

Konzernlagebericht
und Lagebericht
der Porsche Automobil
Holding SE





Konzernlagebericht und Lagebericht der Porsche Automobil Holding SE

Grundlagen des Konzerns

66

Wirtschaftsbericht

68

Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern

68

Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern

78

Geschäftsverlauf

84

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

90

Porsche Automobil Holding SE (Jahresabschluss nach HGB)

101

Gesonderter nichtfinanzieller Konzernbericht

104

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

105

Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung

106

Veröffentlichung der Erklärung zur Unternehmensführung

135

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

136

Prognosebericht und Ausblick

138

Glossar

142

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 2022 beschäftigte der Porsche SE Konzern 38 Mitarbeiter (882 Mitarbeiter).

Die Geschäftstätigkeit der Porsche SE umfasst insbesondere den Erwerb, das Halten und Verwalten sowie die Veräußerung von Beteiligungen.

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“, „Volkswagen“ oder „VW“), der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart („Porsche AG“), der European Transport Solutions S.à r.l., Luxemburg/Luxemburg („ETS“) sowie der INRIX Inc., Kirkland, Washington/USA („INRIX“), werden als assoziierte Unternehmen in den IFRS-Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen.

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

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 Porsche AG, der TRATON SE („TRATON“), der Volkswagen Financial Services AG, der Volkswagen Bank GmbH sowie an zahlreichen weiteren Gesellschaften im In- und Ausland. Zudem hält die Porsche SE eine direkte Beteiligung an der Porsche AG (siehe hierzu Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“). Über diese beiden Kernbeteiligungen hinaus hält der Porsche SE Konzern Minderheitsbeteiligungen an mehr als zehn Technologieunternehmen in Nordamerika, Europa und Israel.

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 zählen die langfristigen Kernbeteiligungen an der Volkswagen AG und an der Porsche 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.

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 IFRS-Konzernergebnis nach Steuern und die Konzern-Nettoliiquidität die maßgeblichen Steuerungsgrößen im Porsche SE Konzern dar.

Die Nettoliiquidität des Porsche SE Konzerns ergibt sich definitionsgemäß aus den aus der Konzernbilanz abgeleiteten 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

Russland-Ukraine-Konflikt / Covid-19-Pandemie

Mit dem Beginn des Russland-Ukraine-Konflikts im Februar 2022 kam es neben der humanitären Krise weltweit zu Verwerfungen auf den Märkten. Insbesondere auf den Energie- und Rohstoffmärkten ergeben sich erhebliche Preissteigerungen und international ist ein deutlicher Anstieg der Zins- und Inflationsraten zu verzeichnen. Der Russland-Ukraine-Konflikt hat zu einer erhöhten Unsicherheit in Bezug auf die Entwicklung der Weltwirtschaft geführt und große Teile der westlichen Staatengemeinschaft dazu veranlasst, Russland mit Sanktionen zu belegen. Diese umfassen unter anderem ein weitreichendes Handelsembargo sowie den teilweisen Ausschluss Russlands von den globalen Finanzmärkten. Russland selbst hat in seiner Rolle als Energie-Exporteur Gaslieferungen nach Europa eingeschränkt. Der daraus resultierende Anstieg der Energiepreise und weiter verschärfte Versorgungsgpässe wirkten sich vor allem in Europa nachhaltig auf die Inflationsentwicklung aus.

Im Verlauf des Jahres 2022 wurden die restriktiven Maßnahmen zum Schutz vor dem Coronavirus SARS-CoV-2 in vielen Ländern weitestgehend aufgehoben. Positiv wirkten die Fortschritte bei der Verabreichung von Impfstoffen an die Bevölkerung, während das Auftreten der neuen Virusvariante Omikron und deren Subvarianten national wieder zu stark steigenden Infektionszahlen mit meist

milderen Krankheitsverläufen, aber erhöhten Krankenständen führte. Insbesondere in China kam es im Laufe des Jahres 2022 infolge von lokalen Infektionsausbrüchen im Rahmen der dort verfolgten Null-Covid-Strategie zu strikten Einschränkungen und daraus resultierenden wirtschaftlichen Beeinträchtigungen sowie Störungen in den internationalen Lieferketten. Die Abkehr von dieser Strategie führte zum Jahresende in China zu einer hohen Dynamik im Infektionsgeschehen.

Die Porsche SE ist von diesen Entwicklungen insbesondere mittelbar über ihre Beteiligungen an der Volkswagen AG und an der Porsche AG sowie hinsichtlich der Auswirkungen auf die Zinsentwicklung betroffen.



Börsengang der Porsche AG und Erwerb von 25 % zuzüglich einer Aktie der Stammaktien der Porsche AG durch die Porsche SE

Am 28. September 2022 hat Volkswagen 25 % der Vorzugsaktien (inklusive Mehrzuteilungen) der Tochtergesellschaft Porsche AG zu einem Platzierungspreis von 82,50 € je Vorzugsaktie bei Investoren platziert. Diese Vorzugsaktien werden seit dem 29. September 2022 im regulierten Markt an der Frankfurter Wertpapierbörse gehandelt (siehe hierzu auch Abschnitt „Börsengang der Porsche AG“ im Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern“). Die Stammaktien der Porsche AG sind nicht börsennotiert.

Grundlage für den Börsengang war eine umfassende Einigung über den Abschluss mehrerer Verträge zwischen Volkswagen und der Porsche SE. In diesem Zusammenhang haben beide Parteien unter anderem auch vereinbart, dass die Porsche SE 25 % zuzüglich einer Aktie der Stammaktien der Porsche AG von Volkswagen erwirbt. Der Preis je Stammaktie entsprach dem Platzierungspreis pro Vorzugsaktie zuzüglich einer Prämie von 7,5 % und betrug demnach 88,69 €. Der Gesamtpreis für 25 % zuzüglich einer Aktie der Stammaktien der Porsche AG belief sich entsprechend auf 10,1 Mrd. €. Die übrigen Anteile am Vorzugs- und Stammaktienkapital der Porsche AG halten weiterhin Unternehmen des Volkswagen Konzerns.

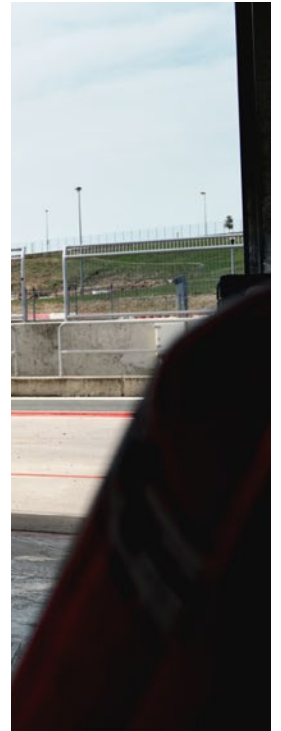
Der Erwerb der insgesamt 113.875.001 Stammaktien durch die Porsche SE erfolgte in zwei Tranchen zu 79.712.501 Aktien (17,5 % zuzüglich

einer Aktie der Stammaktien) bzw. 34.162.500 Aktien (7,5 % der Stammaktien). Der Vollzug der Übertragung der ersten Tranche der Stammaktien erfolgte am 4. Oktober 2022. Der Vollzug der Übertragung der zweiten Tranche erfolgte am 30. Dezember 2022.

Um die Aktionäre der Volkswagen AG an der erfolgreichen Gesamttransaktion teilhaben zu lassen, wurde von der außerordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG am 16. Dezember 2022 eine Dividendenerhöhung um 19,06 € je dividendenberechtigter Stamm- bzw. Vorzugsaktie („Sonderdividende“) beschlossen, die am 9. Januar 2023 zur Auszahlung kam. Auf die Porsche SE entfielen hiervon 3,1 Mrd. € ohne Abzug von Kapitalertragsteuer und Solidaritätszuschlag.

Der Kaufpreis der ersten Tranche in Höhe von rund 7,1 Mrd. € wurde durch die Aufnahme von Fremdkapital am 4. Oktober 2022 in gleicher Höhe finanziert. Für die Stammaktien der zweiten Tranche bestand zum 31. Dezember 2022 eine Kaufpreisverbindlichkeit gegenüber Volkswagen in Höhe von rund 3,0 Mrd. €.

Die Porsche SE und Volkswagen haben sich auf eine Aufrechnung der verbleibenden Kaufpreisverpflichtung gegenüber der Volkswagen AG in Höhe von 3,0 Mrd. € mit dem Dividendenanspruch der Porsche SE gegen die Volkswagen AG in Höhe von 3,1 Mrd. € geeinigt. Die Kaufpreisverbindlichkeit und die Dividendenforderung werden daher im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2022 saldiert ausgewiesen. Mit der Zahlung der Sonderdividende am 9. Januar 2023 wurde die Aufrechnung vollzogen.



Die Fremdfinanzierung erfolgte mit einem internationalen Bankenkonsortium und unterliegt einer variablen Verzinsung. Das Finanzierungsvolumen betrug insgesamt 8,9 Mrd. €. Hiervon entfallen 3,9 Mrd. € auf eine Brückenfinanzierung mit einer Laufzeit von bis zu 2 Jahren, 3 Mrd. € auf ein Bankdarlehen mit einer Laufzeit von 5 Jahren, 1 Mrd. € auf ein Bankdarlehen mit einer Laufzeit von 3 Jahren sowie 1 Mrd. € auf eine Kreditlinie mit einer initialen Laufzeit von 3 Jahren. Zum 31. Dezember 2022 war neben der Kreditlinie ein Volumen von 0,8 Mrd. € des dreijährigen Bankdarlehens nicht abgerufen. Dieses Volumen des dreijährigen Bankdarlehens hat die Porsche SE zum 20. Januar 2023 gekündigt.

Die Brückenfinanzierung in Höhe von 3,9 Mrd. € wurde im März 2023 zu einem wesentlichen Teil durch die Platzierung eines Schuldscheindarlehens in Höhe von rund 2,7 Mrd. € (siehe hierzu das Kapitel „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“) refinanziert. Es ist geplant, die verbleibende Brückenfinanzierung bis zum Ende des Geschäftsjahres 2023 abzulösen, teilweise durch weitere Finanzinstrumente.

Zur Absicherung von Zinsrisiken wurden bis zum 28. September 2022 Zinssicherungsinstrumente mit einem Nominalvolumen von 5,8 Mrd. € und Laufzeiten von bis zu 5 Jahren abgeschlossen. Die Zinssicherung wurde nach erfolgter Platzierung des Schuldscheindarlehens angepasst. Die Bilanzierung

dieser Zinssicherungsinstrumente erfolgt zum überwiegenden Teil unter Anwendung der Regelungen für die Bilanzierung von Sicherungsgeschäften gemäß IFRS 9 (sog. „Hedge Accounting“).

Infolge der Preisfestsetzung der Vorzugsaktien der Porsche AG unterlag die Porsche SE mit Beginn des 29. September 2022 dem vollständigen, mit dem Anteil von 25 % zuzüglich einer Aktie der Stammaktien (rund 12,5 % des Grundkapitals) der Porsche AG verbundenen Wertänderungsrisiko. Da die Porsche SE zudem eine vorzeitige Übertragung der zweiten Tranche jederzeit herbeiführen konnte und über maßgebliche Einflussmöglichkeiten verfügte, erfolgte mit Beginn des 29. September 2022 eine bilanzielle Zurechnung der Beteiligung (über 25 % zuzüglich einer Aktie der Stammaktien) an der Porsche AG. In der Konzernbilanz der Porsche SE wurde die Beteiligung zu diesem Zeitpunkt als assoziiertes Unternehmen zu Anschaffungskosten in Höhe von 10,1 Mrd. € einschließlich Anschaffungsnebenkosten aktiviert und seither unter Anwendung der Equity-Methode fortgeschrieben. Das At-Equity-Ergebnis aus der Beteiligung an der Porsche AG beträgt im Geschäftsjahr 2022 nach Berücksichtigung der Fortführungseffekte aus einer vorläufigen Kaufpreisallokation rund 12 Mio. €. Zum 31. Dezember 2022 ergaben sich auf Grundlage der Marktkapitalisierung keine Anhaltspunkte für einen Wertberichtigungsbedarf des At-Equity-Buchwerts

der Beteiligung an der Porsche AG. Jedoch sind Auswirkungen auf die Werthaltigkeit der Beteiligung, insbesondere bei etwaigen nachhaltigen Ergebnisrückgängen, nicht auszuschließen. Zudem können sich hieraus Folgewirkungen auf die Dividendenpolitik der Porsche AG und somit auf die Mittelzuflüsse auf Ebene der Porsche SE ergeben. Risiken, die zu Belastungen führen können, umfassen auch gesamtwirtschaftliche Risiken infolge geopolitischer Spannungen und Konflikte, wie eine weitere Eskalation des Russland-Ukraine-Konflikts oder eine Verschärfung der Situation in Ostasien. Weitere Risiken können sich bspw. aus protektionistischen Tendenzen, anhaltend hoher Inflation, strukturellen Defiziten einzelner Volkswirtschaften, Turbulenzen an den Finanz-, Energie- und Rohstoffmärkten, Versorgungsengpässen, einer nicht nachhaltig erfolgreichen Eindämmung der Covid-19-Pandemie und Verschärfungen umweltschutzrechtlicher Auflagen ergeben. Auf die Ausführungen im Kapitel „Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung“ wird verwiesen.



Wesentliche Entwicklungen in Bezug auf die Beteiligung an der Volkswagen AG

Im Zeitraum vom 29. März 2022 bis zum 6. Mai 2022 erwarb die Porsche SE über den Kapitalmarkt Vorzugsaktien der Volkswagen AG für 400 Mio. €. Die Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG stieg damit auf 31,9 % des gezeichneten Kapitals. Der Anteil der Porsche SE an den Stammaktien der Volkswagen AG beträgt unverändert 53,3 %.

Als Finanzierungsbestandteil für den Erwerb von Stammaktien der Porsche AG (siehe Abschnitt „Börsengang der Porsche AG und Erwerb von 25 % zuzüglich einer Aktie der Stammaktien der Porsche AG durch die Porsche SE“) stimmte der Aufsichtsrat der Porsche SE Ende Juni 2022 einem Verkaufsplan für bis zu 2,7 Mio. Vorzugsaktien der Volkswagen AG zu. Infolgedessen wurden die Vorzugsaktien im Konzernabschluss der Porsche SE gemäß IFRS 5 gesondert als „Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“ ausgewiesen und zum niedrigeren Wert aus Buchwert und beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten bewertet. Die von der Porsche SE gehaltenen Stammaktien der Volkswagen AG werden dagegen im Konzernabschluss der Porsche SE weiterhin nach der Equity-Methode bilanziert.

Insbesondere vor dem Hintergrund der erfolgreichen Platzierung des Schuldscheindarlehens in Höhe von rund 2,7 Mrd. € im März 2023, wodurch das auf Basis vergleichbarer Transaktionen in der Vergangenheit erwartbare Volumen signifikant übertroffen wurde, haben sich nach Ende des Geschäftsjahres 2022 Umstände ergeben, die einen Verkauf der durch die Porsche SE gehaltenen 2,7 Mio. Vorzugsaktien der Volkswagen AG als Finanzierungsbestandteil bis Juni 2023 nicht mehr hochwahrscheinlich erscheinen lassen. Im Geschäftsjahr 2023 endete daher die Klassifizierung der Vorzugsaktien als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte. Für weitere Ausführungen und Effekte aus der Reklassifizierung wird auf das Kapitel „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“ verwiesen.



Die Porsche SE wird aufgrund der Bilanzierung der gehaltenen Stammaktien der Volkswagen AG nach der Equity-Methode maßgeblich durch die Entwicklungen auf Ebene des Volkswagen Konzerns beeinflusst.

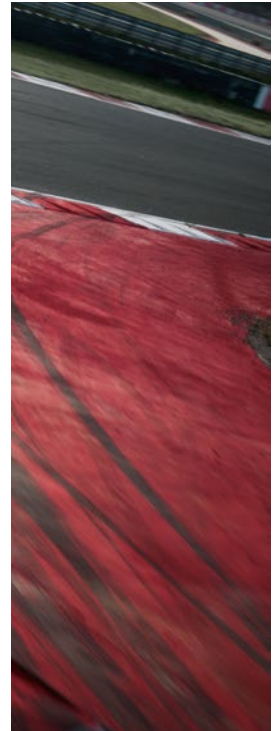
Das Konzernergebnis nach Steuern und Minderheiten des Volkswagen Konzerns erhöhte sich im Geschäftsjahr 2022 auf 14,9 Mrd. € nach 14,8 Mrd. € im Vorjahreszeitraum. Von Januar bis Dezember 2022 ergaben sich im operativen Ergebnis negative Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieseldematik in Höhe von 0,4 Mrd. € (0,8 Mrd. €) im Bereich Pkw. Sie resultierten im Wesentlichen aus zusätzlichen Aufwendungen für Rechtsrisiken. Neben Beeinträchtigungen infolge von Engpässen in der Teileversorgung sowie der Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts, wirkte zudem insbesondere die außerplanmäßige Abschreibung der Beteiligung an Argo AI, LLC, Pittsburgh/USA („Argo AI“) negativ. Einen gegenläufigen Einfluss hatte insbesondere eine verbesserte Preisdurchsetzung und der Produktmix sowie positive Effekte aus Derivaten außerhalb des Hedge Accounting (siehe dazu auch das Kapitel „Geschäftsverlauf“ sowie die „Ertragslage des Volkswagen Konzerns“).

Zum 31. Dezember 2022 ergaben sich auf Grundlage der Ertragsenerwartungen 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 Ergebnismrückgängen nicht auszuschließen. Zudem können sich hieraus Folgewirkungen auf die Dividendenpolitik der Volkswagen AG und somit auf die Mittelzuflüsse auf Ebene der Porsche SE ergeben. Risiken, die zu Belastungen führen können, umfassen auch gesamtwirtschaftliche Risiken infolge geopolitischer Spannungen und Konflikte, wie eine weitere Eskalation des Russland-Ukraine-Konflikts oder eine Verschärfung der Situation in Ostasien. Weitere Risiken können sich bspw. aus protektionistischen Tendenzen, anhaltend hoher Inflation, strukturellen Defiziten einzelner Volkswirtschaften, Turbulenzen an den Finanz-, Energie- und Rohstoffmärkten, Versorgungsengpässen, einer nicht nachhaltig erfolgreichen Eindämmung der Covid-19-Pandemie, Verschärfungen umweltschutzrechtlicher Auflagen und/oder einem etwaigen weiteren Anstieg der Kosten zur Bewältigung der Dieseldematik ergeben. Auf die Ausführungen im Kapitel „Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung“ wird verwiesen.

Veräußerung der Anteile an der PTV an Bridgepoint und Weiterentwicklung der Beteiligung an der ETS

Im Oktober 2021 haben Bridgepoint Advisers Limited, London/Großbritannien („Bridgepoint“), und die Porsche SE eine Partnerschaft zur Weiterentwicklung der PTV Planung Transport Verkehr GmbH, Karlsruhe (vormals PTV Planung Transport Verkehr AG, Karlsruhe) („PTV“, zusammen mit ihren Tochterunternehmen „PTV Gruppe“) geschlossen. In diesem Zusammenhang wurden sämtliche Anteile an der PTV an eine Tochtergesellschaft der ETS übertragen. Gleichzeitig hat die Porsche SE ihrerseits 40 % an der ETS erworben. Die Transaktion wurde nach Erfüllung aller Vollzugsbedingungen im Januar 2022 abgeschlossen. Der Porsche SE sind hieraus im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2022 insgesamt rund 0,2 Mrd. € zugeflossen.



Zudem wurde ein Entkonsolidierungserfolg in Höhe von rund 0,1 Mrd. € im Ergebnis aus nicht fortgeführten Aktivitäten erfasst. Die ETS wird seither nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen.

Anfang Juni 2022 wurde der mittelbare Erwerb aller Anteile an der Econolite Group, Inc., Anaheim/USA („Econolite“) durch die ETS vollzogen. Zusammen mit der PTV entstand dadurch ein globaler, technologisch führender Anbieter für zukunftsweisende Infrastruktur- und Verkehrslösungen. Zur Finanzierung des Kaufpreises hat sich die Porsche SE an einer Kapitalerhöhung der ETS mit einem Betrag in Höhe von rund 35 Mio. € beteiligt. Die bisherigen Eigentümer von Econolite haben sich wiederum mit einem Minderheitsanteil von rund 10 % an der ETS beteiligt, wodurch es unter Erfassung eines Verwässerungsgewinns in Höhe von rund 1 Mio. € zu einer Reduktion des Anteils der Porsche SE an der ETS auf rund 35,5 % kam.

Im Dezember 2022 wurde der Zusammenschluss der ETS mit Conundra BV, Oosterzele/Belgien („Conundra“) bekanntgegeben. Conundra entwickelt Software-Anwendungen für die Routenoptimierung bei der Planung komplexer Logistik- und Lieferkettenprozesse, welche das Produktportfolio der PTV im Logistik-Bereich um Software-as-a-Service-Anwendungen ergänzen.

Im Rahmen des Zusammenschlusses mit Conundra erfolgte eine Neuordnung der Geschäftsbereiche der ETS in zwei eigenständige Unternehmensgruppen für Mobilität und Logistik. Durch diese Fokussierung können marktspezifische Bedürfnisse zukünftig noch präziser adressiert und so das Wachstum der beiden Bereiche unterstützt werden.

Im Bereich Mobilität bündeln Econolite und PTV Mobility ihre Kräfte unter der neuen Marke „Umovity“. PTV Logistics und Conundra werden vorerst unter der Marke PTV Logistics operieren.

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

Die Entscheidung des Oberlandesgerichts Celle ist noch nicht rechtskräftig. Die Klägerseite hat gegen die Entscheidung Rechtsbeschwerde zum Bundesgerichtshof eingelegt.

In einem beim Landgericht Frankfurt am Main rechtshängigen Verfahren gegen ein amtierendes und ein früheres, mittlerweile verstorbene Mitglied des Aufsichtsrats der Porsche SE ist die Porsche SE auf Seiten der Beklagten als Streithelferin beigetreten. In diesem Verfahren werden die gleichen angeblichen Ansprüche geltend gemacht, die bereits Gegenstand einer gegen die Porsche SE beim Landgericht Hannover rechtshängigen, derzeit ausgesetzten Schadensersatzklage in Höhe von rund 1,8 Mrd. € (zzgl. Zinsen) sind. Neue Entwicklungen haben sich in diesem Verfahren im Berichtszeitraum nicht ergeben. Die Porsche SE hält die geltend gemachten Ansprüche für unbegründet und sieht sich in dieser Rechtsauffassung durch die Entscheidung des Oberlandesgerichts Celle vom 30. September 2022 bestätigt.

Die Porsche SE und zwei Gesellschaften eines Investmentfonds streiten seit dem Jahr 2012 über das Bestehen angeblicher Ansprüche in Höhe von rund 195 Mio. US\$ und haben wechselseitig Klagen in Deutschland und England eingereicht. Das englische Verfahren wurde am 6. März 2013 auf beiderseitigen Parteienantrag 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. Am 19. Januar 2023 und am 14. Februar 2023 hat eine Beklagte beantragt, zwei Richter des Oberlandesgerichts Stuttgart wegen der Besorgnis der Befangenheit abzulehnen. Eine Entscheidung über die Ablehnungsgesuche steht noch aus. 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 929 Mio. € (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 211 Klagen rechtshängig. Die in erster Instanz anhängigen Klagen sind, soweit beziffert, auf Schadensersatz in Höhe von insgesamt rund 797 Mio. € (zzgl. Zinsen) und teils auf Feststellung einer Schadensersatzverpflichtung gerichtet. Vor dem Landgericht Braunschweig sind, nachdem mehrere Klagen an das insoweit zuständige Landgericht Stuttgart verwiesen wurden, nunmehr 11 Schadensersatzklagen mit einem Klagevolumen (nach derzeitiger Einschätzung der zum Teil unklaren



Klageanträge) von rund 3,1 Mio. € (zzgl. Zinsen) gegen die Porsche SE anhängig. Eine Vielzahl der Verfahren ist derzeit ausgesetzt, wobei der größere Teil der ausgesetzten Verfahren im Hinblick auf ein beim Oberlandesgericht Stuttgart anhängiges KapMuG-Verfahren ausgesetzt ist. 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 zwei weitere Verfahren, in denen insgesamt weitere rund 129 Mio. € (zzgl. Zinsen) Schadensersatz geltend gemacht wurden, in der Berufungsinstanz anhängig. In einem der in der Berufungsinstanz befindlichen Verfahren, in dem rund 5,7 Mio. € (zzgl. Zinsen) Schadensersatz geltend gemacht worden sind, hatte das Landgericht Stuttgart am 24. Oktober 2018 der Klage in Höhe von rund 3,2 Mio. € (zzgl. Zinsen) stattgegeben und die Klage im Übrigen abgewiesen. Die Porsche SE und die Klägerseite haben Berufung eingelegt. 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 123 Mio. € (zzgl. Zinsen). Die Porsche SE hält auch diese, vor dem Oberlandesgericht Stuttgart anhängigen Klagen für unbegründet.

In einem weiteren Berufungsverfahren, in dem rund 158 Mio. € (zzgl. Zinsen) Schadensersatz geltend gemacht wurden, hat das Oberlandesgericht Stuttgart die Klage mit rechtskräftigem Urteil vom 12. April 2022 in voller Höhe mangels Vorliegens eines Schadens abgewiesen.

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 mehrere Termine zur mündlichen Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Stuttgart stattgefunden. Das Oberlandesgericht Stuttgart hat das Musterverfahren um weitere Feststellungsziele erweitert. Im Termin zur mündlichen Verhandlung am 7. Dezember 2022 hat das Oberlandesgericht Stuttgart zwei ehemalige Vorstandsmitglieder der Porsche SE als Zeugen vernommen. Beide Zeugen bekundeten jeweils, erstmals im September 2015 durch die Berichterstattung in der Presse von der Dieselmotorthematik erfahren zu haben. Für den 29. März 2023 hat das Oberlandesgericht Stuttgart einen Termin für die Verkündung einer Entscheidung anberaumt. In diesem Termin könnte das Oberlandesgericht Stuttgart einen Musterentscheid erlassen. Es besteht auch die Möglichkeit, dass das Oberlandesgericht Stuttgart einen Beweisbeschluss erlässt oder Hinweise zu seiner vorläufigen Rechtsauffassung oder zum weiteren Verfahrensablauf erteilt. Weitere Termine zur mündlichen Verhandlung sind bisher nicht bestimmt.

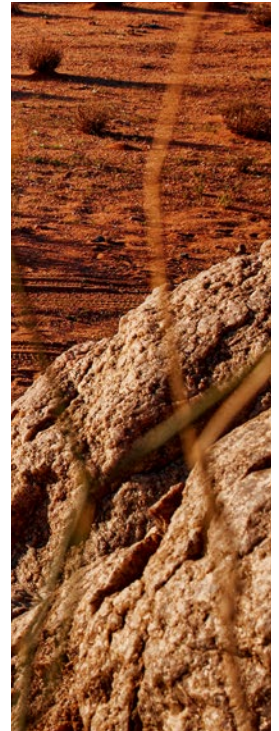
Nach entsprechenden Aussetzungsbeschlüssen des Landgerichts Braunschweig und der Stuttgarter Gerichte ist die Porsche SE weitere Musterbeklagte des Musterverfahrens vor dem Oberlandesgericht Braunschweig. Das Oberlandesgericht Braunschweig hat einen mittlerweile rechtskräftigen Teilmusterentscheid zu Zuständigkeitsfragen erlassen. Es haben mehrere Termine zur mündlichen Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Braunschweig stattgefunden. Die nächsten Termine sind für den 23. und 24. Mai 2023 bestimmt. Das Oberlandesgericht Braunschweig

hat angekündigt, in diesen Terminen das Beweisaufnahmeprogramm vorzustellen, wenn auf Seiten der Musterparteien keine Bereitschaft zu außergerichtlichen Vergleichsbemühungen bestehen sollte. Das Oberlandesgericht Braunschweig hatte bereits zuvor zahlreiche weitere Termine zur mündlichen Verhandlung im Jahr 2023 anberaumt.

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.

Im Zusammenhang mit der Dieselmotorthematik 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 zusammengesetzt ist. Mit Beschluss vom 24. Januar 2023 hat das Landgericht Stuttgart diese Anträge als unzulässig und unbegründet zurückgewiesen und festgestellt, dass der Aufsichtsrat der Porsche SE rechtmäßig zusammengesetzt ist. Der Antragsteller hat gegen diese Entscheidung Beschwerde eingelegt, über die noch nicht entschieden ist.



Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern

Russland-Ukraine-Konflikt / Covid-19-Pandemie / Halbleiter-Knappheit

Mit dem Beginn des Russland-Ukraine-Konflikts im Februar 2022 kam es neben der humanitären Krise weltweit zu Verwerfungen auf den Märkten. Insbesondere auf den Energie- und Rohstoffmärkten kam es zu erheblichen Preissteigerungen und international war ein deutlicher Anstieg der Zins- und Inflationsraten zu verzeichnen.

Zudem verschärften sich in diesem Zusammenhang direkt nach dem Beginn des Konflikts die Engpässe bei der Teileversorgung. Im Volkswagen Konzern war insbesondere die Zulieferung von Kabelsträngen aus der Ukraine betroffen. Volkswagen hat umgehend Maßnahmen ergriffen, diese Lieferengpässe aus der Ukraine zu beheben, so dass derzeit diesbezüglich keine wesentlichen Lieferengpässe zu verzeichnen sind.

Im Zuge des Konflikts wurden darüber hinaus insbesondere von der EU und den USA unterschiedliche Sanktionen gegen Russland verhängt. Die Sanktionen schränken wirtschaftliche Transaktionen mit Russland ein und haben Auswirkungen auf die

russischen Gesellschaften bzw. Werke des Volkswagen Konzerns sowie den Absatz von Fahrzeugen nach Russland. Die Sanktionen betreffen auch das Neugeschäft mit Finanzdienstleistungen des Volkswagen Konzerns in Russland und führen zu Werthaltigkeitsrisiken bestehender vermieteter Vermögenswerte und Finanzforderungen. Volkswagen hat vor dem Hintergrund des Russland-Ukraine-Konflikts und den daraus resultierenden Folgen entschieden, die Produktion von Fahrzeugen in Russland bis auf weiteres einzustellen. Ebenfalls wurde der Fahrzeugexport nach Russland gestoppt. Ergänzend dazu werden auch bei Lieferung von Ersatzteilen bzw. Bereitstellung von technischen Informationen die jeweiligen Sanktionsvorgaben eingehalten. Darüber hinaus hat Russland selbst in seiner Rolle als Energie-Exporteur Gaslieferungen nach Europa eingeschränkt. Der daraus resultierende Anstieg der Rohstoffpreise und weiter verschärfte Versorgungsengpässe erhöhen die Gefahr einer anhaltend hohen Inflation.

Die russische Teilmobilmachung am 21. September 2022 sowie die darauf folgenden weiteren Verschärfungen der Sanktionen führten zu einer angepassten Risikoeinschätzung des Volkswagen Konzerns in

Bezug auf die Situation in Russland im dritten Quartal und die mögliche weitere Entwicklung der Geschäftstätigkeit des Konzerns in Russland. Im vierten Quartal zeichnete sich keine Entspannung des Russland-Ukraine-Konfliktes ab. Daher konkretisierten sich im Volkswagen Konzern die Einstellungen der geschäftlichen Tätigkeiten in Russland. In diesem Zusammenhang wurden einzelne Gesellschaften bereits veräußert bzw. weitere Verkaufsverhandlungen gestartet (siehe hierzu auch Abschnitt „Zur Veräußerung gehaltene Beteiligungen“ in diesem Kapitel). Insgesamt wurden im Geschäftsjahr umfassende Wertberichtigungen auf Vermögenswerte von Produktionsstätten und Finanzdienstleistungsgesellschaften sowie Risikovorsorgen insbesondere für erwartete externe Aufwendungen aus der Einstellung der Tätigkeiten in Russland vorgenommen.

Insgesamt wurde im Geschäftsjahr durch die unmittelbaren Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts im Volkswagen Konzern ein Aufwand von rund 2 Mrd. € erfasst.

Darüber hinaus waren durch die Turbulenzen an den Rohstoff- und Kapitalmärkten vor allem aus den Fair Value Bewertungen und Realisierungen von Derivaten außerhalb des Hedge Accountings (insbesondere Rohstoff-, Währungs- und Zinssicherungen) im Volkswagen Konzern Erträge in Höhe von insgesamt 3,7 Mrd. € zu erfassen.

Neben der Unsicherheit und den weltweit ergriffenen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie (siehe hierzu Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“) führten anhaltende Versorgungsengpässe bei Halbleitern und die daraus resultierende eingeschränkte Verfügbarkeit von VW-Konzernmodellen mit regionalen Unterschieden dazu, dass die Nachfrage nicht ausreichend bedient werden konnte.

Zu weiteren Ausführungen wird auf das Kapitel „Geschäftsverlauf“ und die Abschnitte „Ertragslage des Volkswagen Konzerns“, „Chancen und Risiken des Volkswagen Konzerns“ sowie „Voraussichtliche Entwicklung des Volkswagen Konzerns“ verwiesen.

Dieselthematik

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

Die sogenannte Dieselthematik hatte ihren Ursprung in einer – nach Rechtsauffassung der Volkswagen AG nur nach US-amerikanischem Recht unzulässigen – Veränderung von Teilen der Software der betreffenden Motorsteuerungseinheiten für das seinerzeit von der Volkswagen AG entwickelte Diesellagregat 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 2022 waren im Zusammenhang mit der Dieselthematik auf Ebene des Volkswagen Konzerns Sondereinflüsse in Höhe von 0,4 Mrd. € zu erfassen. Diese resultieren aus zusätzlichen Aufwendungen im Wesentlichen für Rechtsrisiken.

Kartellrechtliche Untersuchungen

Die Europäische Kommission führte im Jahr 2011 Durchsuchungen bei europäischen Lkw-Herstellern wegen des Verdachts eines unzulässigen

Informationsaustauschs im Zeitraum zwischen 1997 und 2011 durch und übermittelte im November 2014 in diesem Zusammenhang MAN, Scania und den übrigen betroffenen Lkw-Herstellern die sogenannten Beschwerdepunkte. Mit ihrer Vergleichsentscheidung im Juli 2016 verhängte die Europäische Kommission gegen fünf europäische Lkw-Hersteller Geldbußen. Da MAN die Europäische Kommission als Kronzeuge über die Unregelmäßigkeiten informiert hatte, wurde MAN die Geldbuße vollständig erlassen. Im September 2017 verhängte die Europäische Kommission gegen Scania eine Geldbuße von 0,88 Mrd. €. Scania hatte dagegen Rechtsmittel beim 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. Gegen dieses Urteil legte Scania im April 2022 beim Europäischen Gerichtshof Rechtsmittel ein. Scania bildete bereits im Jahr 2016 eine Rückstellung in Höhe von 0,4 Mrd. € und erhöhte diese in 2021 auf rund 0,9 Mrd. €.

Darüber hinaus sind Kartellschadensersatzklagen von Kunden eingegangen. Wie in jedem Kartellverfahren können weitere Schadensersatzklagen folgen. Da sich die meisten Fälle noch in einem frühen Stadium befinden und dadurch eine Bewertung aktuell nicht möglich ist, wurden für diese weder Rückstellungen gebildet noch Eventualverbindlichkeiten angegeben. In anderen Fällen ist eine letztinstanzliche Entscheidung, nach der MAN oder Scania Kartellschadensersatz zahlen müssten, aktuell eher unwahrscheinlich.

Im Juli 2021 hatte die Europäische Kommission gegen die Volkswagen AG, die AUDI AG und die Porsche AG im Rahmen einer Settlement-Entscheidung ein Gesamtbußgeld in Höhe von rund 502 Mio. € verhängt. Dieser Betrag wurde im Vorjahr als sonstiger betrieblicher Aufwand im Volkswagen Konzern erfasst. Volkswagen verzichtete auf die Einlegung von Rechtsmitteln, sodass die Entscheidung 2021 rechtskräftig geworden ist. 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.

Die Koreanische Wettbewerbsbehörde KFTC analysiert mögliche Verstöße auf der Grundlage des EU-Sachverhalts. Der finale Bericht des zuständigen „Case Handler“ der KFTC ist im November 2021 ergangen. Volkswagen, Audi und Porsche haben darauf erwidert. Im Februar 2023 hat die KFTC eine Pressemitteilung veröffentlicht, wonach eine Bußgeldentscheidung im SCR-Kontext gegen vier Automobilhersteller erlassen werden soll. Danach soll kein Bußgeld gegen die Volkswagen AG verhängt werden und die Porsche AG soll nicht von der Entscheidung betroffen sein. Gegen die AUDI AG hingegen soll danach eine Bußgeldentscheidung im SCR-Kontext erlassen werden. Die Zustellung der finalen Entscheidung der Behörde zusammen mit den Entscheidungsgründen steht noch aus und wird in der ersten Jahreshälfte 2023 erwartet. Die türkische Wettbewerbsbehörde, die ähnliche Sachverhalte untersucht hat, hat im Januar 2022 ihre finale Entscheidung erlassen und festgestellt, dass angebliche wettbewerbswidrige Verhaltensweisen vorliegen, die sich aber nicht auf die Türkei ausgewirkt haben, weshalb von der Verhängung von Bußgeldern gegen die deutschen Automobilhersteller abgesehen wurde. Volkswagen, Audi und Porsche prüfen derzeit die Einlegung von Rechtsmitteln. Die chinesische Wettbewerbsbehörde hat wegen vergleichbaren Sachverhalten Verfahren unter anderem gegen Volkswagen, Audi und Porsche eröffnet und Auskunftersuchen erlassen.

Börsengang der Porsche AG

Im Rahmen des Börsengangs der Porsche AG konnten am 28. September 2022 insgesamt 113.875.000 Vorzugsaktien der Porsche AG zu einem Platzierungspreis von 82,50 € je Vorzugsaktie und damit zu einem Wert von insgesamt rund 9,4 Mrd. € erfolgreich bei Investoren platziert werden – einschließlich 14.853.260 Vorzugsaktien, um mögliche Mehrzuteilungen abzudecken. Die auf den Inhaber lautenden stimmrechtslosen Stückaktien ohne Nennbetrag stammen aus dem Bestand der Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart – einer 100-prozentigen Tochtergesellschaft der Volkswagen AG. Die gesamte Anzahl der im Rahmen des Börsengangs angebotenen Vorzugsaktien entsprach bis zu 25 % des Vorzugsaktienkapitals der Porsche AG (inklusive Mehrzuteilungen). Die stimmrechtslosen Vorzugsaktien der Porsche AG werden seit dem 29. September 2022 im regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörse gehandelt. Bis zur vorzeitigen Beendigung der Stabilisierungsperiode am 11. Oktober 2022 wurden insgesamt 3.794.199 Vorzugsaktien wieder am Markt zurückgekauft. Der Free-Float der Vorzugsaktien beträgt damit nach Beendigung der Stabilisierungsperiode 24,2 % und umfasst 110.080.801 Vorzugsaktien.

Zusätzlich hat Volkswagen im Zusammenhang mit dem Börsengang eine Beteiligung von 25 % der Porsche AG-Stammaktien zuzüglich einer Stammaktie an die Porsche SE zu einem Kaufpreis von rund 10,1 Mrd. € veräußert (siehe hierzu im Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“).

Das Eigenkapital des Volkswagen Konzerns hat sich durch die Transaktionen nach Berücksichtigung von direkt mit dem Eigenkapital verrechneten Bankprovisionen und -gebühren in Höhe von 0,1 Mrd. € um 19,1 Mrd. € erfolgsneutral erhöht, wovon 10,8 Mrd. € als Anteile von Minderheiten ausgewiesen werden. Der Mittelzufluss für die Vorzugsaktien sowie die erste Tranche der Stammaktien ist zu Beginn des vierten Quartals 2022 erfolgt.



Aufgrund des Beschlusses auf der außerordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG am 16. Dezember 2022 bestand die Verpflichtung zur Zahlung einer Sonderdividende, was zu einer Gesamtverpflichtung gegenüber den Anteilseignern der Volkswagen AG in Höhe von 9,6 Mrd. € führte. Hierfür wurde zum Bilanzstichtag eine entsprechende Verbindlichkeit erfasst.

Die Beschäftigten der Volkswagen AG und der Volkswagen Sachsen GmbH sollen über eine Einmalzahlung von bis zu 2.000 € pro Mitarbeiter am wirtschaftlichen Erfolg der Platzierung der Vorzugsaktien und der Veräußerung der Stammaktien an der Porsche AG partizipieren. Insgesamt beträgt der Bonus an Mitarbeiter im Zusammenhang mit dem Börsengang der Porsche AG im Volkswagen Konzern zum Bilanzstichtag 0,5 Mrd. €.

Zur Veräußerung gehaltene Beteiligungen

Die Porsche AG hat im Dezember eine Vereinbarung mit einem unabhängigen konzernfremden Investor über die Veräußerung zweier russischer Vertriebsgesellschaften des Segments Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, OOO Porsche Russland, Moskau/Russland und OOO Porsche Center Moscow, Moskau/Russland sowie einer russischen Gesellschaft, die dem Segment Finanzdienstleistungen zugeordnet ist,

OOO Porsche Financial Services Russland, Moskau/Russland, geschlossen. Des Weiteren wurde mit diesem Investor eine Vereinbarung über die Rückkaufoption getroffen, die frühestens fünf und spätestens zehn Jahre nach Veräußerung ausgeübt werden kann. Die rechtliche Übertragung des Eigentums an den russischen Tochterunternehmen der Porsche AG unterliegt zum Stichtag den noch ausstehenden Zustimmungen der russischen Behörden. Aktuell ist davon auszugehen, dass die rechtliche Übertragung des Eigentums und eine finale Feststellung des Kaufpreises innerhalb des ersten Quartals des Jahres 2023 stattfinden wird.

Im 4. Quartal 2022 wurde beschlossen, die dem Segment Finanzdienstleistungen zugehörigen vollkonsolidierten Tochtergesellschaften OOO Volkswagen Bank RUS, Moskau/Russland, OOO Volkswagen Group Finanz, Moskau/Russland und OOO Volkswagen Financial Services RUS, Moskau/Russland zu veräußern. Nach Beschlussfassung durch die zuständigen Gremien wurde bereits mit der Umsetzung eines Veräußerungsplans begonnen, dessen Abschluss voraussichtlich im ersten Halbjahr 2023 erwartet wird.

Am 15. Dezember 2022 hat der Aufsichtsrat der Volkswagen AG beschlossen, das Gasturbinengeschäft der MAN Energy Solutions SE, Augsburg und der MAN Energy Solutions Schweiz AG, Zürich/Schweiz mittels Asset Deal an die CSIC Longjiang GH Gas Turbine Co. Ltd., Harbin/China und deren noch zu gründenden Tochtergesellschaften deutschen und schweizerischen Rechts zu veräußern. Die Transaktion wird voraussichtlich innerhalb der nächsten 12 Monate abgeschlossen sein.

Die zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte und Schulden auf Ebene des Volkswagen Konzerns wurden gemäß IFRS 5 zum niedrigeren Wert aus Buchwert und beizulegendem Zeitwert abzüglich der voraussichtlichen Veräußerungskosten angesetzt.

Wesentliche Transaktionen

Übernahme Europcar

Volkswagen hatte 2021 mit dem Finanzinvestor Attestor Limited und der Pon Holdings B.V. ein gemeinsames öffentliches Übernahmeangebot auf die Anteile an der Europcar Mobility Group S.A., Paris/Frankreich („Europcar“) über die Konsortialgesellschaft Green Mobility Holding S.A. („GMH“) mit Sitz in Strassen/Luxembourg abgegeben. Ende Mai 2022 erfolgte die letzte kartellrechtliche Freigabe durch die EU-Kommission. Innerhalb einer verlängerten Angebotsfrist gab die französische Finanzmarktaufsichtsbehörde den Europcar-Aktionären die Möglichkeit, ihre Aktien der Konsortialgesellschaft anzudienen. Insgesamt nahmen 93,6 % der Europcar-Aktionäre das Angebot an. Das Konsortium hat Mitte Juni 2022 gemeinsam die Beherrschung über Europcar übernommen. Da die Annahmquote über 90 % lag, wurde im Juli 2022 ein Squeeze-Out-Verfahren für die noch verbleibenden Europcar-Aktien eingeleitet und ein Delisting vorgenommen. Seit 13. Juli 2022 hält die Konsortialgesellschaft 100 % der Europcar-Anteile. Der Kaufpreis liegt bei 51 Cent je Europcar-Aktie.

Ende Juni 2022 wurde der gesamte auf Volkswagen entfallende Kaufpreisanteil in Höhe von 1,7 Mrd. € in die GMH eingelegt. Die Gesellschaft, an der Volkswagen 66 % der Anteile hält, wird im Volkswagen Konzernabschluss aufgrund der vertraglich vereinbarten gemeinsamen Beherrschung nach der Equity-Methode bilanziert. Zudem ist Volkswagen Stillhalter von Put-Optionen der anderen Konsortialgesellschafter und die anderen Gesellschafter haben Volkswagen Call-Optionen auf ihre Anteile an der Konsortialgesellschaft eingeräumt. Die Optionen mit Attestor wurden im Dezember 2022 langfristig verlängert. Aus der Bewertung der Optionen ergab sich insgesamt im Berichtsjahr ein nicht zahlungswirksamer Aufwand auf Ebene des Volkswagen Konzerns in Höhe von 0,3 Mrd. €.



Brose Sitech Sp. z o.o. Transaktion

Nach Erfüllung aller Vollzugsbedingungen haben die Brose Fahrzeugteile SE & Co. Kommanditgesellschaft („Brose“) und die Volkswagen Finance Luxemburg S.A., eine Tochtergesellschaft der Volkswagen AG, zu Jahresbeginn 2022 ein gemeinsames Unternehmen im Bereich Entwicklung und Fertigung von Komplettsitzen, Sitzstrukturen und -komponenten sowie Innenraumlösungen geschaffen. Dafür beteiligte sich Brose zur Hälfte an der bisherigen Volkswagen Konzerngesellschaft SITECH Sp. z o.o., Polkowice/Polen. An dem gemeinsamen Unternehmen halten Brose und Volkswagen jeweils 50 %, wobei Brose die industrielle Führung übernommen hat und das gemeinsame Unternehmen – Brose Sitech Sp. z o.o. – beherrscht. Volkswagen bilanziert Brose Sitech aufgrund des vorliegenden maßgeblichen Einflusses als assoziiertes Unternehmen nach der Equity-Methode. Aus der Umstellung der Bilanzierungsmethode ergab sich kein wesentlicher Ergebniseffekt für den Volkswagen Konzern.

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. Aufgrund der Größe der Transaktion konnten die internen Prüfungen der der Kaufpreisallokation zugrunde liegenden Informationen erst im laufenden Geschäftsjahr abgeschlossen werden. Aus der Aktualisierung der Kaufpreisallokation ergaben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Volkswagen Konzerns.

Wertberichtigung der Argo AI

Volkswagen hat im 3. Quartal 2022 die strategische Entscheidung getroffen, zur Entwicklung autonomen Fahrens nicht weiter in Argo AI zu investieren. Da Argo AI zuvor nicht in der Lage war, neue Investoren zu gewinnen, wurde die Beteiligung in Ermangelung zu erwartender Rückflüsse vollständig wertberichtigt. Hieraus resultierte im Geschäftsjahr 2022 auf Ebene des Volkswagen Konzerns ein Aufwand von 1,9 Mrd. €. Es ist geplant, dass Argo AI abgewickelt wird. Hierfür hat Volkswagen im Januar 2023 50 Mio. US\$ in Argo AI eingelegt. Darüber hinaus befindet sich Volkswagen in Verhandlung zur Übernahme von Personal und Vermögenswerten der Argo AI.



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 „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, welche die Entwicklung des Porsche AG Konzerns einschließen.

Gesamtwirtschaftliche Entwicklungen

Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung war im Berichtsjahr insbesondere von dem Russland-Ukraine-Konflikt und dem Verlauf der Covid-19-Pandemie geprägt (siehe auch die Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“ und „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen AG Konzern“).

Nach dem Einbruch der globalen Wirtschaftsleistung im Jahr 2020 und der einsetzenden Erholung

aufgrund von Basis- und Nachholeffekten in 2021 verzeichnete die Weltwirtschaft im Jahr 2022 insgesamt ein Wachstum von plus 3,0 % (plus 6,0 %). Sowohl bei den fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch bei den Schwellenländern lag die wirtschaftliche Entwicklung im Durchschnitt weiter auf Erholungskurs, wenngleich mit abnehmender und insgesamt geringerer Dynamik als im Vorjahr.

Auf nationaler Ebene war die Entwicklung einerseits davon abhängig, inwieweit die Covid-19-Pandemie jeweils ihre negativen Auswirkungen entfaltete und mit welcher Intensität Maßnahmen zu deren Eindämmung ergriffen wurden. Andererseits war die Entwicklung davon abhängig, wie stark die Volkswirtschaften von den Folgen des Russland-Ukraine-Konflikts betroffen waren. Aufgrund der weltweit weiter anziehenden Inflation gingen viele Länder zu einer restriktiveren Geldpolitik über, was sich im Berichtsjahr durch Leitzinserhöhungen und reduzierte Anleihekäufe der Zentralbanken widerspiegelte. Der eingetrübte Konjunkturausblick sorgte für hohe Verluste an wesentlichen Aktienmärkten. Im Durchschnitt stiegen die Preise für Energie- und sonstige Rohstoffe gegenüber dem Vorjahr zum Teil deutlich an, wobei die Engpässe bei bestimmten Vorprodukten und Rohstoffen hoch blieben. Der weltweite Güterhandel wuchs im Jahr 2022.

Entwicklung der Märkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Im Geschäftsjahr 2022 lag das weltweite Pkw-Marktvolumen mit 69,6 Mio. Fahrzeugen auf dem Niveau des Vorjahres. Dabei fielen sowohl Zuwächse als auch Verluste einzelner Märkte sehr unterschiedlich aus, da Engpässe und Störungen der globalen Lieferketten, die Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts sowie die weiteren Folgen der Covid-19-Pandemie weltweit unterschiedlich starke Einflüsse hatten. Versorgungsengpässe bei Halbleitern und anderen Vorprodukten, die bereits in der zweiten Jahreshälfte 2021 auftraten, und daraus resultierende Lieferengpässe konnten auch 2022 nicht vollständig behoben werden.

Ein leichtes bzw. spürbares Wachstum verzeichneten die Gesamtmärkte der Regionen Asien-Pazifik und Nahost, während Südamerika und Afrika auf dem Vorjahresniveau lagen. In den übrigen Regionen sank die Zahl der Verkäufe. Während das



Marktvolumen in Westeuropa leicht und in Nordamerika spürbar rückläufig war, verzeichnete Zentral- und Osteuropa ein sehr starkes Minus.

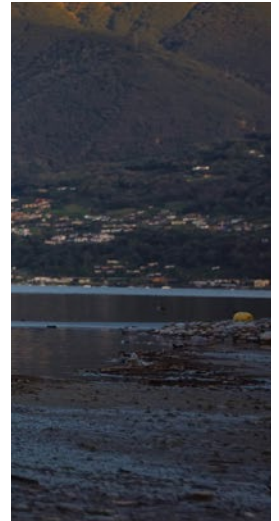
Das weltweite Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen lag im Berichtsjahr leicht (minus 3,0 %) unter dem Vorjahresniveau.

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 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 im Geschäftsjahr 2022 auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten spürbar über dem Wert der Vergleichsperiode (plus 5,5 %). Weltweit gingen die Lkw-Märkte stark zurück, was auf Verwerfungen auf dem chinesischen Markt zurückzuführen ist. Dort brach der Markt nach vorgezogenen Käufen im Jahr 2021 vor Einführung der neuen Emissionsstufe und der dort verfolgten Null-Covid-Strategie dramatisch ein.





Die Nachfrage auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten lag auf dem Vorjahresniveau (plus 0,3 %).

Entwicklung der Märkte für Finanzdienstleistungen

In den ersten Quartalen 2022 wurden automobiler Finanzdienstleistungen auf hohem Niveau nachgefragt, was unter anderem auf die noch niedrigen Leitzinsen in wesentlichen Währungsräumen zurückzuführen war. Der in der zweiten Jahreshälfte eingetretene Zinsanstieg übte zusammen mit der Covid-19-Pandemie und der weiterhin eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit in fast allen Regionen Druck auf die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen aus.

Auslieferungen des Volkswagen Konzerns

Der Volkswagen Konzern hat im Geschäftsjahr 2022 weltweit 8,3 Mio. Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert. Das waren 7,0 % oder 0,6 Mio. Einheiten weniger als im Vorjahr. Während die Verkaufszahlen im Bereich Pkw den Vorjahreswert nicht erreichten, übertrafen die Auslieferungen an Kunden im Bereich Nutzfahrzeuge, im Wesentlichen aufgrund des Einbezugs von Navistar zum 1. Juli 2021, das Niveau des Vorjahres.

Im Berichtszeitraum wirkte sich die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge der Covid-19-Pandemie sowie von Engpässen bei der Teileversorgung ausgelöst durch den Halbleitermangel und den Russland-Ukraine-Konflikt belastend aus.

Zudem führten Störungen in der Logistikkette zu Verzögerungen. Während Porsche, Lamborghini und Bentley mehr Fahrzeuge an Kunden auslieferten, erreichten die übrigen Marken des Volkswagen Konzerns ihre jeweiligen Vorjahreswerte nicht. In allen Regionen registrierte Volkswagen gegenüber dem Vorjahr rückläufige Verkaufszahlen.

Mit weiteren Modellanläufen im Rahmen der Elektromobilitäts-Offensive erhöhten sich die Verkaufszahlen des Konzerns: Weltweit lieferte Volkswagen im Berichtsjahr 0,6 Mio. vollelektrische Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 0,1 Mio. Einheiten bzw. 26,3 % mehr als im Vorjahr. Der Anteil an den gesamten Auslieferungen des Volkswagen Konzerns stieg auf 6,9 % (5,1 %). Die Auslieferungen der Plug-in-Hybridmodelle beliefen sich auf 0,2 Mio. Einheiten (minus 21,2 %). Insgesamt stiegen die Auslieferungen elektrifizierter Fahrzeuge um 7,0 %; ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Volkswagen Konzerns erhöhte sich im Jahresvergleich auf 9,9 % (8,6 %).

Der Pkw-Marktanteil belief sich in einem auf Vorjahresniveau liegenden Weltgesamtmarkt auf 11,0 % (11,7 %).

Im Geschäftsjahr 2022 übergab der Volkswagen Konzern weltweit 12,6 % mehr Nutzfahrzeuge an Kunden als ein Jahr zuvor. Insgesamt wurden 0,3 Mio. Nutzfahrzeuge an Kunden ausgeliefert.



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

	2022	2021	Veränderung %
Regionen			
Europa/Übrige Märkte	3.432.468	3.848.355	-10,8
Nordamerika	842.615	908.427	-7,2
Südamerika	473.691	514.626	-8,0
Asien-Pazifik	3.514.002	3.610.484	-2,7
Weltweit	8.262.776	8.881.892	-7,0
nach Marken			
Volkswagen Pkw	4.563.340	4.896.874	-6,8
ŠKODA	731.262	878.202	-16,7
SEAT	385.592	470.531	-18,1
Volkswagen Nutzfahrzeuge	328.572	359.541	-8,6
Audi	1.614.231	1.680.512	-3,9
Lamborghini	9.233	8.405	9,9
Bentley	15.174	14.659	3,5
Porsche	309.884	301.915	2,6
Bugatti ²	-	63	x
Pkw und leichte Nutzfahrzeuge gesamt	7.957.288	8.610.702	-7,6
Scania	85.232	90.366	-5,7
MAN ³	84.377	93.578	-9,8
Navistar	81.888	29.876	x
Volkswagen Truck & Bus ³	53.991	57.370	-5,9
Nutzfahrzeuge gesamt	305.488	271.190	12,6

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

² Bis 31. Oktober 2021.

³ Die Auslieferungen von Volkswagen Truck & Bus wurden bis zum 1. Quartal 2022 innerhalb von MAN berichtet.

Absatz, Produktion und Lagerbestände im Volkswagen Konzern

Im Berichtsjahr ging der Absatz des Volkswagen Konzerns an die Handelsorganisation¹ um 1,1 % auf 8,5 Mio. Einheiten (einschließlich der at Equity einbezogenen Gesellschaften in China) zurück. Auf den Porsche AG Konzern entfallen hiervon 314 Tsd. Fahrzeuge (plus 5,5 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum). Im Berichtszeitraum wirkte sich die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge der Covid-19-Pandemie sowie von Engpässen bei der Teileversorgung ausgelöst durch den Halbleitermangel und den Russland-Ukraine-Konflikt belastend aus. Zudem führten Störungen in der Logistikkette zu Verzögerungen. Im Ausland sank das Absatzvolumen um 1,7 % auf 7,5 Mio. Fahrzeuge. Besonders betroffen waren Großbritannien, Brasilien und Frankreich sowie Russland, wohin der Fahrzeugexport gestoppt wurde. Einen Zuwachs verzeichneten hingegen die USA, China und Indien. Der Absatz im Inland erhöhte sich gegenüber dem Vorjahreswert um 3,3 %. Der Inlandsanteil am Gesamtabsatz des Konzerns erhöhte sich auf 11,9 % (11,3 %).

Von Januar bis Dezember 2022 fertigte der Volkswagen Konzern mit 8,7 Mio. Fahrzeugen (einschließlich der at Equity einbezogenen Gesellschaften in China) 5,2 % mehr als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Auf den Porsche AG Konzern entfallen hiervon 321 Tsd. Fahrzeuge (plus 7,1 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum). Der Halbleitermangel und eine Unterbrechung von Lieferketten ausgelöst durch den Russland-Ukraine-Konflikt sowie die Covid-19-Pandemie hatten Produktionseinschränkungen im

Volkswagen Konzern zur Folge; zum Ende des Berichtszeitraums entspannte sich die Versorgungs- und Produktionssituation. Vor dem Hintergrund des Russland-Ukraine-Konflikts und den daraus resultierenden Folgen hat Volkswagen entschieden, den Fertigungsbeginn von Fahrzeugen in Russland bis auf Weiteres einzustellen. Im Geschäftsjahr 2022 stieg die Fertigung im Inland um 11,1 % auf 1,6 Mio. Fahrzeuge. Der Anteil der in Deutschland hergestellten Fahrzeuge im Verhältnis zur Gesamtproduktion des Konzerns nahm auf 18,9 % (17,9 %) zu.

Der weltweite Lagerbestand an Neufahrzeugen bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation lag am Ende des Berichtszeitraums über dem Stand zum Jahresende 2021. Unter anderem wirkten sich Störungen in der Logistikkette im Berichtszeitraum negativ aus.

Finanzdienstleistungen des Volkswagen Konzerns

Im Geschäftsjahr 2022 waren die Produkte und Services des Volkswagen Konzernbereichs Finanzdienstleistungen beliebt. Die Nachfrage war jedoch unterschiedlich von der Covid-19-Pandemie beeinträchtigt. Zudem wirkte die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge von Engpässen bei der Teileversorgung belastend, verstärkt durch den Russland-Ukraine-Konflikt. Die Zahl der Neuverträge im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft sank um 0,7 % auf weltweit 8,5 Mio. Kontrakte. Im Berichtsjahr lag der Anteil der geleasteten und finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns (Penetrationsrate) in den Märkten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen bei 32,6 % (36,4 %). Am 31. Dezember 2022 belief sich der Gesamtvertragsbestand auf 24,5 Mio. (24,5 Mio.) Einheiten.

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



Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

In den nachfolgenden Erläuterungen werden die wesentlichen Ergebnis- und Bestandsgrößen des Porsche SE Konzerns für das Geschäftsjahr 2022 bzw. zum 31. Dezember 2022 dargestellt. Während sich die Vorjahresangaben für Ergebnisgrößen auf den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 beziehen, werden für Bestandsgrößen Werte zum 31. Dezember 2021 als Vergleichsgröße herangezogen.

Der Porsche SE Konzern unterscheidet entsprechend seiner Investitionsstrategie die beiden Segmente „Kernbeteiligungen“ und „Portfoliobeteiligungen“. Das Segment „Kernbeteiligungen“ umfasst die langfristigen Kernbeteiligungen an der Volkswagen AG und an der Porsche AG sowie den Porsche SE Holdingbetrieb, der die Zentralfunktionen der Porsche SE einschließlich der Holding-Finanzierung umfasst. Das zweite Segment „Portfoliobeteiligungen“ umfasst die bestehenden Portfoliobeteiligungen, die von der Porsche SE typischerweise auf Zeit gehalten werden und sich durch ein hohes Wachstums- und Wertsteigerungspotential während der Halteperiode auszeichnen.

Infolge der Veräußerung der Anteile an der PTV erfolgte deren Entkonsolidierung Anfang Januar 2022. Die in diesem Zusammenhang erworbenen Anteile an der Portfoliobeteiligung ETS, die seither mittelbar alle Anteile an der PTV hält, werden nach der Equity-Methode bewertet und dem Segment „Portfoliobeteiligungen“ zugeordnet.

Ertragslage des Porsche SE Konzerns

Das Ergebnis nach Steuern des Porsche SE Konzerns belief sich im Geschäftsjahr 2022 auf 4.787 Mio. € (4.566 Mio. €). Davon entfielen 4.690 Mio. € (4.563 Mio. €) auf fortgeführte Aktivitäten und 96 Mio. € (3 Mio. €) auf nicht fortgeführte Aktivitäten. Das Ergebnis nach Steuern aus

fortgeführten Aktivitäten entfällt wiederum in Höhe von 4.694 Mio. € (4.575 Mio. €) auf das Segment Kernbeteiligungen und in Höhe von minus 3 Mio. € (minus 12 Mio. €) auf das Segment Portfoliobeteiligungen. Im zusammengefassten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2021 wurde ein Konzernergebnis nach Steuern für das Geschäftsjahr 2022 mit einer Bandbreite zwischen 4,1 Mrd. € und 6,1 Mrd. € prognostiziert. Dieser prognostizierte Korridor wurde somit eingehalten.

Das sonstige Ergebnis des Porsche SE Konzerns in Höhe von 3.657 Mio. € (2.421 Mio. €) umfasst im Wesentlichen aus der At-Equity-Bilanzierung der Beteiligung an der Volkswagen AG resultierende Effekte in Höhe von insgesamt 3.533 Mio. € (2.454 Mio. €) nach Berücksichtigung latenter Steuern. Diese betreffen insbesondere versicherungsmathematische Gewinne aus der Neubewertung von Pensionsrückstellungen in Höhe von 3.249 Mio. € (1.302 Mio. €) nach Berücksichtigung latenter Steuern. Aus der At-Equity-Bilanzierung der Beteiligung an der Porsche AG resultierende Effekte in Höhe von insgesamt 78 Mio. € betreffen insbesondere die Bewertung von Cashflow-Hedges aus Sicherungsbeziehungen in Höhe von 148 Mio. € nach Berücksichtigung latenter Steuern sowie die Währungsumrechnung in Höhe von minus 69 Mio. €. Auf Ebene der Porsche SE sind insbesondere Erträge aus der Bewertung von durch die Porsche SE abgeschlossenen Zinssicherungsinstrumenten im Rahmen des Hedge Accounting in Höhe von 90 Mio. € nach Berücksichtigung latenter Steuern im sonstigen Ergebnis enthalten.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung der Porsche SE nach Segmenten

Mio. €	Kern- beteiligungen	Portfolio- beteiligungen	Konzern 31.12.2022	Konzern 31.12.2021
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	4.536	-3	4.533	4.631
davon Volkswagen AG	4.524		4.524	4.628
davon Porsche AG	12		12	
davon Portfoliobeteiligungen		-3	-3	3
Ergebnis aus zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	22		22	
Erträge aus der Beteiligungsbewertung		12	12	5
Aufwendungen aus der Beteiligungsbewertung		-11	-11	-22
Beteiligungsergebnis	4.558	-2	4.555	4.615
Sonstige betriebliche Erträge	179	0	179	6
Personalaufwand	-17		-17	-15
Abschreibungen	-1		-1	-1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-24	-1	-25	-32
Ergebnis vor Finanzergebnis	4.694	-3	4.691	4.572
Finanzergebnis	-57		-57	-7
Ergebnis vor Steuern	4.638	-3	4.634	4.565
Ertragsteuern	56	0	56	-3
Ergebnis nach Steuern aus fortgeführten Aktivitäten	4.694	-3	4.690	4.563
Ergebnis nach Steuern aus nicht fortgeführten Aktivitäten		96	96	3
Ergebnis nach Steuern	4.694	93	4.787	4.566
Sonstiges Ergebnis	3.657	0	3.657	2.421
Konzern-Gesamtergebnis	8.351	93	8.444	6.986

Das Ergebnis nach Steuern im Segment Kernbeteiligungen war maßgeblich durch das At-Equity-Ergebnis aus der Beteiligung an Volkswagen in Höhe von 4.524 Mio. € (4.628 Mio. €) beeinflusst. Hierin sind Ergebnisbeiträge aus der laufenden At-Equity-Bewertung vor Kaufpreisallokationen in Höhe von 4.683 Mio. € (4.660 Mio. €) sowie Fortführungseffekte aus Kaufpreisallokationen in Höhe von minus 52 Mio. € (minus 32 Mio. €) enthalten. Das Ergebnis des Volkswagen Konzerns war positiv beeinflusst durch Effekte aus der Preispositionierung, dem Produktmix sowie aus Derivaten außerhalb des Hedge Accounting. Gegenläufig wirkten insbesondere Engpässe in der Teileversorgung, gestiegene Produktkosten sowie Wertberichtigungen und Risikovorsorgen im Zusammenhang mit den Folgen des Russland-Ukraine-Konflikts und der Beteiligung an Argo AI (siehe dazu den folgenden Abschnitt „Ertragslage des Volkswagen Konzerns“). Darüber hinaus ergab sich ein Anstieg des Steueraufwands und des Ergebnisanteils nicht beherrschender Gesellschafter. Zudem kam es im At-Equity-Ergebnis aus der Beteiligung an Volkswagen zu gegenläufigen Effekten im Saldo in Höhe von minus 108 Mio. € aus dem Erwerb von 2,6 Mio. Vorzugsaktien der Volkswagen AG und der anschließenden Entscheidung 2,7 Mio. Vorzugsaktien als Finanzierungsbestandteil für den Erwerb der Stammaktien der Porsche AG zu veräußern. Während der Erwerb von rund 2,6 Mio. Vorzugsaktien der Volkswagen AG zu positiven Effekten aus der ergebniswirksamen Erfassung eines negativen Unterschiedsbetrags infolge einer Kaufpreisallokation führte, hatte die anschließende Bewertung von rund 2,7 Mio. Vorzugsaktien zum Börsenpreis infolge der im Juni 2022 erfolgten Umgliederung gem. IFRS 5 einen entsprechenden gegenläufigen ergebniswirksamen negativen Effekt.

Die erstmalige Erfassung der Porsche AG als assoziiertes Unternehmen unter Anwendung der Equity-Methode erfolgte erfolgsneutral zum 29. September 2022. Im Rahmen einer vorläufigen Kaufpreisallokation wurde das der Porsche SE zuzurechnende anteilige Eigenkapital der Porsche AG

neubewertet. In diesem Zusammenhang aufgedeckte stille Reserven und Lasten werden im Rahmen der Equity-Methode in einer Nebenrechnung fortgeschrieben und im At-Equity-Ergebnis erfasst. Ein wesentlicher Teil des Kaufpreises wurde auf den Geschäfts- oder Firmenwert allokiert. Weitere wesentliche aufgedeckte stille Reserven betreffen die Marke, Technologien, das Händlernetz, den Auftragsbestand sowie das Sachanlage- und Vorratsvermögen. Außerdem wurde für den zum 31. Dezember 2022 endenden Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag zwischen der Porsche AG und der Porsche Holding Stuttgart GmbH – einer 100-prozentigen Tochtergesellschaft der Volkswagen AG – im Rahmen der Kaufpreisallokation eine entsprechende Verbindlichkeit der Porsche AG gegenüber Volkswagen erfasst. Im Rahmen der At-Equity-Bilanzierung ist der Porsche SE damit das Konzernergebnis nach Steuern der Porsche AG für den Zeitraum vom 29. September 2022 bis zum 31. Dezember 2022 entsprechend dem Kapitalanteil von 12,5 % zuzurechnen. Spiegelbildlich werden auf



Ebene des Volkswagen Konzerns Teile des Konzernergebnisses nach Steuern den Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter (an der Porsche AG) zugerechnet, wodurch sich das der Porsche SE zugerechnete Ergebnis im Rahmen der At-Equity-Bilanzierung der Volkswagen AG entsprechend verringerte. Das At-Equity-Ergebnis aus der Beteiligung an der Porsche AG beträgt 12 Mio. €. Hierin sind Ergebnisbeiträge aus der laufenden At-Equity-Bewertung in Höhe von 163 Mio. € sowie Fortführungseffekte aus der vorläufigen Kaufpreisallokation in Höhe von minus 150 Mio. € enthalten.



Das Ergebnis aus zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten in Höhe von 22 Mio. € umfasst einerseits Aufwendungen aus der Bewertung der zur Veräußerung gehaltenen Volkswagen Vorzugsaktien zum Börsenpreis am Bilanzstichtag in Höhe von minus 30 Mio. € und andererseits Erträge aus der auf die Vorzugsaktien entfallenden Sonderdividende in Höhe von 51 Mio. €.

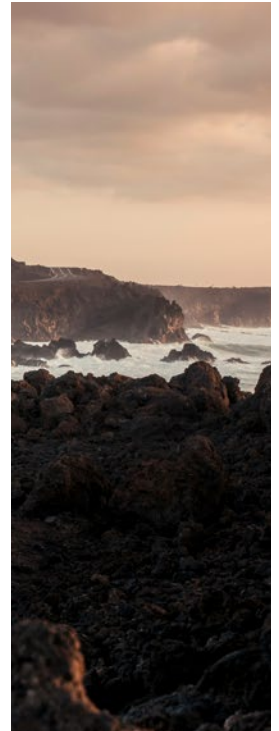
Die sonstigen betrieblichen Erträge betreffen in Höhe von 177 Mio. € die anteilige Realisierung eines im Geschäftsjahr 2012 eliminierten Zwischengewinns. Dieser Zwischengewinn war auf die im Geschäftsjahr 2012 erfolgte Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG zurückzuführen. Durch die Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG wurden insbesondere die Beteiligung an der Porsche Holding Stuttgart GmbH und sämtliche sonstigen zum Zeitpunkt der Einbringung bestehende Beteiligungen der Porsche SE (mit Ausnahme der Beteiligung an der Volkswagen AG) übertragen. Da die Volkswagen AG bereits zum Zeitpunkt dieser Einbringung ein assoziiertes Unternehmen der Porsche SE war, war dieser Zwischengewinn zu eliminieren. Dies reduzierte den At-Equity-Buchwert der Volkswagen AG im Konzernabschluss der Porsche SE vor dem Börsengang der Porsche AG um 1.465 Mio. €. Die im Rahmen des Börsengangs der Porsche AG vorgenommene Veräußerung von Vorzugsaktien durch den Volkswagen Konzern an Dritte löste die anteilige Realisierung dieses Zwischengewinns aus.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen reduzierten sich im Segment Kernbeteiligungen insbesondere aufgrund im Vergleich zum Vorjahr geringerer Aufwendungen im Zusammenhang mit Rechtsrisiken auf insgesamt 24 Mio. € (32 Mio. €).

Das Finanzergebnis in Höhe von minus 57 Mio. € (minus 7 Mio. €) beinhaltet im Wesentlichen Zinsaufwendungen aus der Finanzierung des Erwerbs von Stammaktien der Porsche AG in Höhe von minus 63 Mio. €, Bereitstellungsgebühren und Transaktionskosten. Gegenläufig waren im Finanzergebnis insbesondere Erträge aus der Fair Value Bewertung von Zinssicherungsinstrumenten außerhalb des Hedge Accounting in Höhe von 13 Mio. € enthalten.

Im Vergleichszeitraum umfasste das Finanzergebnis insbesondere Aufwendungen aus erwarteten Zinsbelastungen für Steuern der Vorjahre.

Der Ertragsteuerertrag in Höhe von 56 Mio. € (Ertragsteueraufwand in Höhe von 3 Mio. €) setzt sich aus einem Ertrag aus latenten Steuern in Höhe von 67 Mio. € (1 Mio. €), der insbesondere auf die Aktivierung latenter Steuern auf bestehende Verlustvorträge zurückzuführen ist, sowie einem Aufwand aus tatsächlichen Ertragsteuern in Höhe von 11 Mio. € (4 Mio. €) im Wesentlichen infolge von erwarteten Steuerzahlungen für das laufende Geschäftsjahr zusammen.



Das Ergebnis nach Steuern aus fortgeführten Aktivitäten des Segments Portfoliobeteiligungen entspricht im Wesentlichen dessen Beteiligungsergebnis, welches neben dem Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen in Höhe von minus 3 Mio. € (3 Mio. €) Erträge in Höhe von 12 Mio. € (5 Mio. €) bzw. Aufwendungen in Höhe von 11 Mio. € (22 Mio. €) aus der Fair Value-Bewertung von Portfoliounternehmen enthält. Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen enthält Erträge in Höhe von 7 Mio. € aus der Zuschreibung der Beteiligung an INRIX.

Das Ergebnis nach Steuern aus nicht fortgeführten Aktivitäten enthält im Berichtszeitraum den Entkonsolidierungserfolg aus der Veräußerung von Anteilen an der PTV in Höhe von 96 Mio. €.

Finanzlage des Porsche SE Konzerns

Die Nettoliquidität des Porsche SE Konzerns – das heißt die flüssigen Mittel, Termingeldanlagen und Wertpapiere vermindert um die Finanzschulden – reduzierte sich im Vergleich zum 31. Dezember 2021 auf minus 6.672 Mio. € (641 Mio. €). Im zusammengefassten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2021 wurde eine Nettoliquidität des Porsche SE Konzerns zum 31. Dezember 2022 mit einer Bandbreite in Höhe von 0,6 Mrd. € bis 1,1 Mrd. € prognostiziert. Am 28. September 2022

hat die Porsche SE den Prognosekorridor vor dem Hintergrund des Erwerbs von Stammaktien der Porsche AG mit Fremdkapital auf einen Korridor zwischen minus 6,9 Mrd. € und minus 6,4 Mrd. € angepasst. Dieser angepasste Korridor wurde somit eingehalten.

Der Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit betrug im Berichtszeitraum 791 Mio. € (733 Mio. €) und enthält insbesondere die zugeflossene Nettodividende nach Abzug der Kapitalertragsteuer zuzüglich Solidaritätszuschlag der Beteiligung an der Volkswagen AG in Höhe von 884 Mio. € (im Vorjahr 756 Mio. €; es erfolgte kein Kapitalertragsteuerabzug). Die der Porsche SE zuzurechnende Bruttodividende in Höhe von 1.201 Mio. € unterlag einem Abzug von Kapitalertragsteuer zuzüglich Solidaritätszuschlag in Höhe von 26,375 % bzw. 317 Mio. €, der erst in Folgejahren zu einer entsprechenden Steuererstattung führen wird. Für die Folgejahre wird in Bezug auf die Dividenden der Beteiligungen an der Volkswagen AG und an der Porsche AG kein Kapitalertragsteuerabzug erwartet. Die von der außerordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG am 16. Dezember 2022 beschlossene Sonderdividende kam erst am 9. Januar 2023 zur Auszahlung, weshalb sich diese nicht im Mittelzufluss des Geschäftsjahres 2022 niedergeschlagen hat. Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit war im

Berichtsjahr durch gezahlte Zinsen einschließlich Transaktionskosten im Zusammenhang mit dem aufgenommenen Fremdkapital in Höhe von 52 Mio. € (1 Mio. €) belastet. Zudem hatten sowohl im Berichts- als auch im Vergleichszeitraum insbesondere Mittelabflüsse für operative Holdingaufwendungen einen gegenläufigen Effekt.

Aus der Investitionstätigkeit ergab sich im Geschäftsjahr 2022 ein Mittelabfluss in Höhe von 7.287 Mio. €, während sich im Vorjahresvergleichszeitraum ein Mittelabfluss in Höhe von 4 Mio. € ergab. Der Mittelabfluss des Berichtszeitraums ist insbesondere auf Auszahlungen für den Erwerb der ersten Tranche der Anteile an der Porsche AG in Höhe von 7.075 Mio. € (inklusive Anschaffungsnebenkosten) zurückzuführen. Weitere Mittelabflüsse resultierten aus Erwerben weiterer Vorzugsaktien der Volkswagen AG in Höhe von 400 Mio. €, der Teilnahme an einer Kapitalerhöhung der ETS in Höhe von 35 Mio. €, sowie aus dem Erwerb



von Anteilen an Portfoliobeteiligungen bzw. der Teilnahme an Folgefinanzierungsrunden bei Portfoliobeteiligungen in Höhe von insgesamt 14 Mio. € (23 Mio. €). Gegenläufig erfolgten im Berichtszeitraum Einzahlungen aus der Veräußerung von Anteilen an der PTV Gruppe in Höhe von 226 Mio. € abzüglich des im Rahmen der Entkonsolidierung abgegangenen Zahlungsmittelbestands der PTV Gruppe in Höhe von 25 Mio. € sowie Einzahlungen aus der teilweisen Veräußerung von Anteilen an Portfoliobeteiligungen in Höhe von 2 Mio. € (51 Mio. €). Des Weiteren kam es zu Mittelzuflüssen aus Veränderungen der Geldanlagen in Wertpapiere in Höhe von 75 Mio. € (Mittelabfluss in Höhe von 3 Mio. €) sowie Mittelabflüssen aus Veränderungen von Geldanlagen in Termingelder in Höhe von 40 Mio. € (Mittelabfluss in Höhe von 28 Mio. €).

Aus dem überwiegend fremdfinanzierten Erwerb von Stammaktien der Porsche AG (siehe hierzu Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“) kam es im Berichtszeitraum zu einem Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit aus der Aufnahme von Fremdkapital für die Kaufpreiszahlung für die erste Tranche der Stammaktien der Porsche AG in Höhe von rund 7,1 Mrd. € in entsprechender Höhe. Gegenläufig wirkten die Dividendenzahlungen an die Aktionäre der Porsche SE in Höhe von insgesamt 783 Mio. € (679 Mio. €).



Der Finanzmittelbestand reduzierte sich gegenüber dem 31. Dezember 2021 auf 86 Mio. € (271 Mio. €). Zudem verfügt die Porsche SE über eine ungezogene Kreditlinie mit einem Volumen von 1 Mrd. € und einer initialen Laufzeit bis September 2025.

Vermögenslage des Porsche SE Konzerns

Die Bilanzsumme des Porsche SE Konzerns erhöhte sich zum 31. Dezember 2022 gegenüber dem 31. Dezember 2021 um 16,3 Mrd. € auf 58,8 Mrd. €.

Die langfristigen Vermögenswerte des Porsche SE Konzerns in Höhe von 57,7 Mrd. € (41,6 Mrd. €) betreffen im Wesentlichen die at Equity bewerteten Anteile an den Kernbeteiligungen.

Zum 29. September 2022 wurde die Beteiligung an der Porsche AG mit einem Anteil von 25 % zuzüglich einer Aktie der Stammaktien in Höhe der Anschaffungskosten (einschließlich Anschaffungsnebenkosten) von 10,1 Mrd. € erfasst (siehe hierzu Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“). Infolge der At-Equity-Bewertung zum 31. Dezember 2022 veränderte sich der Buchwert der Anteile auf 10,2 Mrd. €. Die Erhöhung des Buchwerts ist in Höhe von 163 Mio. € auf das laufende At-Equity-Ergebnis, in Höhe von minus 150 Mio. € auf Effekte aus der Fortführung aufgedeckter stiller Reserven und Lasten sowie in Höhe von 78 Mio. € auf im sonstigen Ergebnis erfasste Aufwendungen und Erträge zurückzuführen. Diese resultieren insbesondere aus positiven Effekten aus der Bewertung von Sicherungsbeziehungen sowie negativen Effekten aus der Währungsumrechnung auf Ebene des Porsche AG Konzerns.

Die at Equity bewerteten Anteile umfassen darüber hinaus insbesondere den At-Equity-Buchwert der Beteiligung an der Volkswagen AG, welcher sich im Vergleich zum 31. Dezember 2021 um 5,7 Mrd. € auf 47,2 Mrd. € erhöht hat. Die Erhöhung des Buchwerts ist in Höhe von 4.683 Mio. € auf das laufende At-Equity-Ergebnis, in Höhe von minus 52 Mio. € auf Effekte aus der Fortführung aufgedeckter stiller

Reserven und Lasten sowie auf ein sonstiges Ergebnis (OCI) in Höhe von 3.533 Mio. € zurückzuführen. Letzteres resultiert insbesondere aus positiven Effekten aus der Bewertung von Pensionen sowie aus der Währungsumrechnung auf Ebene des Volkswagen Konzerns. Zudem kam es zu einer erfolgsneutralen Erhöhung des At-Equity-Buchwerts in Höhe von 1.583 Mio. €. Diese Veränderung resultiert im Wesentlichen aus der auf Ebene des Volkswagen Konzerns erfolgten erfolgsneutralen Erhöhung des Eigenkapitals (ohne Anteile von Minderheiten) infolge des Börsengangs der Porsche AG und des Verkaufs von Stammaktien der Porsche AG an die Porsche SE (siehe hierzu auch Abschnitt „Börsengang der Porsche AG“ im Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern“). Diese erfolgsneutrale Eigenkapitalerhöhung führte im Konzernabschluss der Porsche SE, soweit sie nicht auf den Erwerb von Stammaktien der Porsche AG durch die Porsche SE zurückzuführen ist, zu einer entsprechend anteiligen erfolgsneutralen Erhöhung des At-Equity-Buchwerts der Beteiligung an der Volkswagen AG. Ebenfalls buchwerterhöhend wirkte sich die anteilige Realisierung des im Geschäftsjahr 2012 eliminierten Zwischengewinns aus der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG in Höhe von 177 Mio. € aus (siehe dazu Abschnitt „Ertragslage des Porsche SE Konzerns“). Gegenläufig führten zugerechnete Dividenden aus der Dividendenzahlung im Mai 2022 sowie der im Dezember 2022 beschlossenen Sonderdividende in Höhe von insgesamt 4.202 Mio. € sowie Effekte aus dem im Berichtszeitraum erfolgten Erwerb von rund 2,6 Mio. Vorzugsaktien der Volkswagen AG und der anschließenden Umgliederung von rund 2,7 Mio. Vorzugsaktien der Volkswagen AG gemäß IFRS 5 in Höhe von insgesamt minus 51 Mio. € zu einer Verringerung des At-Equity-Buchwerts.

In den at Equity bewerteten Anteilen ist zudem der Buchwert für die Beteiligung an der ETS in Höhe von 107 Mio. € sowie für die Beteiligung an INRIX in Höhe von 10 Mio. € (6 Mio. €) enthalten.

Die langfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerte in Höhe von 204 Mio. € (45 Mio. €) beinhalten

neben Anteilen an Portfoliobeteiligungen in Höhe von 59 Mio. € (45 Mio. €) zum Fair Value bewertete Zinssicherungsinstrumente in Höhe von 142 Mio. €, die überwiegend unter den Anwendungsbereich des Hedge Accounting fallen.

Die kurzfristigen Vermögenswerte in Höhe von 1.076 Mio. € (960 Mio. €) setzen sich im Wesentlichen aus Ertragsteuerforderungen, Wertpapieren, Termingeldanlagen, flüssigen Mitteln und zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten zusammen. Die Ertragsteuerforderungen in Höhe von insgesamt 316 Mio. € sind im Wesentlichen auf einbehaltene Kapitalertragsteuern auf erhaltene Dividendenzahlungen der Volkswagen AG zurückzuführen. Die Position „Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“ umfasst zum 31. Dezember 2022 rund 2,7 Mio. Vorzugsaktien der Volkswagen AG. Zum 31. Dezember 2021 waren die vormals der PTV Gruppe zuzurechnenden Vermögenswerte enthalten. Darüber hinaus enthalten die kurzfristigen Vermögenswerte eine Forderung der Porsche SE gegen die Volkswagen AG in Höhe von 22 Mio. €. Diese betrifft den saldierten Ausweis des (Sonder-)Dividendenanspruchs der Porsche SE gegen die Volkswagen AG in Höhe von 3,1 Mrd. € mit der zum Bilanzstichtag verbliebenen Kaufpreisverbindlichkeit für den Erwerb von Stammaktien der Porsche AG in Höhe von 3,0 Mrd. € (siehe hierzu Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“).

Das Eigenkapital des Porsche SE Konzerns erhöhte sich infolge des positiven Konzern-Gesamtergebnisses zum 31. Dezember 2022 auf insgesamt 51,4 Mrd. € (42,2 Mrd. €). Die Eigenkapitalquote hat sich insbesondere aufgrund der im Zusammenhang mit dem Erwerb von Stammaktien der Porsche AG aufgenommenen Finanzschulden im Vergleich zum Ende des Geschäftsjahres 2021 auf 87,5 % (99,2 %) verringert.

Die Finanzschulden in Höhe von insgesamt 7,1 Mrd. € resultieren im Wesentlichen aus der Fremdkapitalaufnahme zur Finanzierung des Erwerbs von Stammaktien der Porsche AG (siehe

hierzu Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“).

Ertragslage des Volkswagen Konzerns

Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich auf originäre Ergebnisgrößen des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2022. 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.

Von Januar bis Dezember 2022 erwirtschaftete der Volkswagen Konzern Umsatzerlöse in Höhe von 279,2 Mrd. € und übertraf damit den Vorjahreswert um 11,6 %. Verbesserungen vor allem in der Preispositionierung, dem Produktmix und bei den Wechselkursen sowie die gute Geschäftsentwicklung im Konzernbereich Finanzdienstleistungen hatten einen positiven, der geringere Fahrzeugabsatz infolge von Engpässen bei der Teileversorgung einen negativen Einfluss. In den Umsatzerlösen des Konzerns ist Navistar mit 10,7 Mrd. € (3,6 Mrd. €) enthalten und wird seit dem 1. Juli 2021 einbezogen. Im Geschäftsjahr 2022 generierte der Volkswagen Konzern 82,6 % (82,3 %) seiner Umsatzerlöse im Ausland. Das Bruttoergebnis (Umsatzerlöse minus Kosten der Umsatzerlöse) verbesserte sich um 5,0 Mrd. € auf 52,2 Mrd. €. Die Bruttomarge belief sich auf 18,7 % (18,9 %).

Im Berichtsjahr konnte das operative Ergebnis vor Sondereinflüssen des Volkswagen Konzerns um 2,5 Mrd. € auf 22,5 Mrd. € gesteigert werden. Die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen lag bei 8,1 % (8,0%). Der Anstieg des operativen Ergebnisses ergab sich im Wesentlichen aus der verbesserten Preisdurchsetzung und dem Produktmix.



Positive Effekte aus Derivaten außerhalb des Hedge Accounting (insbesondere Rohstoff-, Währungs- und Zinssicherungen) in Höhe von 3,7 Mrd. € (2,7 Mrd. €) erhöhten das Konzernergebnis. Gegenläufig wirkten gestiegene Produktkosten, insbesondere für Rohstoffe, Aufwendungen im Rahmen von Wertberichtigungen und Risikovorsorgen in Höhe von rund 2 Mrd. € als Folge der unmittelbaren Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts. Im Bereich Pkw waren im Berichtsjahr Einmalaufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen bei SEAT in Höhe von 0,2 Mrd. € enthalten. Im Vorjahr fielen Einmalaufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen im Bereich Nutzfahrzeuge (0,7 Mrd. €) sowie Aufwendungen vor dem Hintergrund des EU-Kartellverfahrens gegen Scania (0,5 Mrd. €) an.

Im Zusammenhang mit dem Börsengang der Porsche AG waren Transaktionskosten in Höhe von 0,1 Mrd. € aufwandswirksam zu erfassen. Zudem haben die Beschäftigten der Volkswagen AG, der Volkswagen Sachsen GmbH und des Porsche AG Konzerns über eine Einmalzahlung am wirtschaftlichen Erfolg der Veräußerung von Anteilen an der Porsche AG partizipiert; hierfür wurden 0,5 Mrd. € in den Personalkosten erfasst.

Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieseldiethematik verringerten das operative Ergebnis in Höhe von minus 0,4 Mrd. € (minus 0,8 Mrd. €). Von Januar bis Dezember 2022 übertraf das operative

Ergebnis des Volkswagen Konzerns mit 22,1 Mrd. € den Vorjahreswert um 2,8 Mrd. €. Die operative Umsatzrendite erhöhte sich auf 7,9 % (7,7 %).

Das Finanzergebnis lag bei minus 0,1 Mrd. € (0,9 Mrd. €). Die hierin enthaltenen Zinsaufwendungen reduzierten sich bewertungsbedingt vor allem aufgrund geänderter Zinssätze zur Bewertung von Rückstellungen. Im übrigen Finanzergebnis wirkte die außerplanmäßige Abschreibung der Beteiligung an der Argo AI in Höhe von 1,9 Mrd. € im übrigen Beteiligungsergebnis sowie Kursveränderungen, insbesondere infolge des Russland-Ukraine-Konflikts, im Wertpapier- und Fondsergebnis negativ. Positive Wechselkurseinflüsse standen den beiden Effekten entgegen. Das Vorjahr war zudem durch die Bewertung von Termingeschäften zum Kauf neuer Anteile an QuantumScape belastet. Im Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen lagen die chinesischen Gemeinschaftsunternehmen über dem Vorjahr.

Im Geschäftsjahr 2022 legte das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns um 1,9 Mrd. € auf 22,0 Mrd. € zu. Die Umsatzrendite vor Steuern lag bei 7,9 % (8,0 %). Aus den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag resultierte im Berichtsjahr ein Aufwand in Höhe von 6,2 Mrd. € (4,7 Mrd. €), die entsprechende Steuerquote belief sich auf 28,2 % (23,3 %). Das Ergebnis nach Steuern stieg im Vergleich zum Vorjahr um 0,4 Mrd. € auf 15,8 Mrd. €.

Ertragslage des Porsche AG Konzerns

Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich auf originäre Ergebnisgrößen des Porsche AG Konzerns im Geschäftsjahr 2022. Es ist zu beachten, dass sich das Ergebnis des Porsche AG Konzerns nur mit dem Kapitalanteil der Porsche SE im Wege der At-Equity-Bilanzierung und nur zeitanteilig für den Zeitraum ab dem 29. September 2022 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.

Der Porsche AG Konzern erzielte im Geschäftsjahr 2022 Umsatzerlöse in Höhe von 37,6 Mrd. €. Dies entspricht einem Anstieg von 13,6 % gegenüber dem Vorjahr (33,1 Mrd. €) und resultiert im Wesentlichen aus einem höheren Konzernabsatz bei zugleich verbesserter Preisdurchsetzung sowie positiven Produktmix- und Wechselkurseffekten.

Die Kosten der Umsatzerlöse stiegen um 2,8 Mrd. € auf 27,1 Mrd. € (24,3 Mrd. €). Trotz Preissteigerungen auf Lieferantenseite konnte ein relativer Rückgang der Kosten der Umsatzerlöse im Verhältnis zu den Umsatzerlösen erzielt werden (72,0 %, 2021: 73,3 %), welcher im Wesentlichen auf Veränderungen im Produkt- und Regionenmix, niedrigere Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten und eine höhere Aktivierungsquote der Entwicklungskosten zurückzuführen ist.

Das Bruttoergebnis konnte entsprechend mit 10,5 Mrd. € (8,9 Mrd. €) um 19,1 % erhöht werden. Somit liegt die Bruttomarge bei 28,0 % (26,7 %).

Die Vertriebskosten stiegen um 0,2 Mrd. € auf 2,4 Mrd. € an. Die Verwaltungskosten stiegen von 1,4 Mrd. € auf 1,7 Mrd. €, was insbesondere auf die Kosten des IPO (wie bspw. Boni oder Beratungskosten) sowie die Digitalisierungsstrategie zurückzuführen ist.

Das sonstige betriebliche Ergebnis des Porsche AG Konzerns erhöhte sich um 239 Mio. € auf 232 Mio. € (minus 7 Mio. €). Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus der hohen Nachfrage nach Gebrauchtwagen und dementsprechend höheren Restwertzuschreibungen im Segment Finanzdienstleistungen sowie der positiven Marktbewertung der Derivate außerhalb des Hedge Accounting. Zudem hatte eine Erstattung von Kosten im Zusammenhang mit dem Börsengang der Porsche AG einen positiven Effekt auf das sonstige betriebliche Ergebnis.

Das operative Ergebnis des Porsche AG Konzerns konnte im Geschäftsjahr 2022 um 1,5 Mrd. € auf 6,8 Mrd. € gesteigert werden (5,3 Mrd. €). Die operative Umsatzrendite des Porsche AG Konzerns wuchs somit auf 18,0 % gegenüber 16,0 % im Vorjahreszeitraum. Der Anstieg der Umsatzrendite ist vor allem auf eine verbesserte Preisdurchsetzung, einen starken Produktmix, positive Währungskurseinflüsse und die Entwicklungen bei den übrigen Geschäftsfeldern bei gegenläufig höheren Mehrkosten der Beschaffung insbesondere aufgrund gestiegener Rohstoffpreise zurückzuführen.

Das Finanzergebnis belief sich auf 299 Mio. € (414 Mio. €). Zum einen führten geringere Zinserträge aufgrund der Abspaltung der Darlehensforderung gegen die Porsche Holding Stuttgart GmbH zu einer Verringerung des Finanzergebnisses. Zusätzlich wurde das Finanzergebnis durch eine Abschreibung auf die nach der Equity-Methode bilanzierte Bertrandt AG belastet. Gegenläufig hierzu hatten geänderte Zinssätze zur Bewertung von Rückstellungen einen positiven Effekt auf das Finanzergebnis.

Bei stabiler Steuerquote von 29,9 % (29,5 %) stiegen die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag in 2022 auf 2,1 Mrd. € (1,7 Mrd. €) aufgrund eines gestiegenen Ergebnisses vor Steuern. Damit stieg das Ergebnis nach Steuern des Porsche AG Konzerns um 0,9 Mrd. € auf 5,0 Mrd. € im aktuellen Berichtszeitraum.

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 2022.

Ertragslage

Die Porsche SE erzielte im Geschäftsjahr 2022 einen Jahresüberschuss in Höhe von 4.104 Mio. € (824 Mio. €), wovon rund 4.256 Mio. € (876 Mio. €) auf das Beteiligungsergebnis entfallen. Das Beteiligungsergebnis enthält neben Dividendenerträgen in Höhe von 4.253 Mio. € (756 Mio. €) saldiert einen Ertrag aus Ergebnisabführungsverträgen in Höhe von 3 Mio. € (120 Mio. €). Im zusammengefassten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2021 wurde für die Porsche SE im Geschäftsjahr 2022 ein Dividendenbetrag in Höhe von 1,2 Mrd. € in Aussicht gestellt. Der Anstieg ist auf die von der außerordentlichen

Hauptversammlung der Volkswagen AG am 16. Dezember 2022 beschlossene Sonderdividende im Zusammenhang mit dem Börsengang der Porsche AG zurückzuführen, von der auf die Porsche SE rund 3,1 Mrd. € entfielen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen in Höhe von 27 Mio. € (34 Mio. €) beinhalten im Wesentlichen Rechts- und Beratungskosten in Höhe von 15 Mio. € (24 Mio. €).

Das Zinsergebnis des Geschäftsjahres 2022 enthält insbesondere Aufwendungen für Zinsen und Transaktionskosten für die im Geschäftsjahr aufgenommene Fremdfinanzierung.

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag sind im Wesentlichen Aufwendungen aus Ertragsteuern des Berichtsjahres.

Gewinn- und Verlustrechnung der Porsche Automobil Holding SE

Mio. €	2022	2021
Umsatzerlöse	0	0
Sonstige betriebliche Erträge	3	7
Personalaufwand	-18	-15
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-27	-34
Beteiligungsergebnis	4.256	876
Zinsergebnis	-99	-6
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-11	-4
Ergebnis nach Steuern	4.104	825
Sonstige Steuern	0	-1
Jahresüberschuss	4.104	824
Einstellungen in (-) bzw. Entnahmen (+) aus anderen Gewinnrücklagen	-2.052	-41
Bilanzgewinn	2.052	783

Vermögens- und Finanzlage

Das Anlagevermögen in Höhe von 33.424 Mio. € (22.896 Mio. €) beinhaltet im Wesentlichen die Beteiligung an der Volkswagen AG in Höhe von 22.912 Mio. € (22.512 Mio. €). Im Zeitraum vom 29. März 2022 bis zum 6. Mai 2022 hat die Porsche SE über den Kapitalmarkt Vorzugsaktien der Volkswagen AG für rund 400 Mio. € erworben. Zudem kam es im Geschäftsjahr 2022 zur erstmaligen Erfassung der Beteiligung an der Porsche AG mit einem Anteil von 25 % zuzüglich einer Aktie der Stammaktien in Höhe der Anschaffungskosten von 10,1 Mrd. € (siehe hierzu Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen beinhalten neben Forderungen aufgrund von Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträgen insbesondere eine Forderung der Porsche SE gegen die Volkswagen AG in Höhe von 22 Mio. €. Diese betrifft den saldierten Ausweis des (Sonder-)Dividendenanspruchs der Porsche SE gegen die Volkswagen AG in Höhe von 3,1 Mrd. € mit der zum Bilanzstichtag

verbliebenen Kaufpreisverbindlichkeit für den Erwerb von Stammaktien der Porsche AG in Höhe von 3,0 Mrd. € (siehe hierzu Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“). Die sonstigen Vermögensgegenstände enthalten im Wesentlichen Ertragsteuerforderungen aus einbehaltenen Kapitalertragsteuern.

Die flüssigen Mittel enthalten Bankguthaben einschließlich kurzfristiger Termingeldanlagen.

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

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten resultieren aus der Fremdkapitalaufnahme zur Finanzierung des Erwerbs von Stammaktien der Porsche AG.

Die Verbindlichkeiten betreffen unverändert insbesondere Darlehensbeziehungen mit Tochtergesellschaften.

Bilanz der Porsche Automobil Holding SE

Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Aktiva		
Anlagevermögen	33.424	22.896
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	30	121
Sonstige Vermögensgegenstände	317	5
Wertpapiere des Umlaufvermögens	70	145
Flüssige Mittel	343	463
	34.185	23.631
Passiva		
Eigenkapital	26.707	23.386
Rückstellungen	112	108
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	7.118	
Verbindlichkeiten	247	137
	34.185	23.631

Risiken der Geschäftsentwicklung

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

Dividende

Die Dividendenpolitik der Porsche SE ist grundsätzlich auf Stabilität ausgerichtet. Hierbei sollen die Aktionäre am Unternehmenserfolg der Porsche SE unter Berücksichtigung einer konsequenten Rückführung der Finanzschulden sowie 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 2022 bei einem Jahresüberschuss in Höhe von 4.104 Mio. € und einer Einstellung in die Gewinnrücklagen in Höhe von 2.052 Mio. € einen Bilanzgewinn in Höhe von 2.052 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. €, und eine Einstellung in die Gewinnrücklagen in Höhe von 1.269 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 weisen 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 8,70 € je Volkswagen Stammaktie und 8,76 € je Volkswagen Vorzugsaktie sowie 1,00 € je Porsche AG Stammaktie für das Geschäftsjahr 2022. Mithin wird auf Ebene der Porsche SE mit Dividendenerträgen der Volkswagen AG und Porsche AG in Höhe von insgesamt 1,5 Mrd. € gerechnet, welche den Jahresabschluss 2023 voraussichtlich maßgeblich prägen werden.



Gesonderter nichtfinanzieller Konzernbericht

Der gesonderte nichtfinanzielle Konzernbericht der Porsche SE nach § 315b HGB für das Geschäftsjahr 2022 ist auf der Internetseite www.porsche-se.com/unternehmen/corporate-governance in deutscher Sprache und unter www.porsche-se.com/en/company/corporate-governance in englischer Sprache spätestens ab dem 30. April 2023 abrufbar.

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

Der Vorstand der Porsche SE beurteilt die wirtschaftliche Lage der Gesellschaft sowie ihrer wesentlichen Beteiligungen an der Volkswagen AG und an der Porsche AG vor dem Hintergrund der aktuellen Herausforderungen insgesamt positiv. Durch den Erwerb von 25 % zuzüglich einer Aktie der Stammaktien der Porsche AG wurde das Beteiligungsportfolio der Porsche SE um eine wachstums- und zugleich dividendenstarke Kernbeteiligung mit einzigartiger Positionierung im automobilen Sport- und Luxusbereich ergänzt. Auf Ebene der beiden Kernbeteiligungen – der Volkswagen AG und der Porsche AG – wurde das Geschäft im Geschäftsjahr 2022 insbesondere von den Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts, der Covid-19-Pandemie, einem weltweit beeinträchtigten Marktumfeld, der eingeschränkten Teilverfügbarkeit sowie Störungen in der Logistikkette beeinflusst. Zudem ist die Branche von intensivem Wettbewerb, technologischem Wandel und zunehmendem Umweltbewusstsein geprägt.

Das Ergebnis nach Steuern des Porsche SE Konzerns hat sich im Vergleich zum Vorjahr um 5,3 % auf 4,8 Mrd. € erhöht und liegt innerhalb des im Vorjahr prognostizierten Ergebniskorridors. Die Ertragslage der Porsche SE bzw. des Porsche SE Konzerns wurde im abgelaufenen Geschäftsjahr 2022 maßgeblich von der Entwicklung des Volkswagen Konzerns geprägt. Aufgrund des Erwerbs von Stammaktien der Porsche AG durch die Porsche SE (siehe hierzu Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“) wird das Ergebnis des Porsche SE Konzerns fortan zudem von dem der Porsche SE zuzurechnenden At-Equity-Ergebnis und damit von der Ergebnissituation des Porsche AG Konzerns beeinflusst.

Die Nettoliquidität des Porsche SE Konzerns hat sich infolge der Aufnahme von Fremdkapital im Vergleich zum Vorjahr von 641 Mio. € auf

minus 6.672 Mio. € verringert. Vor diesem Hintergrund wurde der im Vorjahr prognostizierte Korridor für die Nettoliquidität mit einer Bandbreite zwischen 0,4 Mrd. € und 0,9 Mrd. € im September 2022 auf einen Korridor zwischen minus 6,9 Mrd. € und minus 6,4 Mrd. € angepasst. Die Finanzlage des Porsche SE Konzerns wurde neben dem überwiegend fremdfinanzierten Erwerb von Stammaktien der Porsche AG insbesondere durch den Erwerb von Volkswagen Vorzugsaktien, den Verkauf der Anteile an PTV sowie erhaltene und gezahlte Dividenden beeinflusst.

Der handelsrechtliche Jahresüberschuss der Porsche SE in Höhe von 4,1 Mrd. € (0,8 Mrd. €) ist insbesondere von der im Zusammenhang mit dem Börsengang der Porsche AG von der Hauptversammlung der Volkswagen AG am 16. Dezember 2022 beschlossenen und am 9. Januar 2023 ausgeschütteten Sonderdividende geprägt. Aufgrund der Sonderdividende lagen die vereinnahmten Dividenderträge im handelsrechtlichen Jahresabschluss der Porsche SE höher als die im Vorjahr in Aussicht gestellten Dividenderträge.

Der Vorstand der Porsche SE bekennt sich unverändert zur Rolle der Gesellschaft als langfristig orientierter Ankeraktionär der Volkswagen AG und bleibt weiterhin vom Wertsteigerungspotenzial des Volkswagen Konzerns überzeugt.

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 angemessenen Steuerungsmaßnahmen drohenden Schaden für das Unternehmen abzuwenden.

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

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



Risikomanagementsystem der Porsche SE

Das Risikomanagementsystem 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“). Beide Risikotypen können auch Nachhaltigkeitsaspekte umfassen. Jeder einzelne Fachbereich innerhalb der Porsche SE ist dafür verantwortlich, die in seinem Bereich

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

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



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

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

Risikomanagement auf Ebene der Beteiligungen

Die Kernbeteiligungen 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 des Volkswagen Konzerns ist auf Ebene der Volkswagen AG angesiedelt. Die Aufgabe des Risikomanagements der Volkswagen AG ist es, die auf Ebene des Volkswagen Konzerns bestehenden Risiken zu identifizieren, zu steuern und zu überwachen. Dabei hat die Volkswagen AG ihr eigenes konzernweites Risikomanagementsystem implementiert und ist selbst für ihre Risikohandhabung verantwortlich. Entsprechendes gilt für die Porsche AG. Gleichzeitig sind sowohl die Volkswagen AG als auch die Porsche AG gehalten sicherzustellen, dass die Porsche SE als Holdinggesellschaft – im Rahmen des gesetzlich zulässigen Informationsaustauschs – frühzeitig über bestandsgefährdende Risiken informiert wird. Dies geschieht unter anderem in Form von Managementgesprächen und durch die Weitergabe von Risikoberichten. Der Abschlussprüfer der Volkswagen AG überprüft jährlich das Risikofrüherkennungssystem des Volkswagen Konzerns auf seine grundsätzliche Eignung, bestandsgefährdende Risiken frühzeitig erkennen zu können und beurteilt gemäß § 317 Abs. 4 HGB die Funktionsfähigkeit des Risikofrüherkennungs- und Überwachungssystems. Entsprechendes gilt für die Porsche AG. Für zusätzliche Informationen zum Aufbau des Risikomanagementsystems auf Ebene des Volkswagen Konzerns wird auf die Ausführungen im Abschnitt „Risikomanagementsystem des Volkswagen Konzerns“ verwiesen.

Neben den Kernbeteiligungen an der Volkswagen AG und an der Porsche AG hält die Porsche SE mittelbar weitere Portfoliobeteiligungen im Bereich der Mobilitäts- und Industrietechnologie in Form von Minderheitsbeteiligungen. Auch die Risiken auf Ebene dieser Beteiligungen werden dezentral von

den jeweiligen Beteiligungen selbst verantwortet und gesteuert. Durch regelmäßige Berichte zur wirtschaftlichen Lage, Managementgespräche sowie teilweise bestehende Beobachtungs- bzw. Entsenderechte in Beratungs- und Überwachungsgremien soll – jeweils im Rahmen des gesetzlich zulässigen Informationsaustauschs – sichergestellt werden, dass die Porsche SE über wesentliche Risiken auf Ebene der Portfoliobeteiligungen informiert ist.

Internes Kontrollsystem einschließlich rechnungslegungsbezogenes Internes Kontrollsystem der Porsche SE

Ziel des Internen Kontrollsystems der Porsche SE ist die Steuerung der organisatorischen Risiken im Rahmen des operativen Risikomanagements. Es dient damit insbesondere der Sicherstellung der Definition und Einhaltung von Prozessen und basiert im Wesentlichen auf den vom Vorstand eingeführten Grundsätzen, Richtlinien und Maßnahmen. Der Geltungsbereich des Internen Kontrollsystems



erstreckt sich auf die Porsche SE und ihre vollkonsolidierten Tochtergesellschaften. Bei diesen handelt es sich ausschließlich um Zwischen-Holding-Gesellschaften. Die Beteiligungsgesellschaften der Porsche SE, insbesondere die Volkswagen AG und die Porsche AG, sind nicht Bestandteil des Internen Kontrollsystems der Porsche SE und haben ihrerseits die Einrichtung und Überwachung eines angemessenen und wirksamen Internen Kontrollsystems sicherzustellen.

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

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

Die Gesamtverantwortung für das Interne Kontrollsystem obliegt dem Vorstand. Auf Basis der Regelberichterstattung werden dem Vorstand, dem Prüfungsausschuss und dem Aufsichtsrat Risiken im Porsche SE Konzern mitgeteilt. Hiervon sind



grundsätzlich auch organisatorische Risiken einschließlich etwaiger Schwächen im Internen Kontrollsystem umfasst, sofern sich diese wesentlich auf die Risikosituation der Porsche SE auswirken können. Das Interne Kontrollsystem im Porsche SE Konzern wird als Teil des Risikomanagementsystems fortlaufend auf seine Wirksamkeit geprüft (siehe auch Passage zum „überprüfenden Risikomanagement“ in Abschnitt „Risikomanagementsystem der Porsche SE“) und unter Berücksichtigung veränderter Rahmenbedingungen kontinuierlich optimiert. Im Geschäftsjahr 2022 lagen dem Vorstand keine Informationen vor, die auf eine mangelnde Angemessenheit und Wirksamkeit des Risikomanagementsystems und des Internen Kontrollsystems zum 31. Dezember 2022 schließen lassen könnten.

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 Beteiligungsunternehmen eigenverantwortlich wahr. Die Abschlüsse der Porsche SE und ihrer vollkonsolidierten Tochtergesellschaften werden unter Zuhilfenahme von Standard-Software erstellt. Durch die Vorgabe formaler Anforderungen wie einem Terminplan sowie festgelegter Berichtspakete wird die rechtzeitige und einheitliche Berichterstattung an die Porsche SE gewährleistet. Die Bestandteile der für den Porsche SE Konzern zu erstellenden Berichtspakete sind detailliert festgelegt und werden regelmäßig aktualisiert. Nach Erhalt werden diese einer Analyse und Plausibilisierung unterzogen. Sachverhaltsabhängig werden in Gesprächen die wesentlichen Entwicklungen mit den berichterstattenden Unternehmen diskutiert.

Die Verarbeitung der Berichtspakete erfolgt in einem zertifizierten Konsolidierungssystem. Durch umfangreiche manuelle wie auch systemseitige Kontrollen soll die Vollständigkeit und Verlässlichkeit der im Konzernabschluss verarbeiteten Informationen gewährleistet werden. Bei allen rechnungslegungsbezogenen Prozessen bilden unter Berücksichtigung von Wesentlichkeitsaspekten das Vier-Augen-Prinzip

sowie Plausibilitätskontrollen die zentralen Grundlagen des Internen Kontrollsystems. Ferner werden der Konzernabschluss sowie die in den Berichtspaketen enthaltenen Zahlen und Informationen Soll-Ist-Vergleichen unterzogen und Analysen über die inhaltliche Zusammensetzung einzelner Posten durchgeführt. Entsprechendes gilt für die Überleitung der IFRS-Finanzinformationen auf den handelsrechtlichen Jahresabschluss der Porsche SE. Durch geeignete Auswahlprozesse und regelmäßige Schulungsmaßnahmen soll die Qualifikation der in den Rechnungslegungsprozess einbezogenen Mitarbeiter sichergestellt werden.

Die Erstellung des zusammengefassten Konzernlageberichts erfolgt unter Beachtung der geltenden Vorschriften und Regelungen zentral unter Einbeziehung der und in Abstimmung mit den für die 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 ein Compliance-Management-System implementiert, das insbesondere die präventive Aufgabe hat, Verstöße gegen Gesetze, sonstige Rechtsnormen, Gesellschaftsrichtlinien und sonstige unternehmensinterne Regelungen zu verhindern.

Das Compliance-Management der Porsche SE umfasst die Compliance-Organisation mit festgelegten Rollen und Verantwortlichkeiten sowie im Unternehmen eingerichteten Maßnahmen und Prozessen, um präventiv die Regelkonformität des Verhaltens der Mitarbeiter sicherzustellen und negative Folgen von Compliance-Verstößen für die Porsche SE und ihre Mitarbeiter zu vermeiden sowie potenzielles regelwidriges Verhalten aufzuklären, abzustellen und zu ahnden. Um wesentliche Compliance-Themenfelder und mögliche daraus folgende Compliance-Risiken zu identifizieren, führt die Porsche SE im Rahmen ihres Compliance-Managements Risikoanalysen durch.



Risikoeinschätzung zu organisatorischen Risiken

Die organisatorischen Risiken des Porsche SE Konzerns werden regelmäßig anhand der Kategorien gering, mittel und hoch mit einer Risikoeinschätzung versehen. Die 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 Finanzierung und 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 den Kernbeteiligungen an der Volkswagen AG und an der Porsche AG sowie 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 Kernbeteiligungen an der Volkswagen AG und an der Porsche 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. Weiterhin verbleiben für den Volkswagen Konzern Risiken aus der Dieseldiagnostik. Für das Jahr 2023 können sich negative Auswirkungen aus einer andauernden eingeschränkten Verfügbarkeit von Teilen, Energie- und sonstigen Rohstoffen sowie aus geopolitischen Spannungen und Konflikten ergeben – weiterhin auch aus dem Russland-Ukraine-Konflikt oder einer Verschärfung der Situation in Ostasien. Die Einschätzung zu Risiken auf Ebene der Volkswagen Beteiligung basiert grundsätzlich auf dem Risiko- und Chancenbericht im Konzernlagebericht 2022 der Volkswagen AG.

Hinsichtlich der Werthaltigkeit der Beteiligung an der Volkswagen AG wurde im Geschäftsjahr 2022 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.

Aus der durch die Porsche SE im Berichtszeitraum eingegangenen Beteiligung an der Porsche AG (auf das Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“ wird verwiesen) resultieren wirtschaftliche Chancen und Risiken, die im Rahmen des Risikomanagementsystems der Porsche SE durch die Risikofelder „Ergebnisbeitrag Porsche AG“, „Werthaltigkeit Porsche AG“ sowie „Dividendenzufluss Porsche AG“ abgebildet werden.

Bezüglich der unmittelbaren Beteiligung an der Porsche AG besteht insbesondere das Risiko, dass das der Porsche SE im Rahmen der At-Equity-Bewertung zugerechnete Ergebnis durch eine unterplanmäßige Entwicklung des Porsche AG Konzerns unterhalb der Erwartungen liegt (Risikofeld „Ergebnisbeitrag Porsche AG“). Die Risiken auf Ebene des Porsche AG Konzerns betreffen nach Aussage der Porsche AG protektionistische Tendenzen, Turbulenzen an den Finanzmärkten, strukturelle Defizite in einzelnen Ländern, hohe Inflationsraten und steigende Zinsniveaus sowie Engpässe bei Vorprodukten und Rohstoffen inklusive Energie. Zudem bestehen Risiken aus dem Russland-Ukraine-Konflikt und aus Auswirkungen geopolitischer Ereignisse (zum Beispiel politische Spannungen in Ostasien), Risiken aufgrund einer möglichen Gasmangellage sowie Ausfallrisiken aufgrund von höherer Gewalt oder anderen unvorhergesehenen Ereignissen (wie einer sich wieder verschärfenden Covid-19-Pandemie). Weitere Risiken umfassen Kostenrisiken bei Fahrzeugprojekten und Risiken aus technisch regulatorischen Anforderungen,

Steuerrisiken, Zollrisiken sowie Datenschutzrisiken. Die Einschätzung zu Risiken auf Ebene der Porsche AG Beteiligung basiert grundsätzlich auf dem Risiko- und Chancenbericht im Konzernlagebericht 2022 der Porsche AG.

Auch in Bezug auf die Werthaltigkeit der Beteiligung an der Porsche AG bestehen die oben beschriebenen Risiken einer unterplanmäßigen Entwicklung mit potenziellen Auswirkungen auf diese (Risikofeld „Werthaltigkeit Porsche AG“). Hinsichtlich der Werthaltigkeit der Beteiligung an der Porsche AG wurde im Geschäftsjahr 2022 aufgrund der über dem At-Equity-Buchwert liegenden anteiligen Börsenkapitalisierung kein Werthaltigkeitstest durchgeführt.

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



Chancen und Risiken aus den Portfoliobeteiligungen der Porsche SE ergeben sich im Wesentlichen aus Marktwertänderungen, die sich bei zum Fair Value bewerteten Beteiligungen unmittelbar und vollständig auf 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 Finanzierung und Finanzinstrumenten

Die Porsche SE sieht sich im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit Risiken ausgesetzt, die aus der Aufnahme von Fremdkapital und dem Einsatz von Finanzinstrumenten resultieren. Sich hieraus ergebende wesentliche Risiken werden im Folgenden als Risikofeld „Finanzierung / Finanzinstrumente“ bezeichnet. Das Risikofeld wurde im Vorjahr als „Risiken aus Finanzinstrumenten“ bezeichnet. Im Berichtszeitraum haben sich Art und Umfang genutzter Finanzinstrumente aufgrund der Aufnahme von Fremdkapital zur Finanzierung des Erwerbs der Beteiligung an der Porsche AG deutlich erhöht. Zur Finanzierung des Erwerbs der Beteiligung an der Porsche AG wurde ein Finanzierungsvertrag im Volumen von insgesamt 8,9 Mrd. € mit variabler Verzinsung und Laufzeiten von bis zu 5 Jahren abgeschlossen. Zum 20. Januar 2023 hat die Porsche SE hiervon ein Volumen von 0,8 Mrd. € gekündigt. Die als Teil dieses Finanzierungsvertrags bestehende Brückenfinanzierung in Höhe von 3,9 Mrd. € wurde durch Platzierung eines Schuldscheindarlehens in Höhe von rund 2,7 Mrd. € im März 2023 zu einem wesentlichen Teil refinanziert (siehe hierzu das Kapitel „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“).



Es ist geplant, die verbleibende Brückenfinanzierung bis zum Ende des Geschäftsjahres 2023 abzulösen, teilweise durch weitere Finanzinstrumente.

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

Die Grundsätze und Verantwortlichkeiten für das Management von Risiken aus dem Einsatz von Finanzinstrumenten werden grundsätzlich vom Vorstand festgelegt und vom Aufsichtsrat überwacht. Im Porsche SE Konzern sind interne Richtlinien verankert, welche die Prozesse des Risikomanagements und der Risikosteuerung in Bezug auf den Einsatz von Finanzinstrumenten klar definieren. Diese Richtlinien regeln unter anderem notwendige Kontrollverfahren, wie beispielsweise die Anforderung eines Grundgeschäfts oder die Funktionstrennung in Bezug auf Handelsgeschäfte nach Handel und Abwicklung. Die zugrunde liegenden Leitlinien sowie die Systeme werden regelmäßig überprüft und an aktuelle Marktentwicklungen angepasst.

Zur Steuerung von Zinsänderungsrisiken aus variabel verzinsten Finanzierungsinstrumenten werden



unter anderem Derivate wie beispielsweise Zinsswaps eingesetzt. Dabei werden stets einzelne Nominalwerttranchen der Finanzierungselemente durch ein Zinssicherungsinstrument mit im Wesentlichen identischen bewertungsrelevanten Merkmalen abgesichert. Das Risiko des Auseinanderfallens der tatsächlichen und bilanziellen Risikoposition wird durch die weitgehende Anwendung von Hedge Accounting begrenzt. Die weiteren von der Porsche SE eingesetzten Finanzinstrumente setzen sich insbesondere aus flüssigen Mitteln, Termingeldanlagen und Wertpapieren zusammen.

Aus der Finanzierung können für die Porsche SE grundsätzlich Risiken resultieren. Die geplante Tilgung der Finanzierung sowie die Zahlung der Zinsen erfolgt im Wesentlichen aus Dividendenzuflüssen von der Volkswagen AG und der Porsche AG. Sofern sich deutlich negative Abweichungen von der mittelfristigen Planung der Dividendeneingänge ergeben, können hieraus Risiken insbesondere aus einer verzögerten Tilgung der Fremdfinanzierung und aus damit einhergehenden weiteren Refinanzierungsbedarfen resultieren. Die Finanzierung ist mit marktüblichen Financial Covenants ausgestattet, die sich insbesondere auf den Marktwert des Aktienbestandes der Porsche SE an Aktien der Volkswagen AG und der Porsche AG sowie auf die Zinsdeckung beziehen. Ein Bruch von Financial Covenants kann grundsätzlich zu einer Fälligkeit des ausstehen

den Kreditvolumens und damit zu Liquiditätsrisiken führen. Derartige Entwicklungen sind aktuell nicht absehbar und werden als unwahrscheinlich eingeschätzt. Des Weiteren können sich Marktpreisrisiken aus Änderungen der Marktzinssätze ergeben. Zur Absicherung von Zinsrisiken bestehen zum Aufstellungszeitpunkt Zinssicherungsgeschäfte mit einem Nominalvolumen von 5,7 Mrd. € und Laufzeiten von bis zu 7 Jahren. Zum Bilanzstichtag betrug das abgesicherte Nominalvolumen 5,8 Mrd. € mit Laufzeiten von bis zu 5 Jahren.

Aus den Finanzinstrumenten im Rahmen des Liquiditäts- und Finanzierungsmanagements ergeben sich zudem Kontrahentenrisiken. Die Bonität der Kontrahenten von Finanzinstrumenten wird insbesondere zur Beurteilung eines möglichen Ausfalls regelmäßig überwacht. Zur Verminderung der Kontrahentenrisiken diversifiziert die Porsche SE zudem die Anlage von Liquidität und den Abschluss von Zinsabsicherungsgeschäften über unterschiedliche Kontrahenten.

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

Rechtsrisiken

Die Porsche SE ist national und international an Rechtsstreitigkeiten beteiligt. Im Wesentlichen handelt es sich zum 31. Dezember 2022 hierbei um Schadensersatzklagen im Zusammenhang mit dem Aufbau der Beteiligung an der Volkswagen AG und dem Vorwurf angeblicher Marktmanipulation und angeblicher unzutreffender Kapitalmarktinformation sowie Klageverfahren wegen angeblich pflichtwidrig unterlassener bzw. fehlerhafter Kapitalmarktinformationen im Zusammenhang mit der Dieseldisput. Soweit übersehbar, werden zur bilanziellen Berücksichtigung der hieraus entstehenden Risiken im erforderlichen Umfang Rückstellungen gebildet. Die im Berichtsjahr gebildeten Rückstellungen für Rechtsrisiken entsprechen in ihrer Höhe den für die 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 Einbringungsverfahrens 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 müssen.

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.

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






Die Risikoeinschätzung der wesentlichen unternehmerischen Risiken des Porsche SE Konzerns anhand der Risikokategorien ist unverändert zum Vorjahresstand. Die Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikofelds „Ergebnisbeitrag Portfoliobeteiligungen“ wird nun als unwahrscheinlich (Vorjahr: mittlere Wahrscheinlichkeit) eingeschätzt. In Folge der Beteiligung der Porsche SE an der Porsche AG wurde die Berichterstattung um die Risikofelder „Ergebnisbeitrag Porsche AG“, „Werthaltigkeit Porsche AG“ sowie „Dividendenzufluss Porsche AG“ ergänzt (auf das Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“ wird verwiesen). Die Risikofelder „Ergebnisbeitrag Porsche AG“ und „Dividendenzufluss Porsche AG“ werden mit einem moderaten möglichen Ausmaß und einer niedrigen Eintrittswahrscheinlichkeit eingeschätzt.

Das Risikofeld „Werthaltigkeit Porsche AG“ wird mit einem hohen möglichen Ausmaß und einer niedrigen Eintrittswahrscheinlichkeit eingeschätzt. Des Weiteren werden die mit der am 4. Oktober 2022 erfolgten Fremdkapitalaufnahme verbundenen Risiken gemeinsam mit weiteren Chancen und Risiken aus Finanzinstrumenten im Risikofeld „Finanzierung / Finanzinstrumente“ zusammengefasst, dessen Risikoeinstufung sich hierdurch verändert und fortan mit einem hohen möglichen Ausmaß eingeschätzt.

Die Eintrittswahrscheinlichkeit wird als niedrig eingeschätzt. Die Risikoeinschätzung stellt sich zum Berichtszeitpunkt wie folgt dar:

Darstellung der Risikoeinschätzung (in Bezug auf die Prognosekorridore)

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

Gesamtaussage zur Risikosituation des Porsche SE Konzerns

Die Gesamtrisikosituation ergibt sich für den Porsche SE Konzern aus den Einzelrisiken der wesentlichen Beteiligungen sowie aus den dargestellten spezifischen Risiken der Porsche SE. Das Risikomanagementsystem soll einen adäquaten Umgang mit diesen Risiken gewährleisten. Nach den heute bekannten Informationen bestehen nach Einschätzung des Vorstands keine Risiken, die

einzelnen 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, auch mit Blick auf den Rechnungslegungsprozess. Die Volkswagen AG hat ihr eigenes konzernweites Risikomanagementsystem implementiert und ist damit selbst für ihre Risikohandhabung verantwortlich. Es handelt sich im Folgenden um Textauszüge aus dem Risiko- und Chancenbericht im Konzernlagebericht 2022 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 und IKS sollen potenzielle Risiken frühzeitig erkannt werden, um mit geeigneten Maßnahmen gegenzusteuern und so drohenden Schaden für das Unternehmen abwenden und eine Bestandsgefährdung ausschließen zu können.

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

Aufbau des Risikomanagementsystems und des Internen Kontrollsystems bei Volkswagen

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

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

Die Mindestanforderungen an das RMS und an das IKS einschließlich des Drei-Linien-Modells sind bei



Volkswagen konzernweit in einer Richtlinie festgelegt, werden regelmäßig überprüft und weiterentwickelt. Zudem bietet Volkswagen regelmäßig Schulungen zum RMS und IKS an.

In einem gesonderten Vorstandsausschuss „Risikomanagement“ des Volkswagen Konzerns werden zudem vierteljährlich die wesentlichen Aspekte des RMS und des IKS behandelt, um

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

Erste Linie:

Operatives Risikomanagement und IKS

Die operativen Risikomanagement- und Internen Kontrollsysteme der einzelnen Konzerngesellschaften und -bereiche des Volkswagen Konzerns bilden die vorderste Linie. Das RMS und das IKS sind integrale Bestandteile der Aufbau- und Ablauforganisation des Volkswagen Konzerns. Ereignisse, die ein Risiko begründen können, werden dezentral in den Geschäftsbereichen und in den

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 Planungsrounden von Volkswagen vereinbart wurden, unterliegen so einer permanenten Überprüfung innerhalb revolvierender Planungsüberarbeitungen. Parallel dazu fließen die Ergebnisse der Maßnahmen zur Bewältigung der Risiken zeitnah in die 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.

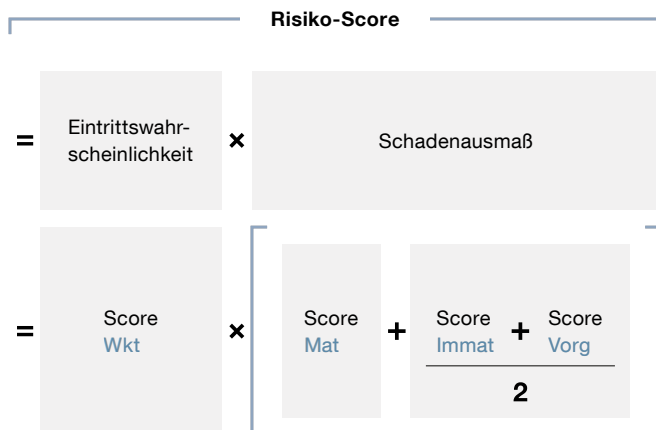
Zweite Linie:

Konzern-Risikomanagement und IKS

Ergänzend zum laufenden operativen Risikomanagement richtet die Abteilung Konzern-Risikomanagement des Volkswagen Konzerns vierteljährlich standardisierte Abfragen zur Risikosituation und zur Umsetzung der Gegenmaßnahmen – mittels des sogenannten Risiko-Quartalsprozesses (RQP) – an alle Konzernmarken und wesentliche Konzerngesellschaften. Die Risiken werden dabei in einem Mehraugenprinzip erfasst und freigegeben sowie anschließend durch das Volkswagen Konzern-Risikomanagement plausibilisiert.



Ermittlung des Risiko-Score



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 der potenziellen Auswirkungen auf die lokale Gesellschaft, die Marke oder den Konzern eingestuft.

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

Die Volkswagen Financial Services AG und die Volkswagen Bank GmbH haben eigenständige RMS bzw. IKS-Prozesse implementiert und berichten regelmäßig an das Volkswagen Konzern-Risikomanagement.

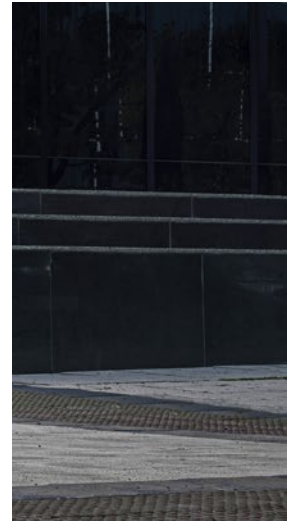


Zur Überprüfung der Risikotragfähigkeit des Volkswagen Konzerns führt das Volkswagen Konzern-Risikomanagement auf Basis der Risikomeldungen regelmäßig einen Abgleich zwischen der aggregierten Risikolage und der Risikotragfähigkeit durch. Hierbei wird durch eine Simulation geprüft, ob Einzelrisiken durch Kumulation zu einem bestandsgefährdenden Risiko aggregieren können. Im Geschäftsjahr 2022 haben sich keine Hinweise auf eine unzureichende Risikotragfähigkeit des Volkswagen Konzerns ergeben.



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

Darüber hinaus werden bedeutende Änderungen der Risikolage, die kurzfristig 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 zudem ein standardisiertes IKS zur besseren Absicherung von Prozessrisiken entwickelt und in wesentlichen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns etabliert. Jährlich erfolgt eine Einführung in weiteren Gesellschaften. Das IKS geht dabei deutlich über die Anforderungen an das rechnungslegungsbezogene IKS hinaus. In 25 Kontrollkatalogen werden den Konzerngesellschaften im Betrachtungsumfang Vorgaben im Hinblick auf abzudeckende Prozessrisiken und Kontrollziele gemacht, um die Wertschöpfungskette standardisiert abzusichern.

Inhaltlich sind neben den Themen zur Finanzberichterstattung beispielsweise Prozessrisiken in der Entwicklung oder der Produktion, im Bereich Compliance sowie für Nachhaltigkeitsthemen adressiert. Die Kontrollkataloge werden in regelmäßigen Abständen auf ihre Aktualität geprüft und erweitert.

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

Im Rahmen der kontinuierlichen Überwachungs- und Verbesserungsprozesse optimiert Volkswagen das RMS und IKS regelmäßig. Dabei trägt Volkswagen internen und externen Anforderungen gleichermaßen Rechnung. Als Bestandteil des RMS ist auch das Compliance-Managementsystem (CMS) des Volkswagen Konzerns diesen Kontroll- und

Anpassungsmechanismen entsprechend unterworfen. Fallweise begleiten externe Experten die kontinuierliche Weiterentwicklung des RMS, CMS und IKS des Volkswagen Konzerns.

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, des IKS und des CMS regelmäßig im Rahmen ihrer unabhängigen Prüfungshandlungen. Der vom Vorstand der Volkswagen AG verabschiedete Prüfungsplan umfasst die erste und zweite Linie, also neben den operativen Einheiten auch die risikomitigierenden Funktionen.

Risikofrüherkennungssystem bei Volkswagen

Die Risikolage des Volkswagen Konzerns wird erfasst, bewertet und dokumentiert und erfüllt somit auch die gesetzlichen Anforderungen. Durch die zuvor beschriebenen Elemente des RMS und 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 auf ihre Plausibilität und Angemessenheit hin geprüft. Der Abschlussprüfer der Volkswagen AG prüft das in das Risikomanagementsystem integrierte Risikofrüherkennungssystem des Volkswagen Konzerns auf seine grundsätzliche Eignung, bestandsgefährdende Risiken frühzeitig erkennen zu können, und beurteilt gemäß § 317 Abs. 4 HGB die Funktionsfähigkeit des Risikofrüherkennungs- und Überwachungssystems.

Darüber hinaus werden in den Unternehmen des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen des Volkswagen Konzerns turnusmäßige Kontrollen im Rahmen der Jahresabschlussprüfung durchgeführt. Als 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

In die Berichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG fließen neben den Ergebnissen aus der kontinuierlichen Überwachung und Verbesserung des RMS und IKS auch die Evaluation der unternehmensweiten Risikosituation auf Basis des RQP und die Darstellung der Ergebnisse des internen Kontrollprozesses auf Basis des standardisierten IKS sowie der nachgelagerten Kontrollsysteme einzelner Marken ein.

Basierend darauf wird einmal jährlich in einer Vorstandssitzung der Volkswagen AG eine Gesamtaussage über die Angemessenheit und Wirksamkeit des RMS, CMS und IKS des Volkswagen Konzerns getroffen. Dem Vorstand der Volkswagen AG liegen keine Hinweise vor, dass das RMS und IKS des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2022 in ihrer jeweiligen Gesamtheit nicht angemessen oder nicht wirksam gewesen wären.

Dessen ungeachtet gibt es inhärente Beschränkungen der Wirksamkeit eines jeden Risikomanagements-, Compliance-Management- und Kontrollsystems. Auch ein als angemessen und wirksam



beurteiltes System kann beispielsweise nicht sicherstellen, dass alle tatsächlich eintretenden Risiken vorab aufgedeckt oder jedwede Prozessstörungen unter allen Umständen ausgeschlossen werden.

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

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

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

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

Das Volkswagen IFRS Bilanzierungshandbuch, bei dessen Erstellung 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 des Volkswagen Konzerns systematisch bewertet. Am Beginn stehen eine Risikoanalyse und eine Kontrolldefinition mit dem Ziel, bedeutende Risiken für die Rechnungslegungsprozesse zu identifizieren. Um die Wirksamkeit der Kontrollen zu beurteilen, werden regelmäßig Tests auf Basis von Stichproben durchgeführt. Diese bilden die Grundlage für eine Selbsteinschätzung, ob die Kontrollen angemessen ausgestaltet und wirksam sind.

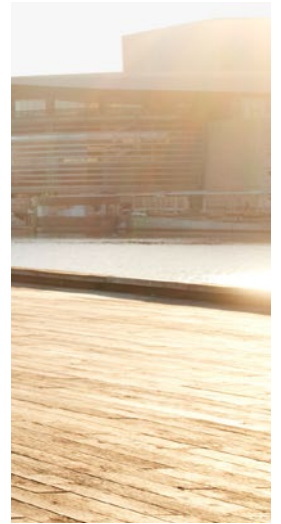
Der zusammengefasste Lagebericht des Volkswagen Konzerns und der Volkswagen AG wird – unter Beachtung der geltenden Vorschriften und Regelungen – zentral unter Einbeziehung der und in Abstimmung mit den Konzerneinheiten und -gesellschaften erstellt.

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

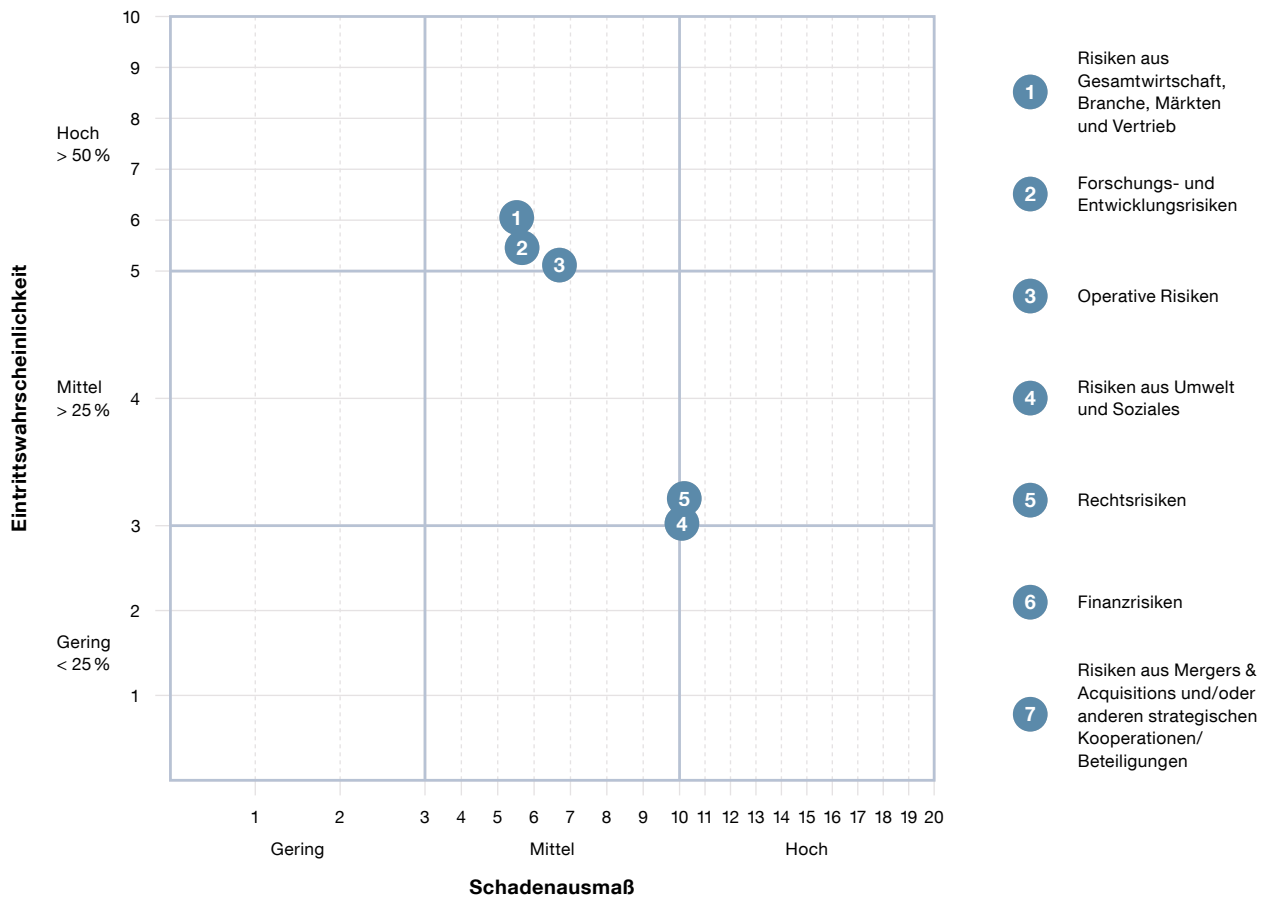
Integriertes Konsolidierungs- und Planungssystem

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.

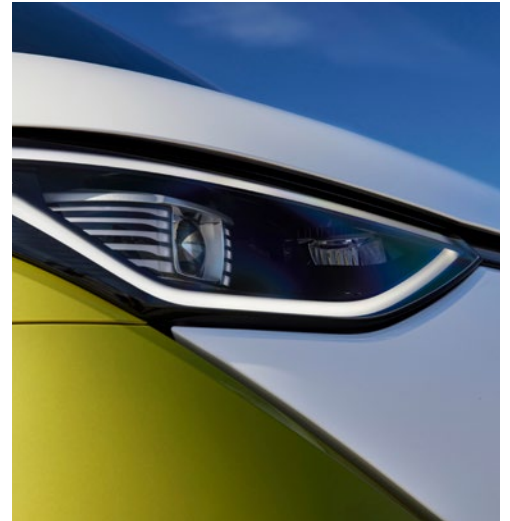




Durchschnittliche Score-Werte der Risikokategorien



(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. Die dargestellten Chancen und Risiken schließen insbesondere auch solche aus dem Porsche AG Konzern mit ein. Zur besseren Übersicht sind die Risiken und Chancen in Kategorien zusammengefasst. Zu jeder Risikokategorie des Volkswagen Konzerns werden die von Volkswagen anhand der Risiko-Score-Bewertung aus dem RQP ermittelten größten Risiken ihrer Bedeutung nach aufgeführt.

In die Bewertung der Risikokategorien des Volkswagen Konzerns sowie in die Berichterstattung an den Vorstand der Volkswagen AG fließen unter anderem alle an das Volkswagen Konzern-Risikomanagement berichteten Risiken der einbezogenen Einheiten aus dem RQP ab einem Risiko-Score von 20 ein. Die grafische Darstellung der Risikokategorien erfolgt anhand der durchschnittlichen Score-Werte. Für die 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 bzw. positiven Abweichung von seiner Prognose bzw. von seinen Zielen führen können.

Risikokategorien im Volkswagen Konzern

In der Kategorie „Risiken und Chancen aus Gesamtwirtschaft, Branche, Märkten und Vertrieb“ sind gesamtwirtschaftliche Risiken und Chancen einschließlich möglicher Auswirkungen aus geopolitischen Spannungen und Konflikten, 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 der fortdauernde Russland-Ukraine-Konflikt negativ auf die Entwicklung der globalen Konjunktur und das Branchenwachstum sowie die Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns, insbesondere aufgrund steigender Preise und sinkender Verfügbarkeit von Energie, auswirkt. Unter den sonstigen Einflüssen wird von Volkswagen insbesondere das Risiko beschrieben, dass sich die Covid-19-Pandemie wieder 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 negativen Auswirkungen auf die Markt- und Absatzentwicklung auch bedingt durch Handelsbeschränkungen und zunehmenden Protektionismus.

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 Beschaffungs- und Produktionsnetzwerk des Volkswagen Konzerns, Risiken und Chancen aus der Beschaffung und der Technik, Produktionsrisiken, Risiken aus langfristiger Fertigung, Qualitätsrisiken, IT-Risiken und Risiken aus medialer Wirkung zusammengefasst. Unter den Risiken aus besonderen Ereignissen im Beschaffungs- und Produktionsnetzwerk des Volkswagen Konzerns werden insbesondere die Risiken beschrieben, dass die Ausbreitung des Coronavirus oder der Russland-Ukraine-Konflikt zu Versorgungsrisiken in der Beschaffung 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 Teileversorgung, 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 mittel (Vorjahr: hoch) und das Schadenausmaß mit hoch (Vorjahr: mittel) von Volkswagen bewertet. Die größten Risiken aus dem RQP ergeben sich aus der Nichterreichung CO₂-bezogener Vorgaben.

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

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 und im Vorjahr keine Meldung von Risiken mit einem Score-Wert über 20.

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 bzw. Markennamen und aus Beteiligungen sowie Risiken aus dem Verkauf von Beteiligungen zusammen. Für diese Risikokategorie gab es bei Volkswagen im Berichtsjahr und im Vorjahr keine Meldung von Risiken mit einem Score-Wert über 20.





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 2022 auf Basis des gegenwärtigen Kenntnisstands und aktueller Einschätzungen von Volkswagen einen Betrag von rund 1,4 Mrd. € (2,1 Mrd. €). Soweit bereits hinreichend bewertbar, wurden im Zusammenhang mit der Dieseldematik insgesamt Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 4,2 Mrd. € (4,3 Mrd. €) im Konzernanhang des Volkswagen Konzerns angegeben, auf die Anlegerverfahren in Deutschland entfallen davon rund 3,6 Mrd. € (3,6 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 etabliert. Die größten Risiken über alle Risikokategorien hinweg bestehen für den Volkswagen Konzern in einer negativen Markt- und Absatzentwicklung, in Bezug auf Qualität und Cyber-Sicherheit sowie in einer nicht bedarfs- und anforderungsgerechten Produktentwicklung insbesondere im Hinblick auf Elektromobilität und Digitalisierung. Weiterhin verbleiben für den Volkswagen Konzern Risiken aus der Dieseldematik. Für das Jahr 2023 können sich negative Auswirkungen aus einer andauernden eingeschränkten Verfügbarkeit von Teilen, Energie- und sonstigen Rohstoffen sowie aus geopolitischen Spannungen und Konflikten ergeben – weiterhin auch aus dem Russland-Ukraine-Konflikt. Nach den dem Volkswagen Konzern im Zeitpunkt der Aufstellung seines Lageberichts bekannten Informationen bestehen keine Risiken, die den Fortbestand wesentlicher Gesellschaften des Volkswagen Konzerns oder des Volkswagen Konzerns gefährden könnten.

Veröffentlichung der Erklärung zur Unternehmensführung

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

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Mit der Zahlung der Sonderdividende der Volkswagen AG am 9. Januar 2023 wurde die Aufrechnung der Kaufpreisverbindlichkeit aus dem Erwerb der zweiten Tranche von Stammaktien der Porsche AG in Höhe von 3,0 Mrd. € gegenüber der Volkswagen AG mit dem Dividendenanspruch der Porsche SE gegen die Volkswagen AG in Höhe von 3,1 Mrd. € vollzogen. Das zugunsten von Volkswagen bestellte Pfandrecht an den Stammaktien der zweiten Tranche erlosch in diesem Zusammenhang.

Die Porsche SE hat im März 2023 ein Schuldscheindarlehen im Volumen von rund 2,7 Mrd. € erfolgreich platziert. Der Schuldschein umfasst acht Tranchen mit Laufzeiten von drei, fünf, sieben und zehn Jahren, die jeweils einer festen bzw. variablen Verzinsung unterliegen. Von dem Gesamtvolumen unterliegen 1,0 Mrd. € einer Laufzeit von 3 Jahren, 1,4 Mrd. € einer Laufzeit von 5 Jahren, 0,2 Mrd. € einer Laufzeit von 7 Jahren und 0,2 Mrd. € einer Laufzeit von 10 Jahren. An dem Schuldscheindarlehen haben sich rund 120 institutionelle Investoren wie Banken, Pensionsfonds und Versicherungen beteiligt. Die Porsche SE refinanziert mit dem Schuldschein einen wesentlichen Teil der initial abgeschlossenen Brückenfinanzierung über 3,9 Mrd. €, die für den Erwerb von Stammaktien der Porsche AG aufgenommen wurde. Es ist geplant, die verbleibende Brückenfinanzierung bis zum Ende des Geschäftsjahres 2023 abzulösen, teilweise durch weitere Finanzinstrumente.

Insbesondere vor dem Hintergrund der erfolgreichen Platzierung des Schuldscheindarlehens in Höhe von rund 2,7 Mrd. € im März 2023, wodurch das auf Basis vergleichbarer Transaktionen in der Vergangenheit erwartbare Volumen signifikant übertroffen wurde,

haben sich nach Ende des Geschäftsjahres 2022 Umstände ergeben, die einen Verkauf der durch die Porsche SE gehaltenen 2,7 Mio. Vorzugsaktien der Volkswagen AG bis Juni 2023 (siehe hierzu Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“) nicht mehr hochwahrscheinlich erscheinen lassen. Im Geschäftsjahr 2023 endete daher die Klassifizierung der Vorzugsaktien als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte mit der Folge einer im Geschäftsjahr 2023 vorzunehmenden retrospektiven Anwendung der Equity-Methode. Der Kapitalanteil, der der At-Equity-Bilanzierung der Beteiligung an der Volkswagen AG zugrunde liegt, beträgt somit im Geschäftsjahr 2023 rund 31,9 % im Vergleich zu den rund 31,4 %, die im Geschäftsjahr 2022 seit Klassifizierung gemäß IFRS 5 anwendbar waren. Wenn im Geschäftsjahr 2022 keine Klassifizierung der Vorzugsaktien als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte erfolgt wäre, wäre das Ergebnis aus zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten in Höhe von 22 Mio. € nicht entstanden, das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen an der Volkswagen AG wäre um 725 Mio. € und das Beteiligungsergebnis somit um 703 Mio. € höher ausgefallen. Es hätte sich ein um 700 Mio. € höheres Konzernergebnis nach Steuern, ein um 2,29 € höheres Ergebnis je Aktie aus fortgeführten Aktivitäten und ein um 5 Mio. € niedrigeres sonstiges Ergebnis ergeben. Die zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte in Höhe von 314 Mio. € bestünden nicht und der At-Equity-Buchwert der Beteiligung an der Volkswagen AG wäre um 1.040 Mio. €, das Eigenkapital um 723 Mio. € und die Bilanzsumme um 727 Mio. € höher ausgefallen.



Zwischen dem Bilanzstichtag und dem Zeitpunkt der Aufstellung des Abschlusses kam es im Segment Portfoliobeteiligungen zu (Folge-)Investitionen in drei neue Portfoliobeteiligungen bzw. eine bestehende Portfoliobeteiligung mit einem Gesamtinvestitionsvolumen in Höhe eines mittleren zweistelligen Millionen-Euro-Betrags.

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

Prognosebericht und Ausblick

Entwicklung der Weltwirtschaft

Den Planungen liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2023 insgesamt mit einer verringerten Dynamik wachsen wird. Die anhaltend hohe Inflation in vielen Regionen und die daraus resultierenden restriktiven geldpolitischen Maßnahmen der Zentralbanken sollten sich zunehmend negativ auf die private Nachfrage auswirken. Risiken werden weiterhin in protektionistischen Tendenzen, in Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie in strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern gesehen. Die Wachstumsaussichten werden zudem von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet; weiterhin birgt der Russland-Ukraine-Konflikt oder andere geopolitische Konfliktherde mit globalen Auswirkungen Risiken. Darüber hinaus können Risiken im Zusammenhang mit dem möglichen Auftreten neuer Varianten des Coronavirus SARS-CoV-2, insbesondere regionale Ausbrüche und damit verbundene Maßnahmen, nicht ausgeschlossen werden. Es wird davon ausgegangen, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer im Durchschnitt eine positive Dynamik aufweisen werden, wenngleich mit unterdurchschnittlichen Wachstumsraten des Bruttoinlandsprodukts.

Für 2023 rechnet Volkswagen mit einer Stabilisierung des Euro im Verhältnis zum US-Dollar und mit einer leichten Aufwertung des Euro im Verhältnis zum britischen Pfund und chinesischem Renminbi. In Bezug auf den argentinischen Peso, dem brasilianischen Real, dem mexikanischen Peso, dem südafrikanischen Rand und der türkischen Lira wird eine Abwertung in unterschiedlichem Ausmaß angenommen.

Die weitere Veränderung der Leitzinsen in 2023 wird in den jeweiligen Ländern auf der einen Seite von der weiteren Inflationsentwicklung und auf der anderen Seite von der Schwere eines möglichen wirtschaftlichen Abschwungs abhängen. Insgesamt wird für 2023 von einem verhältnismäßig erhöhten Zinsniveau ausgegangen.

Hinsichtlich der Rohstoffmärkte erwartet Volkswagen für 2023, insbesondere aufgrund der anhaltenden Unsicherheiten über die weitere Entwicklung der globalen Wirtschaft, bei vielen Rohstoffen rückläufige Preise und nur vereinzelt Preisanstiege.

Entwicklung der Märkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Die Entwicklung der Automobilbranche ist eng an den Verlauf der Weltwirtschaft gekoppelt. Volkswagen rechnet auf den internationalen Automobilmärkten mit einer weiter zunehmenden Wettbewerbsintensität. Unsicherheiten können sich aus anhaltenden Engpässen bei Vorprodukten und Rohstoffen ergeben. Diese können sich zusätzlich durch die Folgen des Russland-Ukraine-Konflikts verstärken und insbesondere zu steigenden Preisen und sinkender Verfügbarkeit von Energie führen.

Der Volkswagen Konzern erwartet, dass sich die Märkte für Pkw im Jahr 2023 in den einzelnen Regionen uneinheitlich entwickeln werden. Insgesamt wird das weltweite Verkaufsvolumen von Neufahrzeugen voraussichtlich spürbar über dem des Vorjahres liegen.



Auch die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden sich in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln; insgesamt rechnet Volkswagen für 2023 mit einem spürbar steigenden Verkaufsvolumen.

Entwicklung der Märkte für Nutzfahrzeuge

Volkswagen erwartet für 2023, 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 spürbar positiv entwickeln, mit regional unterschiedlichen Ausprägungen.

Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten wird für das Jahr 2023 mit einer insgesamt deutlich steigenden Nachfrage mit unterschiedlichen regionalen Entwicklungen gerechnet.

Entwicklung der Märkte für Finanzdienstleistungen

Es wird erwartet, dass automobilbezogene Finanzdienstleistungen im Jahr 2023 weiterhin eine hohe Bedeutung für den weltweiten Fahrzeugabsatz haben. Unsicherheiten können sich aus anhaltenden Engpässen bei Vorprodukten und Rohstoffen ergeben, zusätzlich verstärkt durch die Folgen des Russland-Ukraine-Konflikts. Zudem kann das gestiegene Zinsniveau Druck auf die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen ausüben. Der Volkswagen Konzern geht davon aus, dass in Schwellenmärkten mit bisher niedriger Marktdurchdringung die Nachfrage steigen wird. In Regionen mit bereits entwickelten automobilen Finanzdienstleistungsmärkten

wird sich der Trend voraussichtlich fortsetzen, Mobilität zu möglichst geringen Gesamtkosten zu erwerben. Dabei dürften integrierte Gesamtlösungen, die mobilitätsnahe Dienstleistungsmodulen wie Versicherungen und innovative Servicepakete einschließen, an Bedeutung gewinnen. Zusätzlich wird damit gerechnet, dass die Nachfrage nach neuen Mobilitätsformen, etwa nach Vermiet- oder Auto-Abomodellen, 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. Insbesondere im Markt China erwartet Volkswagen, dass die Bedeutung des Direktgeschäfts zwischen Herstellern und Kunden zunehmen wird. Zur Förderung dieses Geschäfts wird die nahtlose Integration von Finanzdienstleistungen in das Online-Fahrzeugangebot zunehmend wichtiger.

Im Bereich der mittleren und schweren Nutzfahrzeuge sieht Volkswagen in den Schwellenländern eine steigende Nachfrage nach Finanzdienstleistungsprodukten. Insbesondere in diesen Ländern unterstützen Finanzierungslösungen den Fahrzeugabsatz und sind daher ein wesentlicher Bestandteil des Verkaufsprozesses. Auf den entwickelten Märkten erwartet Volkswagen 2023 einen erhöhten Bedarf an Telematikdiensten und Serviceleistungen, mit denen sich die Gesamtbetriebskosten senken lassen.

Voraussichtliche Entwicklung des Volkswagen Konzerns

Volkswagen sieht sich auf die künftigen Herausforderungen im Mobilitätsgeschäft mit seiner Markenvielfalt, seiner breiten Produktpalette sowie seinen Technologien und Dienstleistungen gut vorbereitet.

Den Planungen von Volkswagen liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2023 insgesamt mit einer verringerten Dynamik wachsen wird. Die anhaltend hohe Inflation in vielen Regionen und die daraus resultierenden restriktiven geldpolitischen Maßnahmen der Zentralbanken sollten sich zunehmend negativ auf die private Nachfrage auswirken. Risiken sieht Volkswagen weiterhin in protektionistischen Tendenzen, in Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie in strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Die Wachstumsaussichten werden zudem von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet; weiterhin birgt der Russland-Ukraine-Konflikt Risiken. Darüber hinaus können Risiken im Zusammenhang mit dem möglichen Auftreten neuer Varianten des Coronavirus SARS-CoV-2, insbesondere regionale Ausbrüche und damit verbundene Maßnahmen, nicht ausgeschlossen werden. Der Volkswagen Konzern geht davon aus, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer im Durchschnitt eine positive Dynamik aufweisen werden, wenngleich mit unterdurchschnittlichen Wachstumsraten des Bruttoinlandsprodukts.

Der Volkswagen Konzern geht davon aus, dass die Auslieferungen an Kunden im Jahr 2023 unter herausfordernden Marktbedingungen und unter der Annahme einer abnehmenden Intensität von Engpässen bei Vorprodukten, Rohstoffen und in der Logistik bei rund 9,5 Mio. Fahrzeugen liegen werden.

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

Volkswagen erwartet, dass die Umsatzerlöse des Konzerns im Jahr 2023 das Vorjahr um 10 bis 15 % übertreffen und die operative Umsatzrendite zwischen 7,5 und 8,5 % liegt. Im Bereich Pkw rechnet Volkswagen bei 7 bis 13 % über dem Vorjahreswert liegenden Umsatzerlösen mit einer operativen Umsatzrendite zwischen 8 und 9 %. Für den Bereich Nutzfahrzeuge geht der Volkswagen Konzern bei 5 bis 15 % über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen von einer operativen Umsatzrendite zwischen 6 und 7 % aus. Im Bereich Power Engineering erwartet Volkswagen Umsatzerlöse leicht über denen des Vorjahres und für das operative Ergebnis einen niedrigen positiven dreistelligen Millionen-Euro-Betrag. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen wird bei stark über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen mit einem operativen Ergebnis in der Größenordnung von 3,5 Mrd. € gerechnet.

Für das Jahr 2023 geht der Porsche AG Konzern mit seiner Planung davon aus, dass die durchschnittliche globale Wirtschaftsleistung auf einem im Vergleich zum Berichtsjahr etwas geringeren Niveau weiterwachsen wird. Dies gilt vorbehaltlich einer sich nicht wieder verschärfenden Covid-19-Pandemie und vorbehaltlich eines sich nicht weiter verschärfenden Russland-Ukraine-Konflikts oder anderer geopolitischer Konfliktherde mit globalen Auswirkungen. Weiterhin sind Risiken mit protektionistischen Tendenzen, Turbulenzen auf den Finanzmärkten, strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern sowie den realwirtschaftlichen Auswirkungen weltweit hoher Inflationsraten und steigender Zinsniveaus sowie Engpässe bei Vorprodukten und Rohstoffen inklusive Energie zu erkennen.

Für das Gesamtjahr 2023 erwartet der Porsche AG Konzern basierend auf den vorgenannten Annahmen eine operative Umsatzrendite in einer Bandbreite von 17 bis 19 %. In dieser Prognose sind angenommene Umsatzerlöse im Korridor von rund 40 bis 42 Mrd. € enthalten.

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 dessen operatives Ergebnis zugrunde. So beeinflussen Effekte außerhalb des operativen Ergebnisses auf Ebene des Volkswagen Konzerns nicht dessen Prognose, sie wirken sich aber anteilig auf die Höhe des prognostizierten 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.

Aufgrund des Erwerbs von Stammaktien der Porsche AG durch die Porsche SE (siehe hierzu Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“) wird das Ergebnis des Porsche SE Konzerns fortan zudem von dem der Porsche SE zuzurechnenden At-Equity-Ergebnis und damit von der Ergebnissituation des Porsche AG Konzerns beeinflusst. Die Ergebnisprognose der Porsche SE berücksichtigt daher auch die Erwartungen des Porsche AG Konzerns zu seiner zukünftigen Entwicklung.

Die zukunftsbezogenen Aussagen der Prognose basieren in weiten Teilen auf Einschätzungen und Erwartungen des Volkswagen Konzerns und des Porsche AG Konzerns, die von unvorhersehbaren

Ereignissen beeinflusst werden können. Infolgedessen kann die tatsächliche Geschäftsentwicklung von den Erwartungen sowohl positiv als auch negativ abweichen. Risiken, die zu solchen Abweichungen führen können, umfassen vor allem die Folgen aus sich möglicherweise verschärfenden geopolitischen Spannungen, protektionistischen Tendenzen, einer anhaltend hohen Inflation, strukturellen Defiziten einzelner Volkswirtschaften, Turbulenzen an den Finanz-, Energie- und Rohstoffmärkten, Versorgungsengpässen, einer nicht nachhaltig erfolgreichen Eindämmung der Covid-19-Pandemie, Verschärfungen umweltschutzrechtlicher Auflagen sowie aus etwaigen weiteren Belastungen aus der Dieseldisussion.

Insbesondere aufgrund der Erwartungen des Volkswagen Konzerns und des Porsche AG Konzerns zu deren künftiger Entwicklung geht die Porsche SE für das Geschäftsjahr 2023 von einem positiven Konzernergebnis nach Steuern zwischen 4,5 Mrd. € und 6,5 Mrd. € aus.

Zum 31. Dezember 2022 verfügte der Porsche SE Konzern über eine Nettoliquidität in Höhe von minus 6,7 Mrd. €. Zum 31. Dezember 2023 wird eine negative Nettoliquidität für den Porsche SE Konzern erwartet, die sich voraussichtlich zwischen minus 6,1 Mrd. € und minus 5,6 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.

Stuttgart, den 15. März 2023
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.