit verschoben; eine vorzeitige Anwendung auf freiwilliger Basis ist möglich. Aus dieser Neuerung werden keine Auswirkungen auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage erwartet.

Darüber hinaus wurden bereits in Konzernabschlüssen für die Vorjahre weitere Neuerungen dargestellt, die auch im Geschäftsjahr 2015 noch nicht angewendet wurden. Bezüglich der Einschätzung der möglichen Auswirkungen hieraus auf künftige Konzernabschlüsse ergaben sich keine Änderungen. Aus den im Geschäftsjahr 2016 erstmals verpflichtend anzuwendenden IFRS 14, den jährlichen Verbesserungen 2010-2012 und 2012-2014, den in Bezug auf Beiträge von Arbeitnehmern geänderten IAS 19, den Änderungen an IAS 16 und IAS 41 zu fruchttragenden Pflanzen, den Änderungen an IAS 16 und IAS 38 in Bezug auf akzeptable Abschreibungsmethoden, den Änderungen zu IFRS 11 zur Bilanzierung von Anteils erworben an einer gemeinschaftlichen Tätigkeit, den Änderungen an IAS 27 bezüglich der Anwendung der Equity-Methode im Einzelabschluss, den Änderungen an IAS 1 bezüglich Darstellung einzelner Posten sowie zu Struktur und Inhalt von Anhangangaben (sog. Disclosure Initiative) und den Änderungen an IFRS 10, 12 und IAS 28 bezüglich der Anwendung der Ausnahme von der Konsolidierungspflicht für Investmentgesellschaften werden – mit Ausnahme der im geänderten IAS 1 geforderten Darstellung des sonstigen Ergebnis, das auf assoziierte Unternehmen entfällt, die at Equity bilanziert werden – keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Porsche SE erwartet.

Eine freiwillige vorzeitige Anwendung der Neuerungen, bevor dies nach den Übergangsvorgaben des IASB erstmals verpflichtend erforderlich ist, ist nicht geplant.

Anpassung bzw. Korrektur von Vorjahreswerten

a) Anpassung der Darstellung von Termingeldanlagen

Zur Erhöhung der Transparenz wurde erstmalig der ursprüngliche Bilanzposten „Flüssige Mittel und Termingeldanlagen“ in die separaten Bilanzposten „Flüssige Mittel“ in Höhe von 712 Mio. € (31. Dezember 2014: 983 Mio. €; 1. Januar 2014: 462 Mio. €) und „Termingeldanlagen“ in Höhe von 550 Mio. € (31. Dezember 2014: 1.289 Mio. €, 1. Januar 2014: 2.450 Mio. €) aufgegliedert und der Ausweis in der Bilanz somit angepasst. Im Posten „Termingeldanlagen“ werden Geldanlagen mit einer ursprünglichen Laufzeit von mehr als drei Monaten erfasst, während der Bilanzposten „Flüssige Mittel“ Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente mit einer ursprünglichen Laufzeit von bis zu drei Monaten enthält.

b) Korrektur der at Equity bewerteten Anteile an der Volkswagen AG

Die Porsche SE hat festgestellt, dass der Buchwert der at Equity bewerteten Anteile an der Volkswagen AG in der Vergangenheit aufgrund von im Rahmen der Kaufpreisallokation zum

3. Dezember 2009 zu niedrig bewerteten Pensionsrückstellungen des Volkswagen Konzerns zu hoch ausgewiesen war. Daher waren gem. IAS 8 rückwirkende Korrekturen des Buchwerts aus at Equity bewerteten Anteilen erforderlich, die sich auch auf andere Abschlussposten auswirkten.

Im Einzelnen wurden folgende Korrekturen vorgenommen:

Mio. €	vor Korrektur	Korrektur	nach Korrektur
1.1.2014			
Konzernbilanz			
At Equity bewertete Anteile	28.222	-315	27.907
Gewinnrücklagen	25.280	-313	24.967
Passive latente Steuern	36	-2	34

Mio. €	vor Korrektur	Korrektur	nach Korrektur
2014			
Konzern-Gesamtergebnisrechnung			
Veränderung des Ergebnisses nach Steuern	3.028	7	3.035
Veränderung des Gesamtergebnisses	1.088	7	1.095
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung			
Ergebnis vor Steuern	3.287	7	3.294
davon Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	3.434	7	3.441
Ergebnis nach Steuern	3.028	7	3.035
davon Ergebnisanteil Aktionäre der Porsche Automobil Holding SE	3.028	7	3.035
Ergebnis je Stammaktie (verwässert und unverwässert)	9,88	0,02	9,90
Ergebnis je Vorzugsaktie (verwässert und unverwässert)	9,89	0,02	9,91

Mio. €	vor Korrektur	Korrektur	nach Korrektur
1.1.2015			
Konzernbilanz			
At Equity bewertete Anteile	27.713	-308	27.405
Gewinnrücklagen	24.303	-306	23.997
Passive latente Steuern	38	-2	36

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und zur Konzern-Kapitalflussrechnung

[1] Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2015	2014
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und abgegrenzten Schulden	7	12
Erträge aus Währungskursveränderungen	0	1
Übrige sonstige betriebliche Erträge	0	1
	7	14

Die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und abgegrenzten Schulden resultieren in der Berichtsperiode wie im Vorjahr vor allem aus der Auflösung von Rückstellungen für Prozesskosten.

[2] Personalaufwand

Mio. €	2015	2014
Löhne und Gehälter	13	14
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	2	1
	15	15
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt		
Indirekter Bereich	33	35
Mitarbeiter gem. § 314 Abs. 1 Nr. 4 HGB	33	35
Sonstige	1	1
Gesamt	34	36

[3] Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2015	2014
Rechts- und Beratungskosten	12	23
Sonstige Fremdleistungen	9	10
Sonstige Steuern	2	15
Übernahme von Verpflichtungen aus steuerlichen Sachverhalten	0	14
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	8	8
	31	70

Die sonstigen Fremdleistungen betreffen insbesondere Aufwendungen im Zusammenhang mit der Durchführung von Hauptversammlungen der Porsche SE.

Die sonstigen Steuern betreffen weitgehend Zuführungen zu Rückstellungen.

Die Übernahme von Verpflichtungen aus steuerlichen Sachverhalten im Vorjahr enthält Beträge aus Erstattungsverpflichtungen gegenüber assoziierten Unternehmen aus Vorperioden.

In den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind im Wesentlichen Aufwendungen für Mieten und Versicherungen, Reisekosten sowie in der Berichtsperiode Nachzahlungen für IHK-Beiträge enthalten.

[4] Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen

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

Mio. €	2015	2014
Ertrag aus der erstmaligen Equity-Bewertung hinzuerworbener Anteile	448	0
Ergebnis aus der laufenden at Equity-Bewertung vor Kaufpreisallokationen	- 561	3.458
Effekte aus Kaufpreisallokationen	- 84	- 81
Ergebnis aus der laufenden at Equity-Bewertung	- 197	3.377
Effekte aus der Verwässerung des Kapitalanteils	- 239	64 ¹
	- 436	3.441¹

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

Der Ertrag aus der erstmaligen Equity-Bewertung hinzuerworbener Anteile resultiert aus der Differenz zwischen dem anteiligen neubewerteten Eigenkapital des Volkswagen Konzerns unter Berücksichtigung von Effekten aus der hierfür durchgeführten Kaufpreisallokation und den Anschaffungskosten der 1,5 % der Stammaktien der Volkswagen AG, die die Porsche SE Ende September 2015 von der Suzuki Motor Corporation erworben hat. Deren Preis orientierte sich am Börsenkurs, der zum Erwerbszeitpunkt stark von den Unsicherheiten hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen aus der Dieselthematik im Volkswagen Konzern beeinflusst war.

Der Ertrag ist im Wesentlichen dadurch begründet, dass die Fundamentaldaten des Volkswagen Konzerns, die z.B. insbesondere bei der Bewertung der Marken und der at Equity

¹ Rückwirkende Korrektur der at Equity-Bilanzierung für den Volkswagen Konzern gem. IAS 8, auf den Abschnitt „Anpassung bzw. Korrektur von Vorjahreswerten“ wird verwiesen.

bewerteten Anteile in die Berechnung des anteiligen Neubewerteten Eigenkapitals des Volkswagen Konzerns einfließen, nicht vollständig in den Anschaffungskosten reflektiert wurden. Zudem waren aus der Dieseldematik resultierende negative Einflüsse auf den Börsenkurs und somit den Kaufpreis bei der Kaufpreisallokation nicht im gleichen Maß bilanziell zu berücksichtigen. Die auf Ebene des Volkswagen Konzerns zum 31. Dezember 2015 gebildeten Risikovorsorgen in Höhe von insgesamt 16,2 Mrd. € (auf die Erläuterungen zur Dieseldematik im Abschnitt „Schätzungen und Beurteilungen des Managements“ wird verwiesen) wurden im Rahmen der Kaufpreisallokation nahezu vollständig als stille Lasten berücksichtigt, da ihnen bezüglich des Erwerbszeitpunkts ein wertaufhellender Charakter beizumessen war.

Die Bewertung der Marken erfolgte mittels der Lizenzpreisanalogie-Methode. Im Rahmen der Anwendung der Lizenzpreisanalogie wurde der Zeitwert der Marken über eine fiktive Lizenzzahlung bezogen auf einen markenrelevanten Umsatz basierend auf der aktuellen Planung des Volkswagen Konzerns ermittelt. Die Lizenzrate wurde unter Heranziehung von internen Studien und Daten unter Berücksichtigung der erwarteten Auswirkungen der Dieseldematik ermittelt; bei der Bewertung wurde eine nachhaltige Wachstumsrate von 1,0 % unterstellt. Die at Equity bewerteten Anteile wurden im Wesentlichen auf Basis der Discounted Cashflow-Methode („DCF“) bewertet. Als Grundlage wurden hierfür ebenfalls die aktuelle Planung des Volkswagen Konzerns sowie eine nachhaltige Wachstumsrate von 1,0 % herangezogen. Für die Bewertung der Marken und der at Equity bewerteten Anteile wurden länder- und vermögenswertspezifische Kapitalkostensätze nach Steuern zwischen 6,1 % und 12,4 % zugrunde gelegt.

Da die Kaufpreisallokation zum Zeitpunkt der Erstellung des Konzernabschlusses noch nicht abgeschlossen war, ist der ausgewiesene Ertrag als vorläufig zu betrachten. Insbesondere weitere Erkenntnisse auf Ebene des Volkswagen Konzerns in Bezug auf die Risiken aus der Dieseldematik können zu einer künftigen Anpassung führen.

Die Effekte aus der Verwässerung des Kapitalanteils in der Berichtsperiode in Höhe von -239 Mio. € resultieren aus der Ausgabe von Vorzugsaktien im Zusammenhang mit von der Volkswagen AG begebenen Pflichtwandelanleihen. Diese setzen sich aus der Differenz zwischen der Umgliederung bislang erfolgsneutral im Eigenkapital erfasster sonstiger Eigenkapitalveränderungen auf Ebene at Equity bewerteter Anteile (auf die Erläuterungen in Anhangangabe [16] wird verwiesen) und dem anteiligen Abgang des at Equity-Buchwerts in Höhe von insgesamt -260 Mio. € sowie aus der Ausbuchung anteiliger reklassifizierbarer, direkt im Eigenkapital erfasster Aufwendungen und Erträge in Höhe von 21 Mio. € zusammen.

Die Effekte aus der Verwässerung des Kapitalanteils in Höhe von 64 Mio. €¹ in der Vergleichsperiode resultierten aus der am 3. Juli 2014 auf Ebene der Volkswagen AG beschlossenen Kapitalerhöhung durch die Ausgabe von Vorzugsaktien gegen Bareinlage, an der die Porsche SE nicht teilgenommen hatte. Diese setzten sich aus der Differenz zwischen anteiliger Kapitalzuführung auf Ebene des Volkswagen Konzerns und anteiligem Abgang des at

¹ Rückwirkende Korrektur der at Equity-Bilanzierung für den Volkswagen Konzern gem. IAS 8, auf den Abschnitt „Anpassung bzw. Korrektur von Vorjahreswerten“ wird verwiesen.

Equity-Buchwerts in Höhe von 38 Mio. €¹ sowie aus der Ausbuchung anteiliger reklassifizierbarer, direkt im Eigenkapital erfasster Aufwendungen und Erträge in Höhe von 26 Mio. € zusammen.

[5] Finanzierungsaufwendungen

Mio. €	2015	2014
Zinsaufwendungen aus Darlehen gegenüber assoziierten Unternehmen	21	21
Zinsen auf nachträgliche Steuerzahlungen	20	61
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	2	5
	43	87

Die Zinsen auf nachträgliche Steuerzahlungen enthalten Zahlungen sowie Zuführungen zu Rückstellungen für erwartete Zinsen auf nachträgliche Steuerzahlungen (auf die Erläuterungen zu steuerlichen Sachverhalten im Abschnitt „Schätzungen und Beurteilungen des Managements“ und Anhangangabe [7] wird verwiesen).

In den Finanzierungsaufwendungen sind Zinsaufwendungen aus Finanzinstrumenten in Höhe von 23 Mio. € (Vorjahr: 26 Mio. €) enthalten, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden.

[6] Übriges Finanzergebnis

Mio. €	2015	2014
Erträge aus Steuerzinsen	59	0
Aufwendungen aus Rentenpapieren und Investmentfondsanteilen	-1	0
Erträge aus derivativen Finanzinstrumenten	6	0
Aufwendungen aus derivativen Finanzinstrumenten	-9	0
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	7	11
	62	11

Die Erträge aus Steuerzinsen betreffen Rückerstattungen von in der Vergangenheit bezahlten Steuerzinsen und erhaltene Zinsen auf Steuererstattungen.

In den Finanzerträgen sind Zinserträge aus Finanzinstrumenten in Höhe von 7 Mio. € (Vorjahr: 11 Mio. €) enthalten, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden.

¹ Rückwirkende Korrektur der at Equity-Bilanzierung für den Volkswagen Konzern gem. IAS 8, auf den Abschnitt „Anpassung bzw. Korrektur von Vorjahreswerten“ wird verwiesen.

[7] Ertragsteuern

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

Mio. €	2015	2014
Tatsächlicher Steueraufwand/-ertrag	- 169	255
davon periodenfremde Erträge/Aufwendungen	- 169	255
Latenter Steueraufwand/-ertrag	- 14	4
Ertragsteuern	- 183	259

Sämtliche Ertragsteuern fielen im Inland an.

Die steuerliche Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2006 bis 2008 wurde im Geschäftsjahr 2014 abgeschlossen. Mit der steuerlichen Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2009 bis 2013 wurde in der Berichtsperiode begonnen.

Die Porsche SE hatte zur Vermeidung von Steuernachzahlungszinsen im Geschäftsjahr 2014 und Anfang des Geschäftsjahres 2015 Zahlungen im Zusammenhang mit Bescheiden für den Veranlagungszeitraum 2009 geleistet. Diese Bescheide wichen teilweise von der steuerlichen Rechtsauffassung der Porsche SE ab und wurden daher mit Rechtsbehelf angefochten. Aufgrund einer Entscheidung der Finanzverwaltung bezüglich des Rechtsbehelfs hat die Porsche SE Ende des Geschäftsjahres 2015 geänderte Steuerbescheide für den Veranlagungszeitraum 2009 erhalten. Diese führten zu einer Rückerstattung von Steuerzahlungen in Höhe von 221 Mio. € nebst Zinsen in Höhe von 59 Mio. €. Die Bescheide stehen unter dem Vorbehalt der Nachprüfung. Des Weiteren ergaben sich im Geschäftsjahr 2015 Aufwendungen für Vorperioden in Höhe von 52 Mio. €.

Der Gesamtsteuersatz für die Inlandsgesellschaften betrug 30,5 % (Vorjahr: 30,5 %).

Bisher noch nicht genutzte Verlustvorträge, für die keine aktiven latenten Steuern erfasst wurden, bestehen in Höhe von 1.891 Mio. € (Vorjahr: 2.337¹ Mio. €) und sind unverfallbar.

In der Berichtsperiode liegen abzugsfähige temporäre Differenzen in Höhe von 21 Mio. € (Vorjahr: 23 Mio. €) vor, auf die keine latenten Steuern gebildet wurden.

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

¹ Rückwirkende Korrektur der at Equity-Bilanzierung für den Volkswagen Konzern gem. IAS 8, auf den Abschnitt „Anpassung bzw. Korrektur von Vorjahreswerten“ wird verwiesen.

Mio. €	2015	2014
Ergebnis vor Steuern	- 456	3.294 ¹
Konzernsteuersatz	30,5 %	30,5 %
Erwartete Ertragsteuern	- 139	1.005¹
Steuersatzbedingte Abweichungen	0	1
Abweichung in der steuerlichen Bemessungsgrundlage	98	- 1.018
Ansatz und Bewertung latente Steuern	27	16 ¹
Aperiodische Effekte	- 169	255
Ausgewiesene Ertragsteuern	- 183	259

Der Posten „Abweichung in der steuerlichen Bemessungsgrundlage“ bezieht sich im Wesentlichen auf die Steuerbefreiung bzw. Nichtabzugsfähigkeit des Ergebnisses aus at Equity bewerteten Anteilen und die Nichtabzugsfähigkeit von Zinsen auf Steuernachzahlungen bzw. der Zuführung zu den Rückstellungen für Zinsen auf Steuernachzahlungen. Der Überleitungsposten „Ansatz und Bewertung latente Steuern“ enthält im Wesentlichen nicht angesetzte latente Steuern bzw. die Auflösung von aktiven latenten Steuern auf Verlustvorträge in Höhe von 25 Mio. € (Vorjahr: nicht angesetzte latente Steuern bzw. Auflösung von aktiven latenten Steuern auf Verlustvorträge in Höhe von 19¹ Mio. €). Die aperiodischen Effekte resultieren aus den beschriebenen, im Geschäftsjahr 2015 erhaltenen Steuerzahlungen für Vorjahre sowie aus vorgenommenen Zuführungen zu Rückstellungen im Zusammenhang mit ergangenen Bescheiden für den Veranlagungszeitraum 2009 (Vorjahr: geleistete Steuernachzahlungen für Vorjahre sowie aus hierfür vorgenommenen Zuführungen zu Rückstellungen).

¹ Rückwirkende Korrektur der at Equity-Bilanzierung für den Volkswagen Konzern gem. IAS 8, auf den Abschnitt „Anpassung bzw. Korrektur von Vorjahreswerten“ wird verwiesen.

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

	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2015	31.12.2014
Mio. €				
At Equity bewertete Anteile	0	0	53	89 ¹
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	0	0	1	1
Steuerliche Verlustvorträge	29	51 ¹	0	0
Pensionsrückstellungen	3	3	0	0
Sonstige Rückstellungen	0	0	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	0	0	0	0
Wertberichtigung auf aktive latente Steuern	0	0	0	0
Wertaufholung auf aktive latente Steuern	0	0	0	0
Bruttowert	32	54	54	90 ¹
Saldierung	-32	-54	-32	-54
Bestand laut Konzernbilanz	0	0	22	36

¹ Rückwirkende Korrektur der at Equity-Bilanzierung für den Volkswagen Konzern gem. IAS 8, auf den Abschnitt „Anpassung bzw. Korrektur von Vorjahreswerten“ wird verwiesen.

Mit Ausnahme der latenten Steuern auf Pensionsrückstellungen werden sämtliche dargestellten Veränderungen der aktiven und passiven latenten Steuern erfolgswirksam erfasst.

[8] Ergebnis je Aktie

		2015	2014
Ergebnis nach Steuern	Mio. €	-273	3.035 ¹
Davon Ergebnisanteil Aktionäre der Porsche SE	Mio. €	-273	3.035 ¹
Ergebnisanteil Stammaktien (unverwässert)	Mio. €	-137,0	1.517,0 ¹
Ergebnisanteil Vorzugsaktien (unverwässert)	Mio. €	-136,0	1.518,0 ¹
Ergebnisanteil Stammaktien (verwässert)	Mio. €	-137,0	1.517,0 ¹
Ergebnisanteil Vorzugsaktien (verwässert)	Mio. €	-136,0	1.518,0 ¹
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)	€	-0,90	9,90 ¹
Ergebnis je Vorzugsaktie (unverwässert)	€	-0,89	9,91 ¹
Ergebnis je Stammaktie (verwässert)	€	-0,90	9,90 ¹
Ergebnis je Vorzugsaktie (verwässert)	€	-0,89	9,91 ¹

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.

[9] 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 (einschließlich Geldanlagen in Wertpapiere und Termingelder) sowie Finanzierungstätigkeit unterteilt. Die Zahlungsmittelzu- und -abflüsse aus der Investitions- und Finanzierungstätigkeit werden nach der direkten Methode dargestellt.

¹ Rückwirkende Korrektur der at Equity-Bilanzierung für den Volkswagen Konzern gem. IAS 8, auf den Abschnitt „Anpassung bzw. Korrektur von Vorjahreswerten“ wird verwiesen.

Im Zahlungsmittelzu- und -abfluss aus der Investitionstätigkeit sind Auszahlungen aus dem Erwerb von Anteilen an assoziierten Unternehmen sowie aus der Veränderung der Geldanlagen in Wertpapiere und Termingelder enthalten.

Der Zahlungsmittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit betrifft Zahlungsmittelabflüsse aus Dividendenzahlungen.

Demgegenüber wird, ausgehend vom Ergebnis nach Steuern, der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit indirekt abgeleitet. Dazu wird das Ergebnis nach Steuern um nicht zahlungswirksame Aufwendungen und Erträge, das sind im Wesentlichen die Veränderungen der Rückstellungen und 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.

Im Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit sind enthalten:

Mio. €	2015	2014
Gezahlte Zinsen	-22	-24
Erhaltene Zinsen	5	7

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.

Erläuterungen zur Konzernbilanz

[10] At Equity bewertete Anteile

Die at Equity bewerteten Anteile betreffen nahezu ausschließlich den Buchwert für die Beteiligung an der Volkswagen AG.

Die Porsche SE hat sich Ende September 2015 mit der Suzuki Motor Corporation, Shizuoka/Japan über den außerbörslichen Erwerb von 1,5 % der Stammaktien der Volkswagen AG geeinigt. Die Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG stieg damit von 50,7 % auf 52,2 % der Stammaktien. Der Anteil am gezeichneten Kapital der Volkswagen AG erhöhte sich im Erwerbszeitpunkt auf 32,4 %. Durch die Ausgabe von Vorzugsaktien bis zum 9. November 2015 im Zusammenhang mit von der Volkswagen AG begebenen Pflichtwandelanleihen reduzierte sich der Anteil der Porsche SE am gezeichneten Kapital der Volkswagen AG auf 30,8 %. Diese Verwässerung führte zu einer Verminderung des at Equity-Buchwerts um 1.339 Mio. €. Der gegenläufige Effekt aus der Kapitalerhöhung wurde in früheren Berichtsperioden erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst und im Geschäftsjahr 2015 erfolgswirksam in das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen umgliedert (auf die Erläuterungen in Anhangangabe [16] wird verwiesen).

Am 21. Februar 2014 hatte die Volkswagen AG ein freiwilliges öffentliches Angebot an die Aktionäre der Scania Aktiebolag („Scania“) zur Übernahme aller Scania-Aktien zu einem Preis von 200 SEK in bar je Aktie angekündigt, unabhängig von der Aktiengattung. Am 13. Mai 2014 erklärte die Volkswagen AG, dass das Angebot vollzogen wird. Volkswagen hatte ein Squeeze-out-Verfahren in Bezug auf die im Rahmen des Angebots nicht angedienten Scania-Aktien eingeleitet. Der hieraus resultierende, auf Ebene des Volkswagen Konzerns erfolgsneutral im Eigenkapital zu erfassende Effekt führte auf Ebene der Porsche SE zu einer erfolgsneutralen Verminderung der at Equity bewerteten Anteile um 1.471 Mio. €. Zur teilweisen Refinanzierung hatte die Volkswagen AG am 3. Juni 2014 eine Kapitalerhöhung durch die Ausgabe von Vorzugsaktien aus genehmigtem Kapital gegen Bareinlage beschlossen, an der die Porsche SE nicht teilgenommen hatte. Der Kapitalanteil der Porsche SE an der Volkswagen AG hatte sich infolgedessen von 32,2 % auf 31,5 % reduziert. Diese Verwässerung führte zu einer Erhöhung des at Equity-Buchwerts um 38 Mio. €¹.

Im Oktober 2014 hat die Porsche SE die bisher bestehende Kreditlinie mit einer Laufzeit bis zum 30. November 2014 vorzeitig gekündigt und eine neue Kreditlinie mit einem Volumen von ebenfalls 1.000 Mio. € und einer Laufzeit von fünf Jahren abgeschlossen. Die Bereitstellungsgebühr fällt quartalsweise an und konnte im Rahmen der Refinanzierung deutlich reduziert werden. 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.

Die Regelungen der bisher bestehenden Kreditlinie sahen vor, dass 70 Mio. von der Porsche SE an der Volkswagen AG gehaltene Stammaktien für die ungenutzte revolvingende

¹ Rückwirkende Korrektur der at Equity-Bilanzierung für den Volkswagen Konzern gem. IAS 8, auf den Abschnitt „Anpassung bzw. Korrektur von Vorjahreswerten“ wird verwiesen.

Kreditlinie und gegebenenfalls infolge der Inanspruchnahme der Kreditlinie passivierte Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten bis zu deren Begleichung oder sonstigem Entfall verpfändet waren. Die durch das erstrangige Pfandrecht gesicherte Hauptforderung der Konsortialbanken valutierte aufgrund der nicht in Anspruch genommenen Kreditlinie nicht. Das Pfandrecht sicherte die Rückzahlungsansprüche einer möglichen zukünftigen Inanspruchnahme der revolvingenden Kreditlinie durch die Gesellschaft. Die Porsche SE konnte weiterhin die Stimmrechte für diese Stammaktien ausüben und war, vorbehaltlich abweichender Weisung eines Pfandgläubigers in restriktiven Ausnahmefällen, weiterhin berechtigt, über Dividenden aus diesen Stammaktien frei zu verfügen. Ohne vorherige schriftliche Zustimmung eines Sicherheitentreuähnders war eine Veräußerung aller verpfändeten Stammaktien vor der Rückführung der erstrangig gesicherten Verbindlichkeiten bzw. Kündigung der entsprechenden Kreditzusagen nicht zulässig. Die Porsche SE hatte jedoch Anspruch auf Erteilung der Zustimmung des Sicherheitentreuähnders, soweit die Veräußerungserlöse zur Tilgung der Kreditlinie bzw. zur Reduzierung der Kreditzusage verwendet werden und alle nicht verpfändeten Aktien an der Volkswagen AG zuvor oder zeitgleich veräußert werden bzw. worden waren. Darüber hinaus konnte die Porsche SE mit den Aktien in Zusammenhang stehende Bezugsrechte veräußern.

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

Grundlage für die Ermittlung des Nutzungswerts war die aktuelle, vom Vorstand der Volkswagen AG aufgestellte Fünf-Jahresplanung (Vorjahr: Fünf-Jahresplanung). Bezüglich der Auswirkungen der Dieselthematik wurden Zahlungsmittelabflüsse aus den im Geschäftsjahr 2015 auf Ebene des Volkswagen Konzerns gebildeten Risikovorsorgen, insbesondere für anstehende technische Maßnahmen, Rückkäufe, kundenbezogene Maßnahmen sowie Rechtsrisiken, in Höhe von insgesamt 16,2 Mrd. € berücksichtigt. Darüber hinaus wurde auch eine Abschätzung vorgenommen, inwieweit sich die Dieselthematik negativ auf das operative Geschäft der einzelnen Marken des Volkswagen Konzerns auswirken kann. Im Rahmen dieser Abschätzung wurden sowohl belastende Effekte (im Wesentlichen aus Volumenrückgängen, zusätzlichen Vertriebsmaßnahmen, potenziell erhöhten Refinanzierungskosten) als auch mögliche entlastende Effekte aus kompensierenden Gegenmaßnahmen (im Wesentlichen Optimierungen bei den Einzel- und Gemeinkosten, z.B. durch die Reduzierung der Variantenvielfalt und die Optimierung der Produktinhalte) in der Ableitung der Cashflows erfasst. Dabei wurde unterstellt, dass sich die Dieselthematik auf das operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns nur bis etwa zur Mitte des Fünf-Jahreszeitraums belastend auswirkt.

Die insgesamt im Rahmen des Werthaltigkeitstests für das Geschäftsjahr 2016 unterstellte Entwicklung der operativen Ertragslage entspricht dabei näherungsweise der von Volkswagen im Prognosebericht angegebenen Untergrenze. Diese Untergrenze ist durch einen Umsatzrückgang von bis zu 5 % im Vergleich zum Geschäftsjahr 2015 und einer operativen Rendite von 5 % beschrieben. Im Hinblick auf den gesamten Fünf-Jahreszeitraum liegt das unterstellte durchschnittliche jährliche Umsatzwachstum im niedrigen einstelligen Prozentbereich.

Dem unterstellten Umsatzwachstum liegt die Erwartung zugrunde, dass sich das moderat positive Wachstum der Weltwirtschaft in den kommenden Jahren weiter fortsetzt. So wird für das Jahr 2016 ein zum Jahr 2015 unverändertes Wachstum prognostiziert, das jedoch weiterhin durch geopolitische Spannungen und Konflikte belastet ist. Die höchsten Zuwächse werden dabei in den aufstrebenden Wirtschaftsnationen Asiens erwartet. Bezüglich der Automobilmärkte ist mit einem heterogenen Wachstum in verschiedenen Regionen zu rechnen. Durch ein erweitertes und modernisiertes Modellportfolio befindet sich der Volkswagen Konzern grundsätzlich in einer guten Position gegenüber dem Wettbewerb, sodass im Planungszeitraum von moderaten Marktanteilsgewinnen ausgegangen wird. Insbesondere im Rahmen des bereits im Geschäftsjahr 2014 gestarteten Zukunfts- und Effizienzprogramms „Future Tracks“ bereitet sich der Volkswagen Konzern zudem auf die großen Zukunftsthemen wie neue Antriebstechnologien, Digitalisierung und Vernetzung von Produkt und Produktion vor.

Die geplanten Investitionstätigkeiten im Konzernbereich Automobile steigen im Vergleich zum Geschäftsjahr 2015 (nach Bereinigung von Beteiligungsverkäufen) im Planungszeitraum moderat an und fokussieren sich insbesondere auf die weitere Modernisierung und Erweiterung der Produktpalette, die Entwicklung alternativer Antriebe, Kapazitätserweiterungen sowie das weitere Ausrollen und die Weiterentwicklung der modularen Baukästen. Diese Investitionen schaffen die Voraussetzung für ein profitables und nachhaltiges Wachstum des Volkswagen Konzerns.

Bezüglich der operativen Rendite unterstellt die Porsche SE über die Planjahre hinweg einen Anstieg, der im Geschäftsjahr 2020 in einem Wert leicht unterhalb der vom Volkswagen Konzern angestrebten nachhaltigen Umsatzrendite vor Steuern von mindestens 8 % resultiert. Innerhalb des Volkswagen Konzerns wurden zur Erreichung dieser Zielsetzung bereits weitreichende Maßnahmen initiiert. Insbesondere betrifft dies Effizienzsteigerungen aus Maßnahmen im Rahmen von „Future Tracks“. Durch die konsequente Weiterentwicklung der Baukastenstrategie werden zukünftig weitere Synergieeffekte in der Produktion erwartet. Diese Synergien sollen sowohl zwischen Modellen einer Baureihe als auch über Baureihen hinweg gehoben werden. Darüber hinaus wird mithilfe der Baukastenstrategie eine bessere Auslastung der Produktionsstandorte ermöglicht. Die intensivere Zusammenarbeit der Marken bei der Entwicklung neuer Technologien führt zudem zu einem effizienteren Ressourceneinsatz.

Zur Extrapolation der Cashflows über die Detailplanungsphase hinaus wurde eine Wachstumsrate von 1 % (Vorjahr: 1 %) verwendet. Die nachhaltige operative Rendite wurde dabei unter Berücksichtigung der in den Geschäftsjahren 2012-2015 erzielten operativen Renditen (vor Sondereinflüssen) bestimmt. Für die Diskontierung der Cashflows wurden die durchschnittlichen gewichteten Kapitalkosten von 7,3 % (Vorjahr: 6,2 %) für die Beteiligung an der Volkswagen AG herangezogen. Diese wurden aus einer spezifischen Gruppe vergleichbarer Unternehmen (Peer Group) abgeleitet und spiegeln somit eine branchenübliche risikoadäquate Kapitalverzinsung wider.

Im Rahmen des Werthaltigkeitstests wurde zudem eine Sensitivitätsanalyse hinsichtlich der wesentlichen Annahmen durchgeführt. Dabei wurde zunächst analysiert, inwieweit sich Effekte aus der Dieselthematik, die über das in der oben beschriebenen Abschätzung enthaltene

Ausmaß hinausgehen, auf die Werthaltigkeit der Beteiligung auswirken. Hierfür wurden drei verschiedene hypothetische Szenarien betrachtet. Im ersten Szenario wird eine Verdoppelung des Zeitraums, in dem sich die Dieseldematik belastend auf das operative Ergebnis der Volkswagen AG auswirkt, untersucht. Im zweiten Szenario wird angenommen, dass keine kompensierenden Gegenmaßnahmen umgesetzt werden. Im dritten Szenario wurde anstatt der von der Volkswagen AG gebildeten Risikovorsorgen im Zusammenhang mit der Dieseldematik die durchschnittliche Einschätzung von Analysten der Volkswagen Aktie hinsichtlich dieser Risikovorsorgen angesetzt. Darüber hinaus wurde analysiert, inwieweit eine isolierte Reduktion der nachhaltigen operativen Rendite um 20 %, ein isoliertes Absenken der Wachstumsrate auf 0 % oder ein isolierter Anstieg der durchschnittlichen gewichteten Kapitalkosten um 20 % Auswirkungen auf die Werthaltigkeit der Beteiligung an der Volkswagen AG haben.

Der im Rahmen des Werthaltigkeitstests bestimmte Nutzungswert liegt deutlich über dem 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 2015 kein Wertberichtigungsbedarf vor.

[11] Lang- und kurzfristige sonstige Forderungen und Vermögenswerte

Mio. €	31.12.2015	31.12.2014
Übrige sonstige Forderungen und Vermögenswerte	8	11
	8	11
davon langfristig	2	2
davon kurzfristig	6	9

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.

Der Buchwert der sonstigen Forderungen und Vermögenswerte teilt sich auf die finanziellen Forderungen mit einem Buchwert von 5 Mio. € (Vorjahr: 7 Mio. €) und die nicht-finanziellen sonstigen Forderungen und Vermögenswerte mit einem Buchwert von 3 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €) auf. In den nicht-finanziellen sonstigen Forderungen und Vermögenswerten sind im Wesentlichen Zinsansprüche enthalten. In den finanziellen sonstigen Forderungen und Vermögenswerten sind derivative Finanzinstrumente enthalten, deren Buchwert zum Bilanzstichtag von untergeordneter Bedeutung ist.

[12] Ertragsteuerforderungen und Ertragsteuerverbindlichkeiten

Die Ertragsteuerforderungen enthalten im Wesentlichen Steuererstattungsansprüche aus Kapitalertragsteuern. Der Rückgang bei den Ertragsteuerforderungen zum 31. Dezember 2015 gegenüber dem 31. Dezember 2014 ist insbesondere auf im Rahmen der Veranlagung für das Geschäftsjahr 2013 erstattete Kapitalertragsteuern in Höhe von 140 Mio. € zurückzuführen. Die Ertragsteuerverbindlichkeiten in der Vergleichsperiode betrafen Gewerbesteuern für den Veranlagungszeitraum 2009.

[13] Wertpapiere

Die Wertpapiere setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	31.12.2015	31.12.2014
Rentenpapiere	192	0
Asset-Backed Commercial Papers	550	295
	742	295

Für die Rentenpapiere wird das Wahlrecht zur erfolgswirksamen Bilanzierung zum beizulegenden Zeitwert ausgeübt. In diesem Posten sind Rentenpapiere in Höhe von 9 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) enthalten, die von einem assoziierten Unternehmen emittiert wurden. Es bestehen gestellte Sicherheiten für Verpflichtungen aus Derivatgeschäften in Höhe von 4 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €).

[14] Termingeldanlagen

Die Termingeldanlagen enthalten Geldanlagen mit einer ursprünglichen Restlaufzeit von mehr als drei Monaten. Von den Termingeldanlagen ist zum Bilanzstichtag ein Betrag in Höhe von 100 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) bei einem assoziierten Unternehmen angelegt. Das maximale Ausfallrisiko entspricht dem Buchwert.

[15] Flüssige Mittel

Die flüssigen Mittel enthalten Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente mit einer ursprünglichen Restlaufzeit von bis zu drei Monaten in unterschiedlichen Währungen. Das maximale Ausfallrisiko entspricht dem Buchwert.

[16] 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

Bei den Gewinnrücklagen handelt es sich um die Rücklage für at Equity bewertete Anteile und die Rücklage für angesammelte Gewinne. In der Rücklage für at Equity bewertete Anteile werden direkt im Eigenkapital erfasste Aufwendungen und Erträge aus at Equity bewerteten Beteiligungen separat erfasst. Im Geschäftsjahr 2015 wurden infolge der Verwässerung des Kapitalanteils der Porsche SE an der Volkswagen AG bislang im Eigenkapital erfasste, reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge nach Steuern in Höhe von insgesamt 21 Mio. € (Vorjahr: 26 Mio. €) ertragswirksam in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert (auf Anhangangabe [4] wird verwiesen). Zudem wurden infolge der Verwässerung nicht reklassifizierbare Aufwendungen in Höhe von 181 Mio. € (Vorjahr: 49 Mio. €) in die Gewinnrücklagen umgegliedert; der zugehörige Ertrag aus latenten Steuern beträgt 53 Mio. € (Vorjahr: 14 Mio. €).

Die Rücklage für angesammelte Gewinne enthält die laufenden und die in Vorjahren von der Porsche SE und den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen erwirtschafteten, noch nicht ausgeschütteten Gewinne. Darüber hinaus werden auch umgegliederte Neubewertungsrücklagen entkonsolidierter Tochterunternehmen, infolge von Verwässerungen des Kapitalanteils an assoziierten Unternehmen umgegliederte, nicht reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge sowie die Rücklage für versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Pensionen unter Berücksichtigung der hierauf entfallenden latenten Steuern in diesem Posten erfasst.

Der Bestand der versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste aus Pensionen zum 31. Dezember 2015 beträgt 11 Mio. € (31. Dezember 2014: 11 Mio. €); die hierauf entfallenden latenten Steuern betragen zum 31. Dezember 2015 3 Mio. € (31. Dezember 2014: 3 Mio. €).

Die in der Berichtsperiode im Konzern-Eigenkapitalspiegel dargestellte erfolgswirksame Umgliederung infolge der Verwässerung des Kapitalanteils an at Equity bewerteten Anteilen

enthält die ertragswirksam in die Gewinn- und Verlustrechnung umzugliedernden Beträge aus Kapitalerhöhungen auf Ebene des Volkswagen Konzerns in der Vergangenheit, die zu einer Verwässerung des Kapitalanteils der Porsche SE an der Volkswagen AG führten, in Höhe von 1.079 Mio. €.

In den sonstigen Eigenkapitalveränderungen auf Ebene at Equity bewerteter Anteile werden im Konzern-Eigenkapitalspiegel insbesondere Beträge aus Änderungen der Beteiligungsquote dargestellt, die im Konzernabschluss von assoziierten Unternehmen nicht zu einer Änderung der Beherrschungssituation führten und daher dort erfolgsneutral im Eigenkapital zu erfassen waren; in der Vergleichsperiode wurden hierin die der Porsche SE zuzurechnenden anteiligen Änderungen in der Beteiligungsquote nicht beherrschender Anteilseigner im Volkswagen Konzern in Höhe von -1.471 Mio. € erfasst (auf die Erläuterungen in Anhangangabe [10] wird verwiesen). Darüber hinaus wurden in der Vergleichsperiode sonstige Veränderungen des Eigenkapitals des Volkswagen Konzerns, die nicht Bestandteil des Gesamtergebnisses sind, in Höhe von 21 Mio. € in diesem Posten erfasst.

Der handelsrechtliche Jahresabschluss der Porsche SE weist zum 31. Dezember 2015 bei einem Jahresüberschuss in Höhe von 871 Mio. € (Vorjahr 193 Mio. €) und Einstellungen in die Gewinnrücklagen in Höhe von 435 Mio. € (Vorjahr: Entnahmen aus den Gewinnrücklagen in Höhe von 422 Mio. €) einen Bilanzgewinn von 436 Mio. € (Vorjahr: 615 Mio. €) aus. Der Vorstand schlägt vor, die Auszahlung einer Dividende je Stammaktie von 1,004 € und je Vorzugsaktie von 1,010 €, das heißt in Höhe von insgesamt 308 Mio. €, für das Geschäftsjahr 2015 zu beschließen. Die Dividende für das Geschäftsjahr 2014 hatte 2,004 € je Stammaktie und 2,010 € je Vorzugsaktie betragen.

In den reklassifizierbaren direkt im Eigenkapital erfassten Aufwendungen und Erträgen aus at Equity bewerteten Anteilen sind folgende Bestände enthalten: Erträge aus der Währungsumrechnung vor Steuern in Höhe von 924 Mio. € (Vorjahr: 846 Mio. €), Aufwendungen aus der Marktbewertung von Wertpapieren vor Steuern in Höhe von 6 Mio. € (Vorjahr: Erträge in Höhe von 412 Mio. €), Aufwendungen aus Cashflow Hedges vor Steuern in Höhe von 1.660 Mio. € (Vorjahr: 752 Mio. €), direkt im Eigenkapital erfasste Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen nach Steuern in Höhe von 781 Mio. € (Vorjahr: 461 Mio. €) sowie Steuererträge in Höhe von 484 Mio. € (Vorjahr: 198 Mio. €). Im Geschäftsjahr 2015 wurden direkt im Eigenkapital erfasste Aufwendungen in Höhe von 8 Mio. € (Vorjahr: Erträge in Höhe von 30 Mio. €) erfolgswirksam in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert; der zugehörige Ertrag aus Steuern beträgt 29 Mio. € (Vorjahr: Aufwand in Höhe von 4 Mio. €). Für die nicht reklassifizierbaren versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste aus Pensionen ist ein Aufwand vor Steuern in Höhe von 3.250 Mio. € (Vorjahr: 4.234 Mio. €) als Bestand zum Stichtag erfasst; der zugehörige Ertrag aus Steuern beträgt zum Stichtag 934 Mio. € (Vorjahr: 1.249 Mio. €).

Kapitalmanagement

Ziel des Kapitalmanagements der Porsche SE ist eine kontinuierliche Steigerung des Unternehmenswerts, die Sicherung der Liquidität und die risikoadäquate Verzinsung von Guthaben. Mit den genannten Zielsetzungen sollen die Interessen der Anteilseigner und der Mitarbeiter sowie der übrigen Anspruchsgruppen nachhaltig gesichert werden. Durch ein systematisches Anlage- und Finanzierungsmanagement stellt die Porsche SE kontinuierlich sicher, dass sowohl die Kapitalkosten als auch die Kapitalstruktur 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. €	31.12.2015	31.12.2014
Eigenkapital	27.112	29.187 ¹
Anteil am Gesamtkapital	99 %	99 %
Langfristige Finanzschulden	300	300
Summe Finanzschulden	300	300
Anteil am Gesamtkapital	1 %	1 %
Gesamtkapital	27.412	29.487¹

¹ Rückwirkende Korrektur der at Equity-Bilanzierung für den Volkswagen Konzern gem. IAS 8, auf den Abschnitt „Anpassung bzw. Korrektur von Vorjahreswerten“ wird verwiesen.

[17] 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 waren von untergeordneter Bedeutung.

Die im Porsche SE Konzern bestehenden Altersversorgungssysteme basieren auf rückstellungsfinanzierten Leistungszusagen (Defined Benefit Plans). 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.

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:

in %	Deutschland	
	2015	2014
Abzinsungssatz	2,50	2,25
Lohn- und Gehaltssteigerungen	3,00	3,00
Karrieretrend	0,50	0,50
Rentensteigerungen	1,80	1,80

Entwicklung des Barwerts der Pensionsverpflichtungen:

Mio. €	2015	2014
Stand am 1.1.	20	12
Dienstzeitaufwand	2	1
Zinsaufwand	1	1
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	1	3
Geleistete Rentenzahlungen	0	0
Nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand	0	0
Sonstige Veränderungen	1	-1
Stand am 31.12.	24	20

Die im Periodenergebnis erfassten Beträge betreffen Aufwendungen für den Dienstzeitaufwand in Höhe von 2 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €) sowie Zinsaufwendungen in Höhe von 1 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €).

Der Barwert der rückstellungsfinanzierten Pensionsverpflichtungen entspricht der Nettoverpflichtung und somit auch den passivierten Beträgen.

Eine Erhöhung des Abzinsungssatzes um 50 Basispunkte (bps) würde zu einer Verminderung des Barwerts der Pensionsverpflichtung um 3 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €) führen. Eine Verminderung des Abzinsungssatzes um 50 bps würde zu einer Erhöhung des Barwerts der Pensionsverpflichtungen um 2 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. €) führen. Eine vergleichbare Erhöhung oder Verminderung der sonstigen versicherungsmathematischen Annahmen würde nicht zu einer Anpassung führen, die über 1 Mio. € liegen würde (Vorjahr: keine Anpassung im Millionen-Euro-Bereich).

Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit bei den Pensionsverpflichtungen beträgt 20 Jahre (Vorjahr: 19 Jahre). 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 22 Mio. € (Vorjahr: 18 Mio. €) in einem Zeitraum von mehr als fünf Jahren erwartet.

[18] Lang- und kurzfristige Ertragsteuerrückstellungen und sonstige Rückstellungen

Mio.€	31.12.2015		31.12.2014	
		davon Restlaufzeit bis ein Jahr		davon Restlaufzeit bis ein Jahr
Ertragsteuerrückstellungen	49	49	336	336
Sonstige Rückstellungen	101	88	236	221
Rückstellungen für Kosten der Belegschaft	5	4	9	7
Rückstellungen für Prozesskosten	23	11	31	18
Rückstellungen für Steuerzinsen	13	13	119	119
Übrige sonstige Rückstellungen	60	60	77	77

Die Verminderung der Ertragsteuerrückstellungen und der Rückstellungen für Steuerzinsen zum 31. Dezember 2015 im Vergleich zum 31. Dezember 2014 ergab sich aufgrund geleisteter Zahlungen im Zusammenhang mit der abgeschlossenen steuerlichen Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2006 bis 2008 und weiteren vergangenen Veranlagungszeiträumen (auf Abschnitt „Schätzungen und Beurteilungen des Managements“ und Anhangangabe [7] wird verwiesen).

Rückstellungen für Kosten der Belegschaft werden unter anderem für Gratifikationen, Jubiläumszuwendungen und ähnliche Verpflichtungen gebildet.

Der für die Rückstellungen für Prozesskosten ausgewiesene Betrag stellt den voraussichtlichen Erfüllungsbetrag für sämtliche Rechtsstreitigkeiten, an denen die Porsche SE mittelbar oder unmittelbar beteiligt ist, dar. Sie entsprechen in ihrer Höhe den hierfür erwarteten Anwalts- und Verfahrenskosten (auf die Erläuterungen zu den diesen Rückstellungen zugrunde liegenden Rechtsstreitigkeiten in Anhangangabe [24] wird verwiesen).

Die übrigen sonstigen Rückstellungen enthalten im Wesentlichen Rückstellungen für sonstige Steuern.

Der Zahlungsabfluss der sonstigen Rückstellungen wird zu 86 % innerhalb eines Jahres und zu 14 % in einem Zeitraum zwischen einem und fünf Jahren erwartet.

Die sonstigen Rückstellungen haben sich wie folgt entwickelt:

Mio. €	Stand 1.1.2015	Zuführung	Verbrauch	Auflösung	Stand 31.12.2015
Rückstellungen für Kosten der Belegschaft	9	5	6	3	5
Rückstellungen für Prozesskosten	31	3	7	4	23
Rückstellungen für Steuerzinsen	119	13	119	0	13
Übrige sonstige Rückstellungen	77	9	26	0	60
	236	30	158	7	101

Die Effekte aus der Aufzinsung von Rückstellungen waren im Geschäftsjahr 2015 wie schon im Geschäftsjahr 2014 von untergeordneter Bedeutung.

[19] Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Bei den ausgewiesenen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 1 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. €) handelt es sich im Wesentlichen um Verbindlichkeiten aus Rechts- und Beratungsleistungen.

[20] Finanzschulden

Die Finanzschulden bestehen ausschließlich gegenüber assoziierten Unternehmen und werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert.

[21] Lang- und kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten

Die sonstigen Verbindlichkeiten setzen sich zum Bilanzstichtag wie folgt zusammen:

Mio. €	31.12.2015	31.12.2014
Verbindlichkeiten gegenüber assoziierten Unternehmen	15	23
Übrige sonstige Verbindlichkeiten	2	5
	17	28
davon langfristig	0	0
davon kurzfristig	17	28

Vom Buchwert in Höhe von 17 Mio. € (Vorjahr: 28 Mio. €) entfallen 17 Mio. € (Vorjahr: 26 Mio. €) auf finanzielle sonstige Verbindlichkeiten. In den finanziellen sonstigen Verbindlichkeiten sind derivative Finanzinstrumente enthalten, deren Buchwert zum Bilanzstichtag von untergeordneter Bedeutung ist.

Sonstige Angaben

[22] Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Aus unkündbaren Operating-Leasingverhältnissen fallen im Porsche SE Konzern Mindestleasingzahlungen in Höhe von 1 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) innerhalb des nächsten Jahres an.

[23] 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 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 positiven beizulegenden Zeitwerte der Ansprüche gegenüber dem jeweiligen Kontrahenten. Zudem besteht das Kredit- und Ausfallrisiko in Höhe gegebener Finanzgarantien. Dem Ausfallrisiko finanzieller Vermögenswerte wird grundsätzlich durch angemessene Wertberichtigungen unter Berücksichtigung bestehender Sicherheiten Rechnung getragen. Zur Reduzierung des Ausfallrisikos bei originären Finanzinstrumenten werden bei Bedarf verschiedene Sicherungsmaßnahmen getroffen, wie beispielsweise die Bonitätsüberwachung von Kontrahenten oder die Einholung von Einstandsverpflichtungen. Zudem erfolgt die Anlage von flüssigen Mitteln, Termingeldern und Wertpapieren zur Risikostreuung bei unterschiedlichen Kontrahenten. Vertragspartner von Geld- und Kapitalanlagen sowie, bei Bedarf, derivativen Finanzinstrumenten sind nationale und internationale Kontrahenten.

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

Das Kredit- und Ausfallrisiko finanzieller Vermögenswerte stellt sich nach Bruttobuchwerten folgendermaßen dar:

Mio. €	Weder überfällig noch wertberichtigt
31.12.2015	
Sonstige finanzielle Forderungen	5
Wertpapiere	742
Termingeldanlagen	550
Flüssige Mittel	712
	2.009
31.12.2014	
Sonstige finanzielle Forderungen	7
Wertpapiere	295
Termingeldanlagen	1.289 ¹
Flüssige Mittel	983 ¹
	2.574

¹ Rückwirkende Anpassung des Ausweises für Termingeldanlagen gem. IAS 8, auf den Abschnitt „Anpassung bzw. Korrektur von Vorjahreswerten“ wird verwiesen.

Innerhalb des Porsche SE Konzerns existieren keinerlei überfällige oder wertberichtigte finanziellen Vermögenswerte.

Die Bonitätseinstufung der Bruttobuchwerte weder überfälliger noch wertberichtigter finanzieller Vermögenswerte stellt sich wie folgt dar:

Mio. €	Risikoklasse 1	Risikoklasse 2	Gesamt
31.12.2015			
Sonstige finanzielle Forderungen	5	0	5
Wertpapiere	742	0	742
Termingeldanlagen	550	0	550
Flüssige Mittel	712	0	712
	2.009	0	2.009
31.12.2014			
Sonstige finanzielle Forderungen	7	0	7
Wertpapiere	295	0	295
Termingeldanlagen	1.289 ¹	0	1.289 ¹
Flüssige Mittel	983 ¹	0	983 ¹
	2.574	0	2.574

¹ Rückwirkende Anpassung des Ausweises für Termingeldanlagen gem. IAS 8, auf den Abschnitt „Anpassung bzw. Korrektur von Vorjahreswerten“ wird verwiesen.

Die mit gut bewerteten Forderungen sind in der Risikoklasse 1 enthalten. Forderungen gegen Kunden, deren Bonität nicht mit gut eingestuft wird, die aber noch nicht ausgefallen sind, sind in der Risikoklasse 2 enthalten. Die Zuordnung zu den Risikoklassen erfolgt auf Basis von externen Ratings.

3 Liquiditätsrisiko

Die Zahlungsfähigkeit und Liquiditätsversorgung des Porsche SE Konzerns wird durch eine Liquiditätsplanung laufend überwacht. Darüber hinaus stellt eine Liquiditätsreserve in Form von Barmitteln und eine bestätigte Kreditlinie die Zahlungsfähigkeit und die Liquiditätsversorgung sicher. Für die Porsche SE beträgt die Kreditlinie zum Bilanzstichtag 1.000 Mio. € (Vorjahr: 1.000 Mio. €), die weder zum Bilanzstichtag noch zum Stichtag der Vergleichsperiode in Anspruch genommen wurde. Auf die Erläuterungen zur Steuerung von Liquiditätsrisiken auf Ebene des Porsche SE Konzerns innerhalb der Risikoberichterstattung im Konzernlagebericht wird verwiesen.

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

Mio. €	Verbleibende vertragliche Fälligkeiten		
	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	Gesamt
31.12.2015			
Finanzschulden	21	313	334
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1	0	1
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	14	0	14
Derivative Finanzinstrumente	19	0	19
Finanzgarantien	1.351	0	1.351
	1.406	313	1.719
31.12.2014			
Finanzschulden	21	333	354
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3	0	3
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	26	0	26
Finanzgarantien	1.351	0	1.351
	1.401	333	1.734

Die Finanzgarantien sind für Finanzschulden des Volkswagen Konzerns ausgesprochen. Für diese Finanzgarantien besteht in voller Höhe eine Freistellungsverpflichtung der Volkswagen AG.

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

4 Marktpreisrisiko

Marktpreisrisiken bestehen in der Porsche SE insbesondere aus Zins- und Aktienkursrisiken. Zinsrisiken resultieren grundsätzlich aus Änderungen der Marktzinssätze und wirken sich auf die Marktpreise festverzinslicher Termingeldanlagen und Wertpapiere sowie sonstiger Forderungen und Verbindlichkeiten aus. Aktienkursrisiken ergeben sich aus Schwankungen von Börsenkursen.

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

Auswirkungen des Marktpreisrisikos auf das Ergebnis und Eigenkapital des Porsche SE Konzerns resultieren ausschließlich 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 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 1 Mio. € (31. Dezember 2014: 0 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. €	Bewertungs- kategorie nach IAS 39	31.12.2015		31.12.2014	
		Buchwert	Beizulegender Zeitwert	Buchwert	Beizulegender Zeitwert
Aktiva					
Sonstige finanzielle Forderungen	LaR ¹	5	5	7	7
Wertpapiere	LaR ¹	559	559	295	295
Wertpapiere	FVtPL ²	183	183	0	0
Termingeldanlagen	LaR ¹	550	550	1.289 ⁴	1.289 ⁴
Flüssige Mittel	LaR ¹	712	712	983 ⁴	983 ⁴
Passiva					
Finanzschulden	FLAC ³	300	329	300	350
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	FLAC ³	1	1	3	3
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	FLAC ³	17	17	26	26

¹ LaR: Loans and Receivables (Kredite und Forderungen)

² FVtPL: Fair Value through Profit or Loss (erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente)

³ FLAC: Financial Liabilities At Cost (zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten)

⁴ Rückwirkende Anpassung des Ausweis für Termingeldanlagen gem. IAS 8, auf den Abschnitt „Anpassung bzw. Korrektur von Vorjahreswerten“ wird verwiesen.

Die Zuordnung der beizulegenden Zeitwerte auf die Stufen richtet sich nach der Verfügbarkeit beobachtbarer Marktpreise auf einem aktiven Markt. In Stufe 1 werden beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten dargestellt, für die ein Marktpreis für identische Finanzinstrumente auf aktiven Märkten notiert wird. 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 Finanzschulden werden unter Verwendung dieser Parameter mittels einer Discounted Cashflow-Berechnung ermittelt. Beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten der Stufe 3 werden anhand von nicht direkt auf einem aktiven Markt beobachtbaren Faktoren errechnet.

Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumente umfassen zum beizulegenden Zeitwert designierte originäre Finanzinstrumente sowie derivative Finanzinstrumente, für die kein Hedge Accounting angewendet wird.

Die nachfolgende Übersicht enthält die zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten Vermögenswerte:

Mio. €	31.12.2015	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte				
Wertpapiere	183	0	183	0

Mio. €	31.12.2014	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte				
Wertpapiere	0	0	0	0

Die Zuordnung der Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte und Schulden im Sinne des IAS 39 auf die jeweiligen Bewertungskategorien stellt sich wie folgt dar:

T€	31.12.2015	31.12.2014
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente (FVtPL)	183	0
davon zu Handelszwecken gehalten (HfT)	0	0
Kredite und Forderungen (LaR)	1.826	2.574
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten (FLAC)	318	329

Das Nettoergebnis der jeweiligen Bewertungskategorie stellt sich wie folgt dar:

T€	2015	2014
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente	-4	0
davon zu Handelszwecken gehalten (HfT)	-3	0
Kredite und Forderungen (LaR)	2	6
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten (FLAC)	-18	-20

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 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	
31.12.2015				
Zinssicherung mit positivem Buchwert	11	0	0	11
Aktioptionen mit positivem Buchwert	2	0	0	2
Zinssicherung mit negativem Buchwert	14	0	0	14
Wareterminkontrakte	10	0	0	10
	37	0	0	37

Zum Bilanzstichtag des Vorjahres hielt der Porsche SE Konzern keine derivativen Finanzinstrumente.

[24] Rechtsstreitigkeiten

Die Porsche SE ist seit mehreren Jahren an verschiedenen Klageverfahren beteiligt. Nachfolgend werden die wesentlichen, das Geschäftsjahr 2015 betreffenden Entwicklungen in diesen Klageverfahren dargestellt:

Schadensersatzklagen im Zusammenhang mit dem Vorwurf der Marktmanipulation in Deutschland und in England

Ende des Jahres 2011 haben sechs Kläger aus angeblich eigenem Recht und ein Kläger aus angeblich abgetretenem Recht von sechs weiteren Anspruchstellern eine Schadensersatzklage gegen die Porsche SE erhoben, die derzeit beim Landgericht Hannover rechtshängig ist. Mit dieser Klage wurden zuletzt Schadensersatzansprüche wegen angeblicher Marktmanipulation und angeblicher unzutreffender Kapitalmarktinformation im Rahmen des Erwerbs der Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG in Höhe von rund 1,81 Mrd. € (zzgl. Zinsen) geltend gemacht. In zwei mündlichen Verhandlungen am 6. und 7. Mai 2015 fand eine Beweisaufnahme in Form der Vernehmung von zwei Zeugen statt. Termine für die Fortsetzung der Beweisaufnahme und die Vernehmung weiterer Zeugen wurden noch nicht bestimmt. Die Porsche SE hält die geltend gemachten Ansprüche für unbegründet.

Wegen der gleichen angeblichen Ansprüche haben die vorbezeichneten Kläger im September 2013 Klage gegen zwei Mitglieder des Aufsichtsrats der Porsche SE vor dem 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 der sieben Kläger aufgegeben, eine Prozesskostensicherheit zu stellen. Die Porsche SE hält die Ansprüche für unbegründet.

Am 30. April 2013 hat eine Gruppe von Klägern Klage gegen die Porsche SE beim Landgericht Stuttgart eingereicht und Schadensersatzansprüche wegen angeblicher Marktmanipulation und angeblicher unzutreffender Kapitalmarktinformation bei dem Erwerb der Beteiligung an der Volkswagen AG im Jahr 2008 geltend gemacht. Mit Urteil vom 17. März 2014 hatte das Landgericht Stuttgart die Klage abgewiesen. Vier Kläger, die angebliche Schadensersatzansprüche in Höhe von rund 177 Mio. € (zzgl. Zinsen) geltend gemacht hatten, haben keine Berufung eingelegt. Im Berufungsverfahren beliefen sich die geltend gemachten angeblichen Schadensersatzansprüche auf rund 1,18 Mrd. € (zzgl. Zinsen). Das Oberlandesgericht Stuttgart hat die Berufung mit Urteil vom 26. März 2015 zurückgewiesen und die Klageabweisung durch das Landgericht Stuttgart damit bestätigt. Die Revision wurde nicht zugelassen. Gegen die Entscheidung des Oberlandesgerichts Stuttgart haben alle am Berufungsverfahren beteiligten 19 Kläger Nichtzulassungsbeschwerde zum Bundesgerichtshof eingelegt. Über die Nichtzulassungsbeschwerde wurde noch nicht entschieden. Die Porsche SE hält die Ansprüche für unbegründet.

Ende 2011 hat die ARFB Anlegerschutz UG (haftungsbeschränkt), Berlin, an welche insgesamt 69 Investmentfonds, Versicherungen und sonstige Gesellschaften angeblich Schadensersatzansprüche in Höhe von rund 1,92 Mrd. € (zzgl. Zinsen) abgetreten haben sollen, zwei Klagen beim Landgericht Braunschweig gegen die Porsche SE erhoben. Die Klägerin behauptet jeweils, dass die

vorbezeichneten Fonds, Versicherungen und sonstigen Gesellschaften im Jahr 2008 aufgrund unzutreffender und unterlassener Kapitalmarktinformation sowie Marktmanipulation durch die Porsche SE entweder nicht an Kurssteigerungen der Stammaktien der Volkswagen AG partizipiert hätten und ihnen dadurch Gewinne entgangen seien oder Derivatgeschäfte betreffend Volkswagen Stammaktien eingegangen seien und in Folge der Kursentwicklung der Volkswagen Stammaktie aus diesen Geschäften Verluste in der geltend gemachten Höhe erlitten hätten. Die Klägerin hat in den mündlichen Verhandlungen vor dem Landgericht Braunschweig am 10. Dezember 2014 jeweils einen Musterverfahrensantrag nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG) gestellt und hilfsweise Verweisung des Rechtsstreits beantragt. Mit Beschlüssen vom 4. März 2015 hat das Landgericht Braunschweig die Klagen aufgrund von der Klägerin geltend gemachter kartellrechtlicher Anspruchsgrundlagen an das Landgericht Hannover als Kartellgericht verwiesen. Im November 2015 hat die Klägerin die Klagen erweitert und macht seitdem angebliche Schadensersatzansprüche in Höhe von insgesamt rund 2,7 Mrd. € (zzgl. Zinsen) geltend. Am 8. Dezember 2015 fand eine mündliche Verhandlung vor dem Landgericht Hannover statt. Die Porsche SE hält die geltend gemachten Ansprüche für unbegründet.

Eine Privatperson hat im August 2012 beim Landgericht Stuttgart Klage in Höhe von rund 1,3 Mio. € (zzgl. Zinsen) wegen behaupteter Schadensersatzansprüche aufgrund angeblich unzutreffender und unterlassener Kapitalmarktinformation gegen die Gesellschaft erhoben. Nach einer ersten Verweisung des Rechtsstreits an das Landgericht Braunschweig und dort durchgeführter mündlicher Verhandlung wurde der Rechtsstreit auf Antrag des Klägers an die Kartellkammer des für Kartellsachen zuständigen Landgerichts Hannover verwiesen. Der Kläger hat mit Schriftsatz vom 18. Februar 2015 einen Musterverfahrensantrag nach dem KapMuG gestellt. Am 8. Dezember 2015 fand eine mündliche Verhandlung vor dem Landgericht Hannover statt. Die Porsche SE hält den Anspruch für unbegründet.

Im September 2012 hat eine weitere Gesellschaft beim Landgericht Braunschweig Klage in Höhe von rund 213 Mio. € (zzgl. Zinsen) gegen die Porsche SE erhoben. Die Klägerin behauptet, aufgrund unzutreffender und unterlassener Kapitalmarktinformation durch die Porsche SE im Jahr 2008 Optionsgeschäfte betreffend Stammaktien der Volkswagen AG eingegangen und in Folge der Kursentwicklung Verluste in der geltend gemachten Höhe erlitten zu haben. Mit Beschluss vom 10. Juni 2015 hat das Landgericht Braunschweig die Klage aufgrund von der Klägerin geltend gemachter kartellrechtlicher Anspruchsgrundlagen an das Landgericht Hannover als Kartellgericht verwiesen. Die Porsche SE hält den geltend gemachten Anspruch für unbegründet.

Im März 2015 haben 32 Gesellschaften (Hedgefonds, Pensionsfonds und sonstige Investmentfonds) eine Schadensersatzklage gegen die Porsche SE vor dem Landgericht Braunschweig erhoben. Die Kläger machen angebliche Schadensersatzansprüche in Höhe von insgesamt rund 507 Mio. € (zzgl. Zinsen) wegen angeblich unzutreffender und unterlassener Kapitalmarktinformation geltend und haben einen Musterverfahrensantrag nach dem KapMuG gestellt. Mit Beschluss vom 10. Juni 2015 hat das Landgericht Braunschweig die Klage aufgrund von den Klägern geltend gemachter kartellrechtlicher Anspruchsgrundlagen an das Landgericht Hannover als Kartellgericht verwiesen. Im November 2015 haben die Kläger die Klage erweitert und machen angebliche Schadensersatzansprüche in Höhe von insgesamt rund 703 Mio. € (zzgl. Zinsen) geltend. Am 8. Dezember 2015 fand eine mündliche Verhandlung vor dem Landgericht Hannover statt. Das

Landgericht Hannover hat am 12. Januar 2016 durch Zwischenurteil 25 der 32 Kläger aufgegeben, eine Prozesskostensicherheit zu stellen. Mit Schreiben vom 3. März 2016 haben zwei Klägerinnen die Klage zurückgenommen. Die Gesamtklagesumme nach dieser Klagerücknahme beträgt 658 Mio. € (zzgl. Zinsen). Die Porsche SE hält die Ansprüche für unbegründet.

Das Landgericht Hannover hat am 13. April 2016 im Hinblick auf die vorgenannten KapMuG-Anträge einen Vorlagebeschluss verkündet, mit dem es insgesamt 83 von den Klägern geltend gemachte Feststellungsziele dem Oberlandesgericht Celle zur Entscheidung vorlegt. Zugleich hat es für alle vor dem Landgericht Hannover gegen die Porsche SE anhängigen Verfahren angekündigt, über deren Aussetzung wegen etwaiger Vorgehlichkeit der Entscheidung des Oberlandesgerichts Celle zu entscheiden. Etwaige Aussetzungsentscheidungen des Landgerichts Hannover können mit der sofortigen Beschwerde zum Oberlandesgericht Celle angefochten werden.

Im Januar 2013 hatte eine weitere Privatperson ihren zuvor durch Mahnbescheid geltend gemachten Schadensersatzanspruch wegen angeblich unzutreffender und unterlassener Kapitalmarktinformation in Höhe von rund 130.000 € (zzgl. Zinsen) begründet und war damit in das Streitverfahren eingetreten. Das Landgericht Braunschweig hat mit Urteil vom 30. Juli 2014 die Klage abgewiesen. Die hiergegen eingelegte Berufung des Klägers hat das Oberlandesgericht Braunschweig mit Urteil vom 12. Januar 2016 zurückgewiesen und die Klageabweisung durch das Landgericht Braunschweig bestätigt. Das Urteil ist rechtskräftig.

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. US-\$ 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, und 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 Parteienantrag 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. Über die Rechtsbeschwerde wurde noch nicht entschieden. Die Porsche SE hält die in England erhobene Klage für unzulässig und die geltend gemachten Ansprüche für unbegründet.

Im Herbst 2015 hat eine Privatperson außergerichtlich angebliche Schadensersatzansprüche in Höhe von rund 16.000 € (ohne Zinsen) wegen angeblicher Marktmanipulation im Zusammenhang mit dem Aufbau der Beteiligung an der Volkswagen AG gegen die Porsche SE geltend gemacht. Die Porsche SE hält die geltend gemachten Ansprüche für unbegründet und hat sie zurückgewiesen.

Aktienrechtliche Streitigkeiten

Ein Aktionär hat Anfechtungs- und Nichtigkeitsklage gegen die Beschlüsse der ordentlichen Hauptversammlung vom 30. April 2013 über die Entlastung von Vorstand und Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2012, die Wahl von fünf Personen zu Mitgliedern des Aufsichtsrats sowie die Ablehnung des Antrags auf Abwahl des Versammlungsleiters beim Landgericht Stuttgart eingereicht. Mit Urteil vom 23. September 2014 hat das Landgericht Stuttgart die Klage abgewiesen. Der Aktionär hat gegen das Urteil Berufung eingelegt. Mit Urteil vom 8. Juli 2015 hat das Oberlandesgericht Stuttgart die Berufung des Aktionärs zurückgewiesen und die Klageabweisung durch das Landgericht Stuttgart bestätigt. Die Revision wurde nicht zugelassen. Der Aktionär hat gegen die Entscheidung Nichtzulassungsbeschwerde beim Bundesgerichtshof eingelegt. Die Porsche SE hält die Klage teilweise für unzulässig und jedenfalls für unbegründet.

Derselbe Aktionär hat außerdem 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 Abwahantrags hilfsweise positive Beschlussfeststellungsklage. Am 22. März 2016 fand ein Termin zur mündlichen Verhandlung vor dem Landgericht Stuttgart statt. Das Landgericht Stuttgart hat einen Termin zur Verkündung einer Entscheidung für den 7. Juni 2016 bestimmt. Die Porsche SE hält die Klage teilweise für unzulässig und jedenfalls für unbegründet.

Außerdem hat derselbe Aktionär beim Landgericht Stuttgart einen Antrag auf Auskunftserteilung durch die Porsche SE gestellt. Mit dem Antrag wird Auskunft auf Fragen begehrt, die in der ordentlichen Hauptversammlung vom 27. Mai 2014 gestellt worden sind. Am 22. März 2016 fand ein Termin zur mündlichen Verhandlung vor dem Landgericht Stuttgart statt. Das Landgericht Stuttgart hat einen Termin zur Verkündung einer Entscheidung für den 7. Juni 2016 bestimmt. Die Porsche SE hält den Antrag für unbegründet.

Ermittlungs- und Strafverfahren

Im Dezember 2012 wurde gegen die ehemaligen Vorstandsmitglieder Dr. Wendelin Wiedeking und Holger P. Härter wegen des Verdachts der informationsgestützten Manipulation des Marktes in Volkswagen Aktien Anklage zur Großen Wirtschaftsstrafkammer beim Landgericht Stuttgart erhoben. Den Angeklagten wurde vorgeworfen, in fünf von ihnen im Zeitraum zwischen 10. März 2008 und 2. Oktober 2008 abgegebenen bzw. veranlassten öffentlichen Erklärungen des Unternehmens in Bezug auf den Beteiligungserwerb an der Volkswagen AG unrichtige Angaben gemacht zu haben. In den Erklärungen habe die Porsche SE eine angeblich bereits feststehende Absicht zur Aufstockung ihrer Beteiligung auf 75 % des stimmberechtigten Kapitals dementiert, obwohl die angeklagten ehemaligen Vorstandsmitglieder spätestens seit Februar 2008 die Absicht gehabt hätten, die Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG in Vorbereitung eines Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags noch im ersten Quartal 2009 auf 75 % des stimmberechtigten Kapitals zu erhöhen. Am 10. Juni 2015 hatte die Staatsanwaltschaft Stuttgart eine weitere Anklage gegen die beiden ehemaligen Vorstandsmitglieder nachgeschoben, welche die

Pressemitteilung der Porsche SE vom 26. Oktober 2008 zum Gegenstand hat. Die Staatsanwaltschaft erhob in dieser Anklage den Vorwurf, die Pressemitteilung vom 26. Oktober 2008 sei irreführend gewesen, weil sie suggeriert habe, dass in Zukunft nur noch einige wenige Volkswagen Stammaktien auf dem Markt erhältlich sein würden, womit eine dauerhafte Marktengpass vorgespiegelt worden sei. Ferner erhob die Staatsanwaltschaft den Vorwurf, die Pressemitteilung enthalte eine an Leerverkäufer von Volkswagen Stammaktien gerichtete Kaufempfehlung zum Erwerb von Volkswagen Stammaktien unter Vorschützung angeblicher Uneigennützigkeit bzw. Verschleierung angeblicher Eigennützigkeit. Beide Anklagen wurden zur Hauptverhandlung zugelassen. Das Landgericht Stuttgart hatte die Verfahren zum Zwecke gemeinsamer Verhandlung verbunden. Auf Antrag der Staatsanwaltschaft Stuttgart hatte das Landgericht Stuttgart die Nebenbeteiligung der Porsche SE angeordnet. Die Hauptverhandlung hatte am 22. Oktober 2015 begonnen und endete am 18. März 2016 mit der Verkündung des Urteils. Das Landgericht Stuttgart hat die beiden früheren Vorstandsmitglieder der Porsche SE von den Anklagevorwürfen in allen Punkten aus tatsächlichen Gründen frei gesprochen. Den Antrag der Staatsanwaltschaft Stuttgart auf Verhängung einer Geldbuße in Höhe von 807 Mio. € gegen die Porsche SE hat das Landgericht Stuttgart infolgedessen ebenfalls abgelehnt. Nach Überzeugung der Kammer waren die angeklagten sechs Verlautbarungen im Zeitraum vom 10. März 2008 bis 26. Oktober 2008 weder unrichtig, noch irreführend oder sonst täuschend. Außerdem sei nicht belegt, dass die den Anklagen zu Grunde liegenden sechs Verlautbarungen tatsächlich auf den Börsenkurs der Stammaktien der Volkswagen AG eingewirkt haben bzw. dass – bezogen auf die angeblichen „Dementis“ vom 10. März bis 2. Oktober 2008 – sie auch nur geeignet waren, auf den Börsenkurs einzuwirken. Die Strafkammer sieht nach dem Ergebnis der Hauptverhandlung im Hinblick auf die ersten fünf Verlautbarungen vom 10. März 2008 bis 2. Oktober 2008 keinerlei Beleg dafür, dass die angeklagten Vorstandsmitglieder bereits vor oder in diesem Zeitraum den Beschluss gefasst hätten, 75 % des Stammkapitals an der Volkswagen AG zu erwerben. Es habe insbesondere keinen geheimen Plan der Angeklagten und keine wahrheitswidrigen Dementis in den angeklagten Verlautbarungen gegeben. Im Hinblick auf die Pressemeldung vom 26. Oktober 2008 habe die Beweisaufnahme ergeben, dass die Angeklagten den Kapitalmarkt weder in die Irre geführt noch sonst getäuscht haben. Insbesondere habe entgegen dem Anklagevorwurf kein kündigungsbedingtes Zusammenbrechen der von der Porsche SE aufgebauten Optionspositionen gedroht. Auch dass sinkende Kurse „absehbar“ gewesen und hierdurch Liquiditätsprobleme bei der Porsche SE ausgelöst worden wären, habe nach der Hauptverhandlung keinen Beleg gefunden. Es hätten auch keine Probleme bestanden etwa hinsichtlich der Risikotragfähigkeit einer an dem Optionsaufbau beteiligten Bank. Zudem habe die Beweisaufnahme den weitergehenden Anklagevorwurf, wonach die Angeklagten mit der Pressemeldung Eigeninteressen verschwiegen und eine Kaufempfehlung abgegeben hätten, nicht bestätigt. Das Urteil ist nicht rechtskräftig. Die Staatsanwaltschaft Stuttgart hat Revision zum Bundesgerichtshof eingelegt. Die schriftlichen Urteilsgründe liegen noch nicht vor. Die Revision ist spätestens binnen eines Monats nach Zustellung der schriftlichen Urteilsgründe zu begründen. Unterbleibt die Begründung, wird die Revision als unzulässig verworfen.

Im Februar 2013 wurde bekannt, dass die Staatsanwaltschaft Stuttgart gegen sämtliche Aufsichtsratsmitglieder der Porsche SE aus dem Jahr 2008 und einen ehemaligen Mitarbeiter ein Ermittlungsverfahren wegen des Verdachts der gemeinschaftlichen Beihilfe zu den mit der Anklageschrift vom 17. Dezember 2012 den Herren Dr. Wendelin Wiedeking und Holger P. Härter vorgewor-

fenen Marktmanipulationshandlungen durch Unterlassen eingeleitet hat. Gegen den ehemaligen Mitarbeiter wurde am 7. August 2015 Anklage beim Landgericht Stuttgart wegen des Vorwurfs der Beihilfe zur gemeinschaftlichen Marktmanipulation erhoben. Über die Eröffnung des Hauptverfahrens wurde noch nicht entschieden. Das Ermittlungsverfahren gegen die Aufsichtsratsmitglieder wurde laut Pressemitteilung der Staatsanwaltschaft Stuttgart vom 17. August 2015 gemäß § 170 Abs. 2 StPO mangels hinreichenden Tatverdachts eingestellt. Die Auswertung sämtlicher Beweismittel habe keine tatsächlichen Anhaltspunkte dafür erbracht, dass die Mitglieder des Aufsichtsrats unmittelbar oder mittelbar an der Abgabe der verfahrensgegenständlichen Erklärungen als Täter beteiligt waren. Die Ermittlungen hätten auch keine tatsächlichen Anhaltspunkte für aktive Teilnahmehandlungen der Aufsichtsratsmitglieder als Anstifter oder Gehilfen ergeben.

Die Porsche SE hält sämtliche in den vorstehenden Ermittlungs- und Strafverfahren erhobenen Vorwürfe für unbegründet.

Sonstige Klageverfahren und rechtliche Risiken

Im Zusammenhang mit der Abgas- bzw. Dieseldiagnostik (siehe dazu die ausführliche Darstellung im Abschnitt „Schätzungen und Beurteilungen des Managements“) sind gegen die Porsche SE folgende Ansprüche geltend gemacht worden:

Im Oktober 2015 hat eine Minderheitsaktionärin der Volkswagen AG beim Landgericht München II eine (Teil-)Klage gegen die Porsche SE auf Zahlung von Schadensersatz in Höhe von 10.000 € (zzgl. Zinsen) an die Volkswagen AG erhoben. Gegenstand der Klage sind angebliche Schäden, welche der Volkswagen AG und ihren Minderheitsaktionären im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik entstanden sein sollen und welche die Porsche SE veranlasst haben soll. Ein Termin zur mündlichen Verhandlung über die Zulässigkeit der Klage fand am 21. April 2016 statt. Das Landgericht München II hat einen Termin zur Verkündung einer Entscheidung über die Zulässigkeit der Klage für den 12. Mai 2016 bestimmt. Die Porsche SE hält die Klage für unzulässig und unbegründet.

Im November 2015 hat ein Käufer eines Volkswagen- und eines Audi-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 trägt vor, eine landesweite Gruppe von US-amerikanischen Käufern zu vertreten, und behauptet, die Beklagten hätten Verbraucher auf betrügerische Weise veranlasst, Volkswagen-, Audi- und Porsche-Dieselfahrzeuge zu kaufen, die verbotene Abschaltvorrichtungen eingebaut haben, um die US-amerikanischen Emissionsstandards zu umgehen, und die nicht die beworbene Leistung erbrächten. Der Kläger behauptet, dass sich der Wert dieser Fahrzeuge gemindert habe und begehrt erhebliche Schadensersatzzahlungen für die Sammelkläger, einschließlich Strafschadensersatz und Schadensersatz in dreifacher Höhe nach US-amerikanischem Recht. Zudem verlangt der Kläger unter anderem eine gerichtliche Anordnung in Form eines Fahrzeugrückkaufprogramms, eines Fahrzeugrückrufs und/oder einer Rückerstattung des Kaufpreises. Die Klage ist zum US-Bezirksgericht für den Northern District of California zwecks gemeinsamer außergerichtlicher Verhandlung zusammen mit anderen Verfahren, die ähnliche Ansprüche betreffen, verwiesen worden. Am 22. Februar 2016 haben andere Kläger in dem bundesstaatenübergreifenden Verfahren drei

konsolidierte und geänderte Klageschriften für Gruppen von Käufern (zu der auch der Kläger aus dem Verfahren gegen die Porsche SE vor dem US-Bezirksgericht für den Eastern District of Michigan gehört), Vertriebshändlern und Gebrauchtwagenhändlern als mögliche Sammelkläger eingereicht. Die Porsche SE ist nicht als Beklagte in einer dieser drei Klageschriften benannt und hält in jedem Fall alle gegen sie vorgebrachten Ansprüche für unbegründet.

Seit Oktober 2015 haben 14 Personen, die noch keine Klage erhoben haben, außergerichtlich angebliche Schadensersatzansprüche im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik 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 155.304,95 € (ohne Zinsen). Die Anspruchsteller behaupten, vor dem öffentlichen Bekanntwerden der Dieseldiagnostik Vorzugsaktien der Porsche SE erworben zu haben, welche nach dem Bekanntwerden im September 2015 an Wert verloren hätten. Die Anspruchsteller begehren den Ersatz des angeblich erlittenen Schadens 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.

[25] Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Der Volkswagen Konzern war über seinen 50 %-Anteil an dem Gemeinschaftsunternehmen Global Mobility Holding B.V. (GMH), Amsterdam, Niederlande, mittelbar zu 50 % an dessen Tochterunternehmen LeasePlan Corporation N.V., Amsterdam, Niederlande, (LeasePlan) beteiligt. LeasePlan ist ein niederländischer Finanzdienstleistungskonzern, dessen Kerngeschäft das Leasing- und Fuhrparkmanagement ist.

Im Januar 2016 wurden die letzten Genehmigungen für den Verkauf von LeasePlan an ein internationales Investorenkonsortium durch die zuständigen Behörden erteilt. Die rechtliche Übertragung der LeasePlan-Anteile an das Konsortium wurde am 21. März 2016 vollzogen.

Der Gesamtwert der Transaktion belief sich auf rund 3,7 Mrd. € zuzüglich Zinsen in Höhe von 31,5 Mio. €. Für den Volkswagen Konzern ergab sich hieraus in 2016 ein positiver Effekt auf die Investitionstätigkeit und die Nettoliquidität von 2,2 Mrd. € sowie unter Berücksichtigung des abgehenden at Equity-Anteils an der GMH ein Ertrag in Höhe eines niedrigen dreistelligen Mio. € Betrags, der im Finanzergebnis des Volkswagen Konzerns ausgewiesen wird. Mit Vollzug der Transaktion wurde die bisherige durch den Volkswagen Konzern gewährte Kreditlinie von 1,3 Mrd. € aufgehoben.

Auf Ebene des Porsche SE Konzerns ergaben sich mit Ausnahme der in Anhangangabe [24] dargestellten Freisprüche der ehemaligen Vorstandsmitglieder Dr. Wendelin Wiedeking und Holger Härter vom Vorwurf des Verdachts der informationsgestützten Manipulation des Marktes in Volkswagen Aktien keine berichtspflichtigen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.

[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 keine Leistungsbeziehungen (Vorjahr: 1 Mio. €).

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 2015 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 maßgeblichen Einfluss auf den Volkswagen Konzern aus. Darüber hinaus übt sie seit dem 3. September 2014 maßgeblichen Einfluss auf den INRIX Konzern aus.

Es werden sämtliche Beziehungen zu den jeweiligen Mutter- und Tochterunternehmen dieser beiden Konzerne dargestellt. In den erbrachten Lieferungen und Leistungen sind von der Volkswagen AG erhaltene Dividenden in Höhe von insgesamt 719 Mio. € (Vorjahr: 599 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 Verbindlichkeiten erfasst.

Darüber hinaus wurden gegenüber Gesellschaften des Volkswagen Konzerns Finanz- und sonstige Garantien mit einem Nominalvolumen von 1.310 Mio. € (Vorjahr: 1.310 Mio. €) zuzüglich Zinsen gegeben, für die die Wahrscheinlichkeit einer Inanspruchnahme als sehr gering eingeschätzt wird und für die eine Freistellungserklärung der Volkswagen AG in Höhe von 100 % vorliegt.

Zudem bestehen Beziehungen zwischen der Porsche SE und dem Volkswagen Konzern im Finanzdienstleistungsbereich. Diese führten zu Finanzerträgen in Höhe von 5 Mio. € (Vorjahr: 6 Mio. €); dem standen Finanzierungsaufwendungen in Höhe von 21 Mio. € (Vorjahr: 21 Mio. €)

gegenüber. In den Forderungen sind aufgrund dieser Beziehung 109 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) erfasst; in den Verbindlichkeiten ist hierauf ein Betrag in Höhe von 303 Mio. € (Vorjahr: 303 Mio. €) zurückzuführen.

Darüber hinaus bestanden im Geschäftsjahr 2015 Beziehungen im Dienstleistungsbereich, die zu einer Erfassung von empfangenen Lieferungen und Leistungen in Höhe von insgesamt 6 Mio. € (Vorjahr: 31 Mio. €) führten; hierin sind Erstattungsverpflichtungen im Zusammenhang mit steuerlichen Sachverhalten und Nachbelastungen für Vorjahre in Höhe von insgesamt 0 Mio. € (Vorjahr: 19 Mio. €) enthalten. In den Verbindlichkeiten sind aufgrund dieser Beziehungen 0 Mio. € (Vorjahr: 7 Mio. €) erfasst. Die aus diesen Beziehungen resultierenden erbrachten Lieferungen und Leistungen waren im Geschäftsjahr 2015 sowie im Vorjahr von untergeordneter Bedeutung.

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 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 [23] wird verwiesen). Die Freistellung umfasst 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 310 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 Abschnitt „Schätzungen und Beurteilungen des Managements“ wird verwiesen).
- Die Porsche SE hat der Volkswagen AG verschiedene Garantien bezüglich der Porsche Holding Stuttgart GmbH, der Porsche AG und ihrer sonstigen übergelassenen Beteiligungen gewährt. Diese beziehen sich unter anderem auf die ordnungsgemäße Ausgabe und volle Einzahlung der Aktien bzw. Einlagen und bzw. oder auf die Inhaberschaft der Anteile an der Porsche Holding Stuttgart GmbH und der Porsche AG.
- Des Weiteren gab die Porsche SE im Rahmen der Einbringung ihres operativen Holding-Geschäftsbetriebs Garantien für sonstige übergelassene Vermögenswerte und Schulden gegenüber der Volkswagen AG ab. Dabei garantiert die Porsche SE, dass diese bis zum Zeit-

punkt des Vollzugs der Einbringung nicht abgetreten und grundsätzlich frei von Rechten Dritter sind.

- Die Haftung der Porsche SE für diese Garantien ist grundsätzlich beschränkt auf die von der Volkswagen AG im Rahmen der Einbringung erhaltene Gegenleistung.
- 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 Grundlageneinbarung 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 vorgenom-

mene 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.

Mio.€	Erbrachte Lieferungen und Leistungen		Empfangene Lieferungen und Leistungen	
	2015	2014	2015	2014
Familien Porsche und Piëch	0	1	0	0
Assoziierte Unternehmen	724	605	27	52
	724	606	27	52

Mio.€	Forderungen		Verbindlichkeiten	
	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2015	31.12.2014
Assoziierte Unternehmen	109	0	315	322
	109	0	315	322

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

Mio.€	2015	2014
Kurzfristig fällige Leistungen	4,2	5,6
Andere langfristig fällige Leistungen	0,8	2,3
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,5	0,3
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	1,5	0,0

Mitgliedern des Vorstands, die in Personalunion Mitglieder des Vorstands der Volkswagen AG waren bzw. Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG sind, werden anfallende Flugkosten für Flüge zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte erstattet. Sofern es für Herrn Pötsch zu einer endgültigen persönlichen Steuerbelastung aus der Übernahme von Flugkosten kommen sollte, übernimmt die Porsche SE die in diesem Zusammenhang anfallenden Steuern. Mit Herrn Pötsch wurde zudem in der Berichtsperiode eine Vereinbarung getroffen, dass die Porsche SE erforderlichenfalls etwaige nach dem Bilanzstichtag anfallende, bis zur endgültigen Steuerfestsetzung auf die Übernahme von Flugkosten persönlich zu leistende Einkommensteuerzahlungen darlehensweise zur Verfügung stellt.

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 4,8 Mio. € (Vorjahr: 7,8 Mio. €).

[27] Bezüge des Aufsichtsrats und des Vorstands

Die Gesamtbezüge der Mitglieder des Vorstands der Porsche SE belaufen sich im Geschäftsjahr 2015 auf 2,8 Mio. € (Vorjahr: 6,6 Mio. €). Im Geschäftsjahr 2015 wurden Leistungen an ehemalige Mitglieder des Vorstands der Porsche SE in Höhe von 1,5 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) erbracht.

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2015 belaufen sich auf 1,4 Mio. € (Vorjahr: 1,6 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€	2015	2014
Abschlussprüfung	335	185
Sonstige Bestätigungsleistungen	43	42
Steuerberatungsleistungen	732	1.230
Sonstige Leistungen	68	312
	1.178	1.769

In dem Posten Abschlussprüfungsleistungen ist das gesamte Honorar für die Jahresabschlussprüfung der Porsche SE und eines Tochterunternehmens sowie für die Konzernabschlussprüfung erfasst.

[29] Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche SE haben im Mai 2015 die nach § 161 Aktiengesetz vorgeschriebene Erklärung abgegeben und den Aktionären der Porsche SE auf der Homepage www.porsche-se.com dauerhaft zugänglich gemacht. Eine Aktualisierung der Erklärung erfolgte im Dezember 2015 und im März 2016.

Stuttgart, den 25. April 2016

Porsche Automobil Holding SE
Der Vorstand

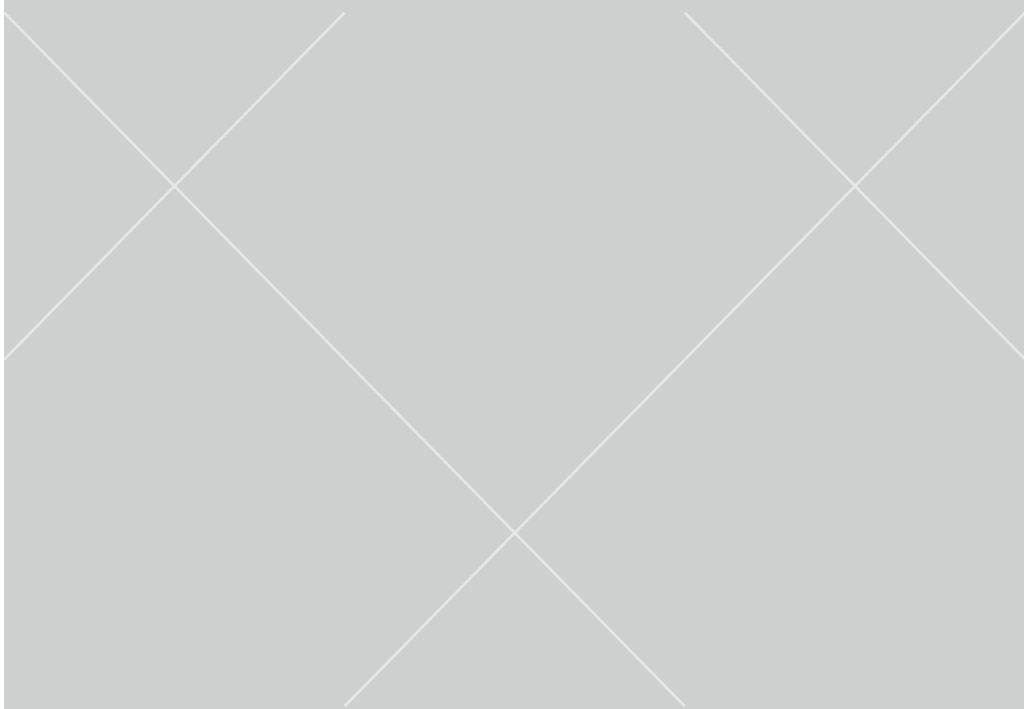
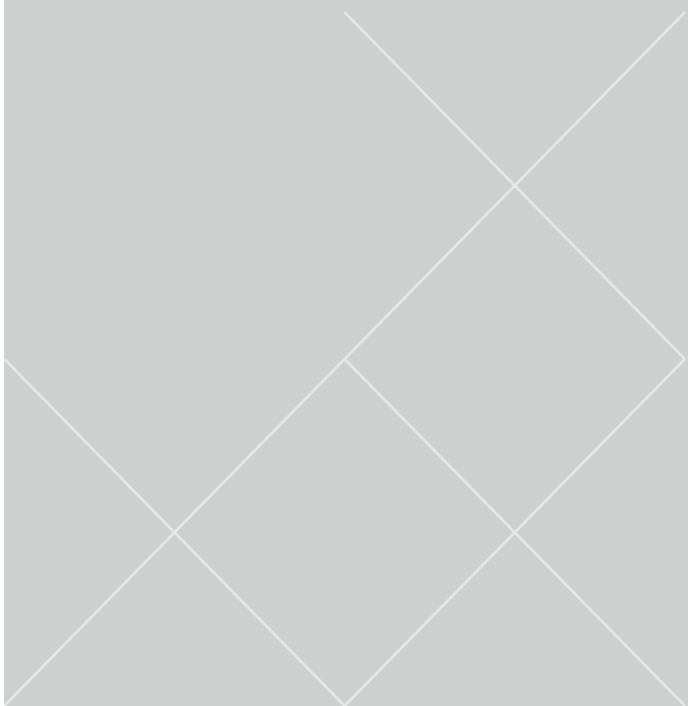
Hans Dieter Pötsch

Dr. Manfred Döss

Matthias Müller

Philipp von Hagen





Versicherung der gesetzlichen Vertreter (Bilanzzeit)

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

Stuttgart, den 25. April 2016

Porsche Automobil Holding SE
Der Vorstand

Hans Dieter Pötsch

Dr. Manfred Döss

Matthias Müller

Philipp von Hagen

Bestätigungsvermerk des Konzernabschlussprüfers

Wir haben den von der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, aufgestellten Konzernabschluss – bestehend aus Gewinn- und Verlustrechnung, Gesamtergebnisrechnung, Bilanz, Kapitalflussrechnung, Eigenkapitalpiegel und Anhang – sowie den Konzernlagebericht, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst wurde, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2015 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Konzernabschluss unter Beachtung der anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften und durch den Konzernlagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben im Konzernabschluss und Konzernlagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Ohne diese Beurteilung einzuschränken, weisen wir auf folgende, bei der Prüfung festgestellte Besonderheit hin:

Wie vom Vorstand in den Abschnitten „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“, „Wesentliche Ereignisse im Volkswagen Konzern“ und „Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung“ des zusammengefassten Lageberichts erläutert, war die

Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, als Mehrheitsaktionärin der Volkswagen AG, Wolfsburg, im Geschäftsjahr 2015 insbesondere im Rahmen des ihr zuzurechnenden Ergebnisses aus at Equity bewerteten Anteilen sowie durch den Rückgang der anteiligen Börsenkapitalisierung durch die sich aus der Dieselthematik ergebende Entwicklung des Aktienkurses der Vorzugs- und Stammaktien beeinflusst.

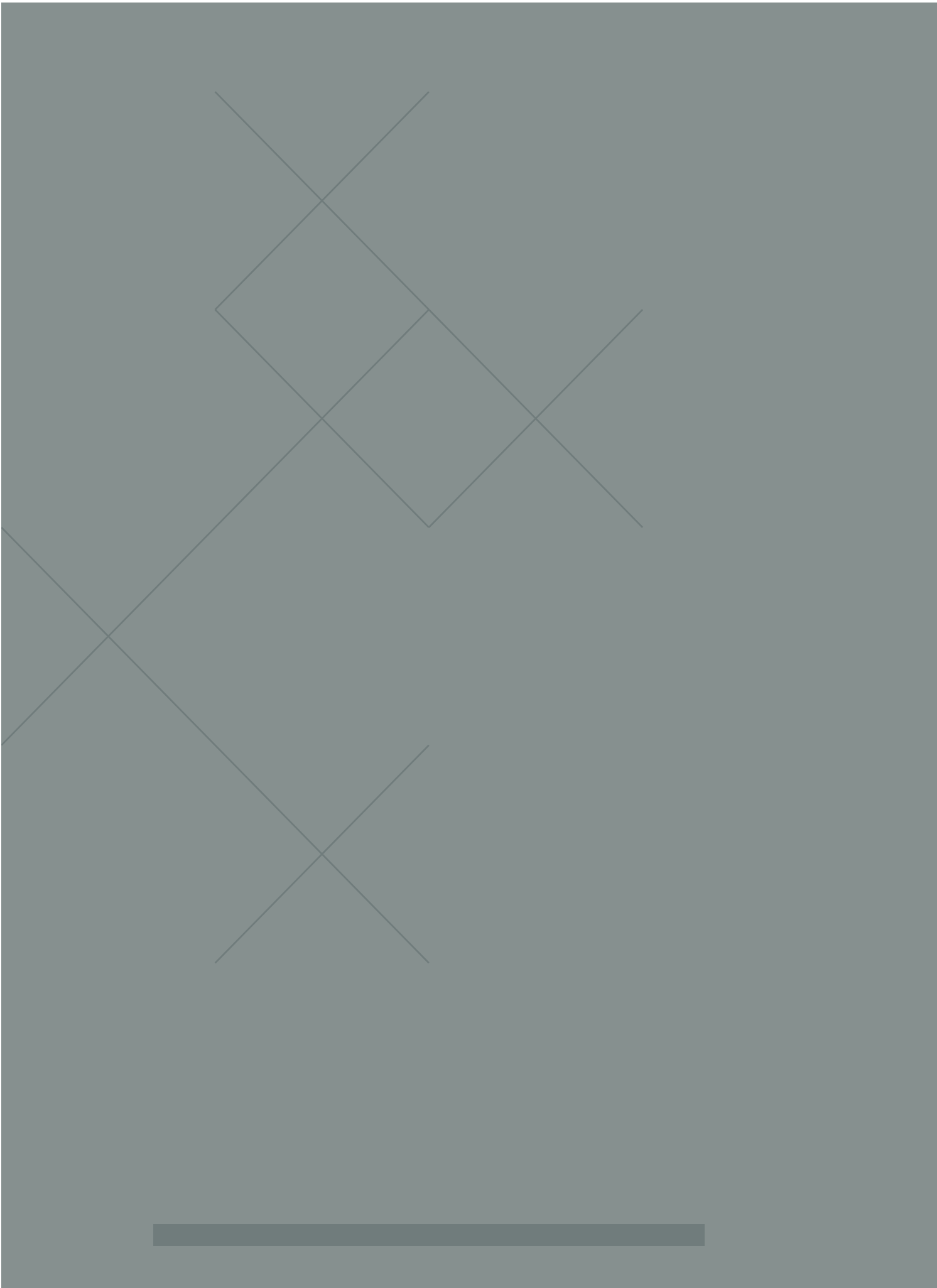
Die im Geschäftsjahr 2015 im Konzernabschluss der Volkswagen AG gebildeten Rückstellungen für Gewährleistungen und Rechtsrisiken in Höhe von insgesamt 14,8 Mrd. € basieren auf dem dargestellten Kenntnisstand. Aufgrund der Vielzahl der erforderlichen technischen Lösungen sowie der mit den laufenden und erwarteten Rechtsstreitigkeiten zwangsläufig zusammenhängenden Unsicherheiten ist nicht auszuschließen, dass zukünftig die Einschätzung der Risiken anders ausfallen kann.

Bezüglich der Beteiligung an der Volkswagen AG sieht der Vorstand der Porsche Automobil Holding SE derzeit ein Risiko einer weiteren Belastung des anteilig zugerechneten Ergebnisses infolge der Dieselthematik und der damit verbundenen Unsicherheiten. Diese können insbesondere aus neuen Erkenntnissen hinsichtlich der Auswirkungen aus der Dieselthematik auf das operative Geschäft und/oder die Finanzierungskosten des Volkswagen Konzerns, die über das in den Planungen unterstellte und den im Konzernabschluss der Volkswagen AG gebildeten Rückstellungen berücksichtigte Ausmaß hinausgehen, resultieren. Da der Werthaltigkeitstest der Beteiligung an der Volkswagen AG auf der aktuellen Planung des Volkswagen Konzerns basiert, kann sich aus unerwarteten weiteren Belastungen zudem eine Wertminderung der Beteiligung an der Volkswagen AG ergeben.

Stuttgart, 25. April 2016

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Prof. Dr. Wollmert	Matischiok
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

Peggy Bergman/Scania AB, Södertälje, Schweden

MAN Truck & Bus AG, München

Gestalterische Konzeption

Simone Leonhardt, Frankfurt am Main

Gesamtherstellung

IThaus Münster GmbH & Co. KG, Kornwestheim

Inhouse produziert mit FIRE.sys

Finanzkalender

29. April 2016

Bilanzpressekonferenz und Analystenkonferenz

7. Juni 2016

Zwischenmitteilung 1.1. – 6.6.2016

29. Juni 2016

Hauptversammlung

1. August 2016

Halbjahresfinanzbericht

10. November 2016

Zwischenmitteilung 1.1. – 9.11.2016

Porsche Automobil Holding SE
Investor Relations
Postfach
70432 Stuttgart
Deutschland
Telefon +49(0)711 911-24420
Fax +49(0)711 911-118 19
InvestorRelations@porsche-se.com
www.porsche-se.com