

Konzernlagebericht  
und Lagebericht  
der Porsche Automobil  
Holding SE





Konzernlagebericht  
und Lagebericht  
der Porsche Automobil  
Holding SE

---

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

---

## Grundlagen des Konzerns

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

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

Die Geschäftstätigkeit der Porsche SE umfasst insbesondere den Erwerb, das Halten und Verwalten sowie die Veräußerung von Beteiligungen an solchen Unternehmen, deren Zusammenfassung unter einheitlicher Leitung sowie deren Unterstützung und Beratung einschließlich der Übernahme von Dienstleistungen für diese Unternehmen. Die Lageberichte für die Porsche SE und für den Porsche SE Konzern sind in diesem Bericht zusammengefasst („zusammengefasster Konzernlagebericht“).

### **Beteiligungsmanagement der Porsche SE**

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





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

### Steuerungs- und Kennzahlensystem

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

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

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

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

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

## Wirtschaftsbericht

### Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern

#### Weltweite Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2

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

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

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

Das Konzernergebnis nach Steuern und Minderheiten des Volkswagen Konzerns erhöhte sich im Geschäftsjahr 2021 auf 14,8 Mrd. € nach 8,3 Mrd. € im Vorjahreszeitraum. Von Januar bis Dezember 2021 ergaben sich im operativen Ergebnis negative Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der

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

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



### Abschluss der Beteiligung von Bridgepoint an der PTV

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

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

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

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

Die Porsche SE ist an verschiedenen Rechtsstreitigkeiten beteiligt. Nachfolgend werden die wesentlichen Entwicklungen, die sich im Berichtszeitraum in diesen Verfahren ereignet haben, dargestellt, wobei der Porsche SE nach wie vor keine belastbaren Erkenntnisse oder Einschätzungen vorliegen, die zu einer anderen Bewertung der rechtlichen Risiken führen würden.

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

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





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

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

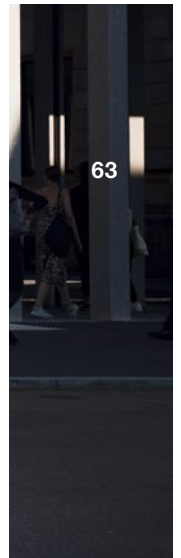
Die Porsche SE und zwei Gesellschaften eines Investmentfonds streiten seit dem Jahr 2012 über das Bestehen angeblicher Ansprüche in Höhe von rund 195 Mio. US\$ und haben wechselseitig Klagen in

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

#### **Klageverfahren und rechtliche Risiken im Zusammenhang mit der Dieseldematik**

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

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



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

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

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

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

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

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



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

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

#### **Statusverfahren betreffend die Zusammensetzung des Aufsichtsrats der Porsche SE**

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







## Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern

### Covid-19-Pandemie / Versorgungsengpässe

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

### Dieseldematik

Am 18. September 2015 veröffentlichte die US-amerikanische Umweltschutzbehörde (Environmental Protection Agency – EPA) eine „Notice of Violation“ und gab öffentlich bekannt, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit 2.0 l Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns in den USA Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NO<sub>x</sub>)-Emissionen festgestellt wurden. In diesem Zusammenhang informierte die Volkswagen AG darüber, dass bei

Dieselmotoren des Typs EA 189 auffällige Abweichungen zwischen Prüfstandswerten und realem Fahrbetrieb festgestellt wurden und dieser Motortyp weltweit in rund elf Millionen Fahrzeugen verbaut worden sei. Am 2. November 2015 gab die EPA mit einer „Notice of Violation“ bekannt, dass auch bei der Software von US-Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Typs V6 mit 3.0 l Hubraum Unregelmäßigkeiten festgestellt wurden.

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

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





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

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

## Wesentliche Transaktionen

### Erwerb Navistar

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

### Zur Veräußerung gehaltene Beteiligungen

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

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

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

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

### Veräußerung MAN Truck & Bus Österreich GesmbH, Steyr/Österreich

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

### Verschmelzung der MAN SE auf die TRATON SE

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

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

#### **Investition in Northvolt AB**

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

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

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

#### **Übernahmeangebot auf die Anteile an Europcar**

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

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





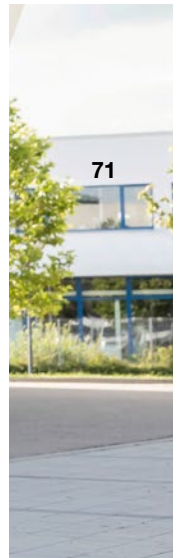
## Kartellrechtliche Untersuchungen

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

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

Die Europäische Kommission führte im Jahr 2011 Durchsuchungen bei europäischen Lkw-Herstellern wegen des Verdachts eines unzulässigen Informationsaustauschs im Zeitraum zwischen 1997 und 2011 durch und übermittelte im November 2014 in diesem Zusammenhang MAN, Scania und den übrigen betroffenen Lkw-Herstellern die sogenannten Beschwerdepunkte. Mit ihrer Vergleichsentscheidung im Juli 2016 verhängte die Europäische Kommission gegen fünf europäische Lkw-Hersteller Geldbußen. Da MAN die Europäische Kommission als Kronzeuge über die Unregelmäßigkeiten informiert hatte, wurde MAN die Geldbuße vollständig erlassen.

Im September 2017 verhängte die Europäische Kommission gegen Scania eine Geldbuße von 0,9 Mrd. €. Scania hatte dagegen Rechtsmittel zum Europäischen Gerichtshof in Luxemburg eingelegt und sich umfassend verteidigt. Das Gericht der Europäischen Union (Gericht erster Instanz) hat die Rechtsmittel von Scania in einem Urteil im Februar 2022 vollinhaltlich abgelehnt. Scania wertet das Urteil derzeit aus und wird fristgerecht entscheiden, ob Scania Rechtsmittel an den Europäischen Gerichtshof einlegen wird. Scania bildete bereits im Jahr 2016 eine Rückstellung in Höhe von 0,4 Mrd. € und erhöhte diese im Berichtsjahr auf rund 0,9 Mrd. €.



## Geschäftsverlauf

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

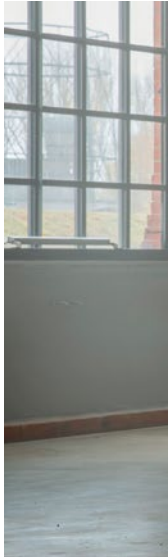
## Gesamtwirtschaftliche Entwicklungen

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

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

## Entwicklung der Märkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

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



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

#### Entwicklung der Märkte für Nutzfahrzeuge

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

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

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

#### Entwicklung der Märkte für Finanzdienstleistungen

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

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

#### Auslieferungen des Volkswagen Konzerns

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

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





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

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

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

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

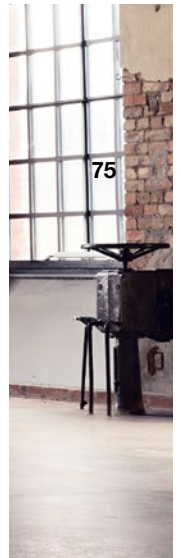


### Auslieferungen des Volkswagen Konzerns vom 1. Januar bis zum 31. Dezember<sup>1</sup>

	2021	2020	Veränderung %
<b>Regionen</b>			
Europa/Übrige Märkte	3.848.309	3.907.290	-1,5
Nordamerika	908.427	785.801	15,6
Südamerika	514.626	489.698	5,1
Asien-Pazifik	3.610.595	4.122.202	-12,4
<b>Weltweit</b>	<b>8.881.957</b>	<b>9.304.991</b>	<b>-4,5</b>
<b>nach Marken</b>			
Volkswagen Pkw	4.896.914	5.328.090	-8,1
ŠKODA	878.202	1.004.816	-12,6
SEAT	470.531	426.641	10,3
Volkswagen Nutzfahrzeuge	359.546	371.609	-3,2
Audi	1.680.512	1.692.773	-0,7
Lamborghini	8.405	7.430	13,1
Bentley	14.659	11.206	30,8
Porsche	301.915	272.162	10,9
Bugatti <sup>2</sup>	63	77	-18,2
<b>Pkw und leichte Nutzfahrzeuge gesamt</b>	<b>8.610.747</b>	<b>9.114.804</b>	<b>-5,5</b>
Scania	90.366	72.085	25,4
MAN	150.968	118.102	27,8
Navistar	29.876	-	x
<b>Nutzfahrzeuge gesamt</b>	<b>271.210</b>	<b>190.187</b>	<b>42,6</b>

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

<sup>2</sup> Bis 31. Oktober 2021.



### Absatz, Produktion und Lagerbestände im Volkswagen Konzern

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

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

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

### Finanzdienstleistungen des Volkswagen Konzerns

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

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





## Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

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

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

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

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

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

### Ertragslage des Porsche SE Konzerns

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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





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

### Finanzlage des Porsche SE Konzerns

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

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

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

Aus der Finanzierungstätigkeit ergab sich im Berichtszeitraum insbesondere aus Dividendenzah-

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

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

### Vermögenslage des Porsche SE Konzerns

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

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

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





Anteilen an einem Portfoliounternehmen (AEVA Inc.) zurückzuführen.

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

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

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

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

## Ertragslage des Volkswagen Konzerns

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

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



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

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

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

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

## Porsche Automobil Holding SE (Jahresabschluss nach HGB)

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

### Ertragslage

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

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

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

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

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

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

## Gewinn- und Verlustrechnung der Porsche Automobil Holding SE

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



### Vermögens- und Finanzlage

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

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

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

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

Die Rückstellungen enthalten Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen, Steuer-rückstellungen sowie sonstige Rückstellungen.

Die Verbindlichkeiten betreffen unverändert insbesondere Darlehensbeziehungen mit Tochtergesellschaften.

### Bilanz der Porsche Automobil Holding SE

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

### Risiken der Geschäftsentwicklung

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

### Dividende

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

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

### Abhängigkeitsbericht

Die Porsche SE hat gemäß § 312 AktG einen Bericht über die Beziehungen zu den Stammaktionären und mit diesen verbundenen Unternehmen erstellt („Abhängigkeitsbericht“). Als Ergebnis dieses Berichts ist Folgendes festzuhalten: „Die Porsche SE hat nach den Umständen, die ihr zu dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden, bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Leistung erbracht bzw. eine angemessene Gegenleistung erhalten. Durch diese Rechtsgeschäfte wurde die Gesellschaft nicht benachteiligt.“

### Ausblick

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







## Nachhaltige Wertsteigerung im Porsche SE Konzern

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

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

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

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

## Gesonderter nichtfinanzieller Konzernbericht

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



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

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

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

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

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

## Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung

### Chancen- und Risikobericht des Porsche SE Konzerns

#### Risikomanagementsystem des Porsche SE Konzerns

##### **Überblick Risikomanagementsystem**

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

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

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

können. Situativ werden jedoch auch Chancenpotenziale analysiert und dargestellt.

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

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





### Risikomanagementsystem der Porsche SE

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

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

Das „operative Risikomanagement“ als erste Verteidigungslinie umfasst die Analyse, die Steuerung, das Monitoring, die Kommunikation und Dokumentation der Risiken auf operationaler Ebene. Die Porsche SE unterscheidet hierbei zwischen zwei Risikotypen. Der erste Risikotyp umfasst die Risiken aus der Geschäftstätigkeit, die im Rahmen von (bewussten) unternehmerischen Entscheidungen eingegangen werden (sog. „unternehmerische Risiken“). Der zweite Risikotyp umfasst Risiken, die aus einer fehlenden Definition oder einer unzureichenden Einhaltung von Prozessen resultieren (sog. „organisatorische Risiken“). Jeder einzelne Fachbereich innerhalb der Porsche SE ist dafür verantwortlich, die in seinem Bereich vorhandenen Risiken zu identifizieren, zu bewerten, zu steuern, zu überwachen, zu dokumentieren und wesentliche

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

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



von Risiken und der Zuordnung von Risikofeldern zu den jeweiligen Risikoeignern insbesondere auch die Kontrolle der Durchführung, Wirksamkeit und Dokumentation des operativen und strategischen Risikomanagements durch den Vorstand und den Aufsichtsrat der Porsche SE.

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

### **Risikomanagement auf Ebene der Beteiligungen**

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

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

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

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

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

### **Internes Kontrollsystem einschließlich rechnungslegungsbezogenes Internes Kontrollsystem der Porsche SE**

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





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

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

## Chancen und Risiken des Porsche SE Konzerns

### Organisatorische Risiken

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

Das Risikofeld „Berichterstattung“ bezieht sich insbesondere auf die interne und externe Berichterstattung. Die Anwendung einheitlicher Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wird durch das IFRS Bilanzierungshandbuch der Porsche SE sichergestellt. Die Aufgaben des Rechnungswesens nehmen die in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen eigenverantwortlich wahr. Die Abschlüsse der Konzerngesellschaften werden unter Zuhilfenahme von Standard-Software erstellt. Durch die Vorgabe formaler Anforderungen wie einem Terminplan sowie festgelegter Berichtspakete wird die rechtzeitige und einheitliche Berichterstattung an die Porsche SE gewährleistet. Die Bestandteile der für den Porsche SE Konzern zu erstellenden Berichtspakete sind im Detail festgelegt und werden regelmäßig anhand gesetzlicher Neuerungen aktualisiert. Nach Erhalt werden diese einer Analyse und Plausibilisierung unterzogen. Sachverhaltsabhängig werden in Gesprächen die wesentlichen Entwicklungen mit den berichtserstattenden Unternehmen diskutiert.

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

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

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

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

### **Risikoeinschätzung zu organisatorischen Risiken**

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

### **Unternehmerische Risiken**

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

### **Chancen und Risiken aus Beteiligungen**

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



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

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

Bezüglich der Beteiligung an der Volkswagen AG besteht insbesondere das Risiko, dass das der Porsche SE im Rahmen der at Equity-Bewertung zugerechnete Ergebnis durch eine unterplanmäßige Entwicklung des Volkswagen Konzerns unterhalb der Erwartungen liegt (im Folgenden als Risikofeld „Ergebnisbeitrag Volkswagen“ bezeichnet). Die größten Risiken auf Ebene des Volkswagen Konzerns bestehen hierbei nach Aussage von Volkswagen in einer negativen Markt- und Absatzentwicklung, in Bezug auf Qualität und Cyber-Sicherheit sowie in einer nicht bedarfs- und anforderungsgerechten Produktentwicklung insbesondere im Hinblick auf Elektromobilität und Digitalisierung. Darüber hinaus stellt die Nichterreichung CO<sub>2</sub>-bezogener Vorgaben ein Risiko dar. Weiterhin verbleiben für den Volkswagen Konzern Risiken aus der Dieselthematik. Für das Jahr 2022 können sich negative Auswirkungen aus einer sich wieder verschärfenden Covid-19-Pandemie, aus der Versorgungssituation – insbesondere bei Halbleitern – sowie aus dem Russland-Ukraine-Konflikt ergeben. Die Einschätzung zu Risiken auf Ebene der Volkswagen Beteiligung basiert grundsätzlich auf dem Risiko- und Chancenbericht im Konzernlagebericht 2021 der Volkswagen AG. In Bezug auf Risiken aus dem Russland-Ukraine-Konflikt verweisen wir auf die

Ausführungen im Kapitel „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“.

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

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

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





Konzern“) wurde die Berichterstattung zu Risiken aus Portfoliobeteiligungen adjustiert. Entsprechend wurden die bisherigen Risikofelder „Werthaltigkeit PTV“ und „Ergebnisbeitrag Venture-Portfolio“ in einem neuen Risikofeld „Ergebnisbeitrag Portfoliobeteiligungen“ zusammengeführt. Chancen und Risiken aus den Portfoliobeteiligungen der Porsche SE ergeben sich im Wesentlichen aus Marktwertänderungen, die sich bei zum Fair Value bewerteten Beteiligungen vollständig auf das Ergebnis des Porsche SE Konzerns auswirken. Bei Portfoliobeteiligungen, die nach der Equity-Methode bewertet werden, bestehen neben dem Risiko von Wertberichtigungsbedarfen auch Chancen und Risiken aus dem der Porsche SE anteilig zuzurechnenden laufenden Ergebnis der jeweiligen Beteiligungen. Insbesondere die Wertentwicklung von Technologieunternehmen in disruptiven Märkten unterliegt grundsätzlich einer erhöhten Unsicherheit.

### Risiken aus Finanzinstrumenten

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

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

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

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

### Rechtsrisiken

Die Porsche SE ist national und international an Rechtsstreitigkeiten beteiligt. Im Wesentlichen handelt es sich zum 31. Dezember 2021 hierbei um Schadensersatzklagen im Zusammenhang mit dem Aufbau der Beteiligung an der Volkswagen AG und dem Vorwurf angeblicher Marktmanipulation und angeblicher unzutreffender Kapitalmarktinformation sowie Klageverfahren wegen angeblich pflichtwidrig unterlassener bzw. fehlerhafter Kapitalmarktinformationen im Zusammenhang mit der Dieseldematik. Soweit übersehbar, werden zur bilanziellen Berücksichtigung der hieraus entstehenden Risiken im erforderlichen Umfang Rückstellungen gebildet. Die im Berichtsjahr gebildeten Rückstellungen für Rechtsrisiken entsprechen in ihrer Höhe den für die laufenden Verfahren erwarteten Anwalts- und Verfahrenskosten. Nach Einschätzung des Unternehmens



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

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

### Steuerliche Chancen und Risiken

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

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

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

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



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

#### **Risikoeinschätzung zu unternehmerischen Risiken**

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

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

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

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

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





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

**Darstellung der Risikoeinschätzung (in Bezug auf die Prognosekorridore)**

Mögliches Ausmaß (in Bezug auf die Prognosekorridore)	hoch	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dividendenzufluss Volkswagen</li> <li>• Werthaltigkeit Volkswagen</li> <li>• Steuerliche Risiken</li> <li>• Rechtsrisiken</li> </ul>	• Ergebnisbeitrag Volkswagen	
	moderat	• Risiken aus Finanzinstrumenten		
	gering		• Ergebnisbeitrag Portfoliobeteiligungen	
		<b>unwahrscheinlich</b>	<b>mittlere Wahrscheinlichkeit</b>	<b>sehr wahrscheinlich</b>
<b>Eintrittswahrscheinlichkeit</b>				
		Risikokategorie „Gering“	Risikokategorie „Mittel“	Risikokategorie „Hoch“

**Gesamtaussage zur Risikosituation des Porsche SE Konzerns**

Die Gesamtrisikosituation ergibt sich für den Porsche SE Konzern aus den Einzelrisiken der wesentlichen Beteiligungen sowie aus den dargestellten spezifischen Risiken der Porsche SE. Das Risikomanagementsystem soll einen adäquaten Umgang mit

diesen Risiken gewährleisten. Nach den heute bekannten Informationen bestehen nach Einschätzung des Vorstands keine Risiken, die einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Risiken den Fortbestand des Porsche SE Konzerns gefährden könnten.





## Chancen- und Risikobericht des Volkswagen Konzerns

### Risikomanagementsystem des Volkswagen Konzerns

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

### Zielsetzung des Risikomanagementsystems und des Internen Kontrollsystems bei Volkswagen

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

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

### Aufbau des Risikomanagementsystems und des Internen Kontrollsystems bei Volkswagen

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

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





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

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

#### Erste Linie:

##### Operatives Risikomanagement

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

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

#### Zweite Linie: Konzerneinheitliche quartalsweise Risikoerfassung und -berichterstattung

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

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

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

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



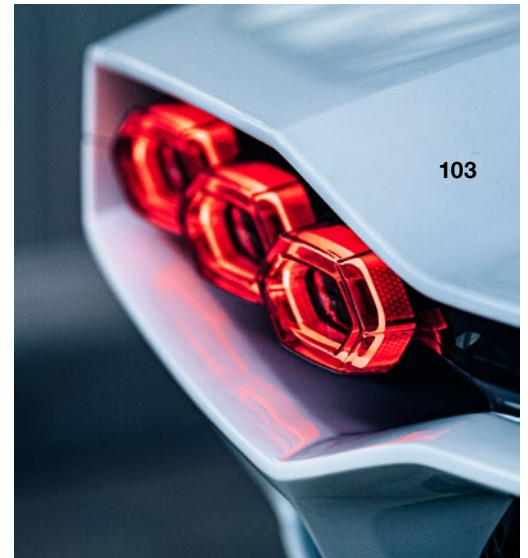
Eintrittswahrscheinlichkeit (Wkt) mit dem potenziellen Schadenausmaß ergibt und die Risiken vergleichbar macht. Das Schadenausmaß ergibt sich aus den Kriterien finanzieller Schaden (Mat) sowie Reputationsschaden (Immat) und der potenziellen Gefährdung der Einhaltung von externen rechtlichen Vorgaben (Vorg). Für jedes dieser Kriterien wird die getroffene Bewertung einem Score-Wert zwischen 0 und 10 zugeordnet. Dabei werden die Maßnahmen, die zur Risikosteuerung und -kontrolle getroffen wurden, bei der Risikobewertung berücksichtigt (Nettobetrachtung).

Der Score-Wert für die Eintrittswahrscheinlichkeit von über 50 % im Betrachtungszeitraum wird als

hoch bezeichnet, bei einer mittleren Einstufung liegt die Eintrittswahrscheinlichkeit mindestens bei 25 %. Für das Kriterium finanzieller Schaden steigt der Score-Wert mit zunehmendem Ausmaß an und erreicht ab 1 Mrd. € den höchsten Score-Wert von 10. Das Kriterium Reputationsschaden kann Ausprägungen von lokaler Vertrauensstörung über den lokalen Vertrauensverlust bis hin zum regionalen oder internationalen Reputationsverlust annehmen. Die potenzielle Gefährdung der Einhaltung von externen rechtlichen Vorgaben wird anhand des Einflusses auf die lokale Gesellschaft, die Marke oder den Konzern eingestuft.

### Ermittlung des Risiko-Score

$$\begin{aligned}
 & \text{Risiko-Score} \\
 & = \text{Eintrittswahrscheinlichkeit} \times \text{Schadenausmaß} \\
 & = \text{Score Wkt} \times \left[ \text{Score Mat} + \frac{\text{Score Immat} + \text{Score Vorg}}{2} \right]
 \end{aligned}$$



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

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

Darüber hinaus werden bedeutende Änderungen der Risikolage, die kurzfristig beispielsweise durch unerwartete externe Ereignisse entstehen können, anlassbezogen an den Vorstand der Volkswagen AG berichtet. Dies ist dann erforderlich, wenn das Risiko einen potenziellen finanziellen Schaden ab 1 Mrd. € annehmen kann und die Eintrittswahrscheinlichkeit größer als 50 % eingeschätzt wird.

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

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

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

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

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





104

### Dritte Linie: Prüfung durch die Konzern-Revision

Die Konzern-Revision unterstützt den Vorstand der Volkswagen AG dabei, die verschiedenen Geschäftsbereiche und Unternehmenseinheiten im Volkswagen Konzern zu überwachen. Sie überprüft das Risikofrüherkennungssystem sowie den Aufbau und die Umsetzung des RMS/IKS und des Compliance-Managementsystems (CMS) regelmäßig im Rahmen ihrer unabhängigen Prüfungshandlungen. Der vom Vorstand der Volkswagen AG verabschiedete Prüfungsplan umfasst die erste und zweite Linie, also neben den operativen Einheiten auch die risikomitigierenden Funktionen.

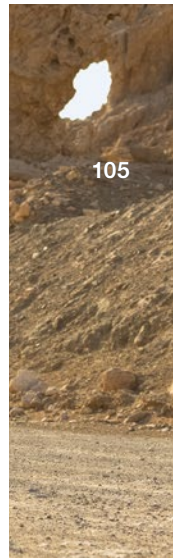
### Risikofrüherkennungssystem bei Volkswagen

Die Risikolage des Volkswagen Konzerns wird gemäß den gesetzlichen Anforderungen erfasst, bewertet und dokumentiert. Durch die zuvor beschriebenen Elemente des RMS/IKS (erste und zweite Linie) werden die Anforderungen an ein Risikofrüherkennungssystem erfüllt. Unabhängig davon überprüft der Abschlussprüfer der Volkswagen AG jährlich die hierfür implementierten Verfahren und Prozesse sowie die Angemessenheit der Dokumentation. Die Risikomeldungen werden dabei stichprobenartig in vertiefenden Interviews mit den betreffenden Bereichen und Gesellschaften unter Einbeziehung des Abschlussprüfers auf ihre Plausibilität und Angemessenheit hin geprüft. Der Abschlussprüfer der Volkswagen AG prüft das in das Risikomanagementsystem integrierte Risikofrüherkennungssystem des

Volkswagen Konzerns auf seine grundsätzliche Eignung, bestandsgefährdende Risiken frühzeitig erkennen zu können und beurteilt gemäß § 317 Abs. 4 HGB die Funktionsfähigkeit des Risikofrüherkennungs- und Überwachungssystems.

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

Die Volkswagen Financial Services AG betreibt ein System zur Risikofrüherkennung und -steuerung. Damit soll gewährleistet werden, dass die jeweils lokal geltenden regulatorischen Anforderungen eingehalten werden. Es ermöglicht zugleich eine angemessene und wirksame Risikosteuerung auf Gruppenebene. Wesentliche Bestandteile davon werden regelmäßig im Rahmen der Jahresabschlussprüfung überprüft.



### **Überwachung der Wirksamkeit des Risikomanagementsystems und des Internen Kontrollsystems**

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

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

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

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

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

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

Kontrollaktivitäten auf Konzernebene umfassen die Analyse und gegebenenfalls die Anpassung der Meldedaten der von Tochtergesellschaften des



Volkswagen Konzerns vorgelegten Finanzabschlüsse. Dabei werden auch die Berichte, die der Abschlussprüfer der Volkswagen AG vorgelegt hat, und die Ergebnisse der Abschlussbesprechungen mit Vertretern der Einzelgesellschaften berücksichtigt. In den Gesprächen werden sowohl die Plausibilität der Einzelabschlüsse als auch wesentliche Einzelsachverhalte bei den Tochtergesellschaften diskutiert. Eine klare Abgrenzung der Verantwortungsbereiche sowie die Anwendung des Vier-Augen-Prinzips sind weitere Kontrollelemente, die – ebenso wie Plausibilitätskontrollen – bei der Erstellung des Einzel- und des Konzernabschlusses der Volkswagen AG angewendet werden.

Die Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems des Volkswagen Konzerns im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess wird im Rahmen des standardisierten IKS in wesentlichen Gesellschaften systematisch bewertet. Am Beginn stehen eine Risikoanalyse und eine Kontrolldefinition mit dem Ziel, bedeutende Risiken für die Rechnungslegungsprozesse zu identifizieren. Um die Wirksamkeit der Kontrollen zu beurteilen, werden regelmäßig Tests auf Basis von Stichproben durchgeführt. Diese bilden die Grundlage für eine Selbsteinschätzung, ob die Kontrollen angemessen ausgestaltet und wirksam sind.

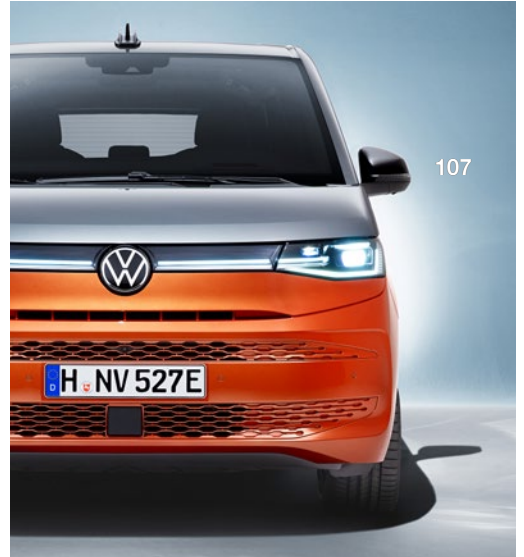
Der zusammengefasste Lagebericht des Volkswagen Konzerns und der Volkswagen AG wird – unter Beachtung der geltenden Vorschriften und Regelungen – zentral unter Einbeziehung der und in Abstimmung mit den Konzerneinheiten und -gesellschaften erstellt.

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

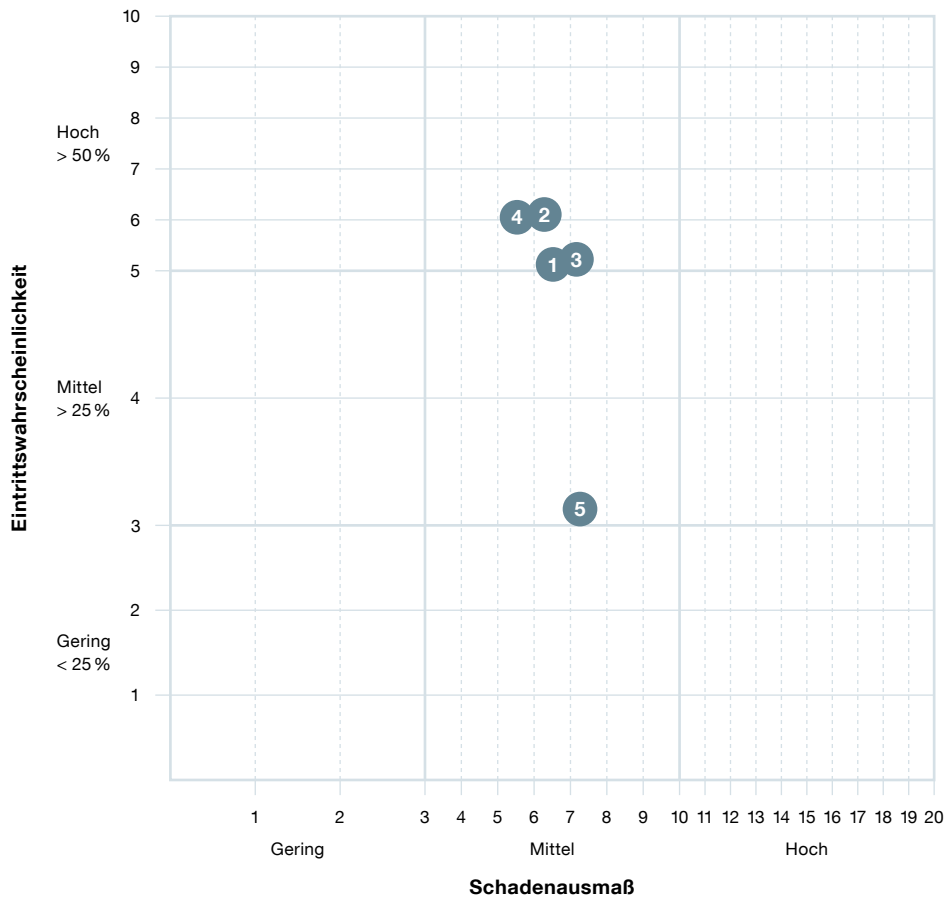
#### **Integriertes Konsolidierungs- und Planungssystem**

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





### Durchschnittliche Score-Werte der Risikokategorien



- 1 Risiken aus Gesamtwirtschaft, Branche, Märkten und Vertrieb
- 2 Forschungs- und Entwicklungsrisiken
- 3 Operative Risiken
- 4 Risiken aus Umwelt und Soziales
- 5 Rechtsrisiken
- 6 Finanzrisiken
- 7 Risiken aus Mergers & Acquisitions und/oder anderen strategischen Kooperationen/Beteiligungen

(gewichteter Score-Wert aus finanziellem Schaden, Reputationsschaden und der potenziellen Gefährdung der Einhaltung von externen rechtlichen Vorgaben)



## Chancen und Risiken des Volkswagen Konzerns

In diesem Abschnitt werden die wesentlichen Risiken und Chancen aus Sicht des Volkswagen Konzerns dargestellt, die sich im Rahmen der Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns ergeben. Zur besseren Übersicht sind die Risiken und Chancen in Kategorien zusammengefasst. Zu jeder Risikokategorie werden die von Volkswagen anhand der Risiko-Score-Bewertung aus dem RQP ermittelten größten Risiken ihrer Bedeutung nach aufgeführt.

In die Bewertung der Risikokategorien des Volkswagen Konzerns sowie in die Berichterstattung an den Vorstand der Volkswagen AG fließen unter anderem alle an das Konzern-Risikomanagement berichteten Risiken der einbezogenen Einheiten aus dem RQP ab einem Risiko-Score von 20 ein. Die grafische Darstellung der Risikokategorien erfolgt anhand der durchschnittlichen Score-Werte. Für die Risikokategorien „Finanzrisiken“ und „Risiken aus Mergers & Acquisitions und/oder anderen strategischen Kooperationen/Beteiligungen“ gab es bei Volkswagen im Berichtsjahr keine Meldung von Risiken mit entsprechenden Werten.

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

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

### Risikokategorien im Volkswagen Konzern

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



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

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

Zur Risikokategorie „Risiken aus Umwelt und Soziales“ zählen Personalrisiken sowie Risiken aus umweltschutzrechtlichen Auflagen. Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit hoch (Vorjahr: mittel) und das Schadenausmaß mit mittel (Vorjahr: mittel) von Volkswagen bewertet. Die größten Risiken aus dem RQP ergeben sich aus der Nichterreichung CO<sub>2</sub>-bezogener Vorgaben.

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

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

Unter „Chancen und Risiken aus Mergers & Acquisitions und/oder anderen strategischen Kooperationen/Beteiligungen“ fasst der Volkswagen Konzern Chancen und Risiken aus Kooperationen, Risiken aus der Werthaltigkeit von Goodwill beziehungsweise Markennamen und aus Beteiligungen sowie Risiken aus dem Verkauf von Beteiligungen



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

### **Bewertung der Volkswagen AG zu Rechtsrisiken aus der Dieseldematik**

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

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

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

### **Gesamtaussage zur Risiko- und Chancensituation des Volkswagen Konzerns**

Die Gesamtrisiko- und Chancensituation ergibt sich für den Volkswagen Konzern aus den zuvor genannten Einzelrisiken und -chancen. Um die Beherrschung dieser Risiken zu gewährleisten, hat Volkswagen ein umfassendes Risikomanagementsystem geschaffen. Die größten Risiken über alle Risikokategorien hinweg bestehen für den Volkswagen Konzern in einer negativen Markt- und Absatzentwicklung, in Bezug auf Qualität und Cybersicherheit sowie in einer nicht bedarfs- und anforderungsgerechten Produktentwicklung insbesondere im Hinblick auf Elektromobilität und Digitalisierung. Darüber hinaus stellt die Nichterreichung CO<sub>2</sub>-bezogener Vorgaben ein Risiko dar. Weiterhin verbleiben für den Volkswagen Konzern Risiken aus der Dieseldematik. Für das Jahr 2022 können sich negative Auswirkungen aus einer sich wieder verschärfenden Covid-19-Pandemie, aus der Versorgungssituation – insbesondere bei Halbleitern – sowie aus dem Russland-Ukraine-Konflikt ergeben. Nach den dem Volkswagen Konzern im Zeitpunkt der Aufstellung seines Lageberichts bekannten Informationen bestehen keine Risiken, die den Fortbestand wesentlicher Konzerngesellschaften oder des Volkswagen Konzerns gefährden könnten.



## Veröffentlichung der Erklärung zur Unternehmensführung

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

## Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

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

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

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

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

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





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

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

## Prognosebericht und Ausblick

### Entwicklung der Weltwirtschaft

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

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

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

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

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

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

### Entwicklung der Märkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

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

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



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

#### **Entwicklung der Märkte für Nutzfahrzeuge**

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

#### **Entwicklung der Märkte für Finanzdienstleistungen**

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

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

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



## Voraussichtliche Entwicklung des Volkswagen Konzerns

Volkswagen sieht sich auf die künftigen Herausforderungen im Geschäft rund um die Automobilität und die heterogene Entwicklung der regionalen Automobilmärkte insgesamt gut vorbereitet. Die Markenvielfalt des Volkswagen Konzerns, seine Präsenz auf allen wichtigen Märkten der Welt, die breite und gezielt ergänzte Produktpalette sowie seine Technologien und Dienstleistungen verschaffen dem Volkswagen Konzern weltweit eine gute Position im Wettbewerb. Im Zuge der Transformation seines Kerngeschäfts positioniert Volkswagen die Konzernmarken noch trennschärfer und optimiert sein Fahrzeug- und Antriebsportfolio. Im Fokus stehen dabei vor allem die CO<sub>2</sub>-Bilanz seiner Fahrzeugflotte und die Konzentration auf die attraktivsten und wachstumsstärksten Marktsegmente. Zusätzlich arbeitet der Volkswagen Konzern mit der fortlaufenden Entwicklung neuer Technologien und seiner Baukästen daran, die Vorteile des Mehrmarkenkonzerns noch gezielter zu nutzen.

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

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

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

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

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

## Voraussichtliche Entwicklung des Porsche SE Konzerns

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

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

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

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

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

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

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

Stuttgart, den 16. März 2022

Porsche Automobil Holding SE  
Der Vorstand

## Glossar



# 2



## Glossar

### Ausgewählte Begriffe auf einen Blick

#### **Bruttomarge**

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

#### **Eigenkapitalquote**

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

#### **Operatives Ergebnis**

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

#### **Operative Umsatzrendite**

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

#### **Steuerquote**

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

#### **Umsatzrendite vor Steuern**

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