

Konzernlagebericht und Lagebericht der Porsche Automobil Holding SE



Konzernlagebericht und Lagebericht der Porsche Automobil Holding SE

| | |
|---|------------|
| Grundlagen des Konzerns | 96 |
| Der Porsche SE Konzern | 96 |
| Ziele und Strategie | 97 |
| Steuerungs- und Kennzahlensystem | 100 |
| Kernbeteiligungen | 101 |
| Portfoliobeteiligungen | 105 |
| Wirtschaftsbericht | 110 |
| Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen | 110 |
| Geschäftsverlauf | 122 |
| Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage | 128 |
| Ereignisse nach dem Bilanzstichtag | 138 |
| Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage des Porsche SE Konzerns | 139 |
| Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung | 140 |
| Risikomanagement- und Internes Kontrollsystem des Porsche SE Konzerns | 140 |
| Chancen und Risiken des Porsche SE Konzerns | 144 |
| Risikomanagement- und -kontrollsystem des Volkswagen Konzerns | 154 |
| Chancen und Risiken des Volkswagen Konzerns | 162 |
| Prognosebericht und Ausblick | 166 |
| Gesamtwirtschaftliche Entwicklung 2024 | 166 |
| Marktentwicklungen 2024 in Bezug auf die Kernbeteiligungen | 166 |
| Marktentwicklungen 2024 in Bezug auf die Portfoliobeteiligungen | 168 |
| Voraussichtliche Entwicklung des Volkswagen Konzerns | 169 |
| Voraussichtliche Entwicklung des Porsche SE Konzerns | 170 |
| Erklärung zur Unternehmensführung | 172 |
| Porsche SE – Angaben zum Jahresabschluss nach HGB | 196 |

Grundlagen des Konzerns

Der Porsche SE Konzern

Die Porsche Automobil Holding SE („Porsche SE“ oder „Gesellschaft“) ist eine Holdinggesellschaft mit Beteiligungen in den Bereichen Mobilitäts- und Industrietechnologie. Ihre Geschäftstätigkeit umfasst insbesondere den Erwerb, das Halten und Verwalten sowie die Veräußerung von Beteiligungen. Die Beteiligungen der Porsche SE werden in die beiden Kategorien „Kernbeteiligungen“ und „Portfoliobeteiligungen“ unterteilt. Die Porsche SE hält insbesondere die Mehrheit der Stammaktien der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg („Volkswagen AG“, „Volkswagen“ oder „VW“), einem der weltweit führenden Automobilhersteller. Zudem hält sie eine direkte Beteiligung an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart („Porsche AG“). Diese langfristigen Beteiligungen an der Volkswagen AG und der Porsche AG bilden die Kategorie „Kernbeteiligungen“. Darüber hinaus hält der Porsche SE Konzern in der Kategorie „Portfoliobeteiligungen“ Minderheitsbeteiligungen an mehr als zehn Technologieunternehmen in Nordamerika, Europa und Israel. Zudem werden dieser Kategorie Beteiligungen an Private Equity und Venture Capital Fonds zugeordnet. Portfoliobeteiligungen werden in der Regel auf Zeit gehalten und zeichnen sich typischerweise durch ein hohes Wachstums- und Wertsteigerungspotenzial während der Halteperiode aus.

Die Porsche SE 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 2023 beschäftigte der Porsche SE Konzern 42 Mitarbeiter (38 Mitarbeiter).

Zum Porsche SE Konzern gehören die vollkonsolidierten Tochterunternehmen Porsche Beteiligung GmbH, Stuttgart, Porsche Zweite Beteiligung GmbH, Stuttgart, Porsche Dritte Beteiligung GmbH, Stuttgart, und Porsche Vierte Beteiligung GmbH, Stuttgart. Die Beteiligungen an der Volkswagen AG, der Porsche AG, der European Transport Solutions S.à r.l., Luxemburg/Luxemburg („ETS“), der INRIX Inc., Kirkland, Washington/USA („INRIX“) sowie der Isar Aerospace SE, Ottobrunn (vormals Isar Aerospace Technologies GmbH, Ottobrunn, „Isar Aerospace“), 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“).

Alle Beträge und Prozentangaben sind kaufmännisch gerundet. Dies kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen. Die Angabe von Nullwerten erfolgt bei Beträgen kleiner 0,5 Mio. €. Die Vergleichswerte des Vorjahres werden neben den Werten des aktuellen Berichtszeitraums in Klammern dargestellt.



Ziele und Strategie

Die Porsche SE verfolgt das übergeordnete Ziel einer nachhaltigen Wertschaffung für ihre Aktionäre. Voraussetzung hierfür ist die Beteiligung an Unternehmen, die mittel- und langfristig zur Profitabilität des Porsche SE Konzerns beitragen, bei gleichzeitiger Sicherstellung eines ausreichenden Liquiditätsspielraums.

Um die Grundlage einer nachhaltigen Wertschaffung mit einem ausgewogenen Risiko-Rendite-Profil zu stärken, sollen die Investitionsaktivitäten langfristig ausgeweitet und die bestehende Investitionsplattform weiter skaliert werden. Eine weitere Diversifikation des Beteiligungsportfolios soll die Resilienz der Porsche SE dabei erhöhen. Langfristig schließt dies die Evaluierung einer etwaigen Reallokation sowohl zwischen den Kernbeteiligungen und den Portfoliobeteiligungen als auch innerhalb der beiden Kategorien nicht aus.

Maßnahmen zur Stärkung der Resilienz der Porsche SE umfassen zudem die Mitigation von potenziellen Risiken im Zusammenhang mit negativen Auswirkungen unternehmerischen Handelns auf Umwelt und Gesellschaft. Die Porsche SE verfolgt daher das Ziel einer nachhaltigen Unternehmensführung und einer Implementierung von Nachhaltigkeitsaspekten der Bereiche Umwelt, Soziales und Unternehmensführung (Environmental, Social and Governance, „ESG“) sowohl für ihren Holdingbetrieb als auch für ihre Investitionsentscheidungen.

Ein weiteres strategisches Ziel der Porsche SE ist die Positionierung als „Partner of Choice“ für Investitionspartner. Die Porsche SE kann auf ein umfassendes Expertennetzwerk im Mobilitäts- und Industrieresektor zugreifen. Hiervon profitiert die Porsche SE im Rahmen der Identifikation und Bewertung von

Beteiligungsoportunitäten sowie bei der Entwicklung der einzelnen Beteiligungen. Dies macht die Porsche SE auch für Investitionspartner attraktiv.

Wesentlicher Erfolgsfaktor bei der Umsetzung der Unternehmensstrategie der Porsche SE sind ihre Mitarbeiter. Die Porsche SE hat sich daher als strategisches Ziel gesetzt, sich als Top-Arbeitgeber weiter zu etablieren.

Investitionsstrategie

Gegenwärtig beabsichtigt die Porsche SE jährliche Investitionen im niedrigen dreistelligen Millionen-Euro-Bereich für den Ausbau der Portfoliobeteiligungen vorzunehmen. Der Sektorfokus auf Mobilitäts- und Industrietechnologie soll dabei um die Investitionen in angrenzende Bereiche ergänzt werden. Zudem erfolgt eine laufende opportunistische Überprüfung von Akquisitionen von Kernbeteiligungen.

Ein zentraler Baustein der Investitionsstrategie ist die Zusammenarbeit mit starken Investitionspartnern und Co-Investoren bei Direktbeteiligungen. Darüber hinaus soll das Beteiligungsportfolio auch durch weitere Investitionen in Private Equity und Venture Capital Fonds erweitert werden.

Mit der Beteiligung an der Porsche AG und den weiteren Investitionen in Portfoliobeteiligungen wurde ein wichtiger Schritt zur Diversifikation des Beteiligungsportfolios vollzogen. Die Porsche SE hat mit Bridgepoint Advisers Limited London/Großbritannien („Bridgepoint“), der Digital Transformation Capital Partners GmbH, Hamburg („DTCP“), und EQT Partners AB, Stockholm/Schweden („EQT“) zudem bereits starke Investitionspartner gewinnen können.

Finanzierungsstrategie

Die Finanzierungsstrategie der Porsche SE bezweckt die Aufrechterhaltung eines robusten Finanzprofils, um die finanzielle Flexibilität zu stärken und die strategische Handlungsfähigkeit zu wahren. Die Sicherstellung eines ausreichenden Liquiditätsspielraums, ein breiter Kapitalmarktzugang zu attraktiven Bedingungen und die Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken stehen dabei im Vordergrund. Um dies zu gewährleisten, strebt die Porsche SE gegenwärtig an, ihre Verschuldung – vorbehaltlich möglicher Akquisitionen – jährlich um einen mittleren dreistelligen Millionen-Euro-Betrag zu reduzieren und sich unverändert an einem Investment Grade Profil zu orientieren.

Seit der Aufnahme von Fremdkapital im September 2022 in Höhe von 7,1 Mrd. € zur Finanzierung des Erwerbs von Stammaktien an der Porsche AG konnten die Finanzschulden bereits signifikant auf 6,7 Mrd. € zurückgeführt werden. Die Konzern-Nettoverschuldung wurde noch deutlicher von 6,7 Mrd. € auf 5,7 Mrd. € zum 31. Dezember 2023 reduziert. Der Loan-to-Value, also das Verhältnis der Nettoverschuldung zum Marktwert der Kern- und Portfoliobeteiligungen, liegt zum 31. Dezember 2023 bei 19,7 %. Langfristig verfolgt die Porsche SE die Ambition eines Loan-to-Value im niedrigen zweistelligen Prozentbereich.

Dividendenpolitik

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

Nachhaltigkeitsstrategie

Nachhaltigkeitsaspekte sind im Porsche SE Konzern ein wichtiger Bestandteil der Unternehmensführung und -strategie. Die Verantwortung des Porsche SE Konzerns zu nachhaltigem Handeln ist in ihrem Verhaltenskodex („Code of Conduct“) festgehalten.

Als reine Holdinggesellschaft ohne beherrschenden Einfluss im Sinne der IFRS auf ihre operativ tätigen Beteiligungsunternehmen unterscheidet die Porsche SE hinsichtlich ihrer Nachhaltigkeitsstrategie zwischen ihrem Holdingbetrieb („Holdingebene“) und ihren Kern- und Portfoliobeteiligungen („Beteiligungsebene“).

Die Holdingebene umfasst die Porsche SE und die im Konzernabschluss der Porsche SE vollkonsolidierten Unternehmen, die ausschließlich Zwischenholdinggesellschaften betreffen. Auf Holdingebene verfolgt und implementiert die Porsche SE eine eigenständige Nachhaltigkeitsstrategie.





Aufgrund der Bedeutung der Qualifikation, Motivation und Leistungsfähigkeit der Mitarbeiter der Porsche SE als wesentliche Erfolgsfaktoren bilden Arbeitnehmerbelange einen zentralen Aspekt der Nachhaltigkeitsstrategie auf Holdingebene. Neben der Förderung von Gesundheit und Weiterbildung ist die Gewinnung und Bindung qualifizierter Mitarbeiter vorrangiges Ziel. Entsprechend will sich die Porsche SE weiter als Top-Arbeitgeber etablieren.

Auf Holdingebene wird zudem der Aspekt Compliance als besonders relevant erachtet. Dieser umfasst unter anderem die Teilaspekte Wahrung von Menschenrechten, Bekämpfung von Korruption und Bestechung, Bekämpfung von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung, Vermeidung von Interessenkonflikten, Steuerehrlichkeit, Informationssicherheit, Datenschutz, Außenwirtschaft und Investitionskontrolle sowie Auswahl und Umgang mit Geschäftspartnern. Die Porsche SE bekennt sich klar zur Compliance als Teil ihrer Unternehmenskultur. Die Einhaltung von Gesetzen, sonstigen Rechtsnormen, dem Code of Conduct, Gesellschaftsrichtlinien und sonstigen unternehmensinternen Regelungen gehört zu den Grundprinzipien unternehmerischen Handelns der Porsche SE.

Auf der Beteiligungsebene verfolgen dagegen die einzelnen Beteiligungsgesellschaften die Entwicklung und Umsetzung eigener Nachhaltigkeitsstrategien. Die Strategie der Porsche SE ist es daher, Nachhaltigkeitsaspekte bei ihren Investitionsentscheidungen zu berücksichtigen und anschließend ihre Rolle als verantwortungsvoller Investor entsprechend auszuüben.

Vor dem Erwerb von Beteiligungen werden regelmäßig Due Diligence Prüfungen mit Hilfe von externen Beratern (einschließlich spezialisierter Nachhaltigkeitsberater) durchgeführt, die auch

Umweltaspekte, Sozialbelange und Unternehmensführungspraktiken umfassen können. Die Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten ist fester Bestandteil des Investitionsprozesses und in einer internen Gesellschaftsrichtlinie verankert. Die Porsche SE investiert in zukunftsfähige Geschäftsmodelle und stellt so Wachstumskapital für ihre Portfoliobeteiligungen zur Verfügung, die zum Übergang zu einer nachhaltigen Wirtschaft beitragen können. Neben den beiden Kernbeteiligungen hat sich der Porsche SE Konzern in den letzten Jahren an mehreren Unternehmen beteiligt, die wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte in ihrem Geschäftsmodell verankert haben.

Mangels beherrschenden Einflusses im Sinne der IFRS kann die Porsche SE auf eine nachhaltige Unternehmensführung ihrer Beteiligungsunternehmen lediglich im Rahmen des Shareholder-Dialogs und im Rahmen der Gremienarbeit hinwirken. Die Porsche SE nimmt dabei die Rolle eines verantwortungsvollen Investors ein, um in Zusammenarbeit mit ihren Partnern die Resilienz ihres Beteiligungsportfolios auch in Bezug auf potenzielle Nachhaltigkeitsrisiken zu stärken.

Die Porsche SE unterstützt die Nachhaltigkeitsstrategien ihrer Kernbeteiligungen. Als größter Investor im Zusammenhang mit dem erfolgreichen Börsengang der Porsche AG hat die Porsche SE eine aktive Rolle dabei gespielt, den Volkswagen Konzern (Volkswagen AG und ihre vollkonsolidierten Tochtergesellschaften) mit dem erforderlichen Kapital für die laufende Transformation von Volkswagen zu einem Anbieter nachhaltiger Mobilität auszustatten und gleichzeitig die Eigenständigkeit der Porsche AG zu erhöhen. Die Porsche SE ist überzeugt, dass der Volkswagen Konzern eine führende Rolle in der Transformation der Automobilindustrie spielen wird und auch aus diesem Grund ein erhebliches Wertsteigerungspotenzial besitzt.

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-Nettoverschuldung bzw. -liquidität die maßgeblichen Steuerungsgrößen im Porsche SE Konzern dar.

Die Nettoverschuldung des Porsche SE Konzerns ergibt sich definitionsgemäß aus den aus der Konzernbilanz abgeleiteten Finanzschulden abzüglich der flüssigen Mittel, Termingelder und Wertpapiere. Die Nettoverschuldung des Porsche SE Konzerns entspricht der negativen Nettoliquidität. Infolge der im Vorjahr erfolgten Fremdkapitalaufnahme wurde die Steuerungsgröße Nettoliquidität begrifflich angepasst.

Es kam im Geschäftsjahr 2023 zu keinen Änderungen am Steuerungssystem.

Die Steuerung im Porsche SE Konzern unterscheidet auf Basis der Investitionsstrategie die beiden Segmente „Kernbeteiligungen“ und „Portfoliobeteiligungen“. Der Porsche SE Holdingbetrieb, der die Zentralfunktionen der Porsche SE einschließlich der Holding-Finanzierung umfasst, wird dem Bereich „Kernbeteiligungen“ für Steuerungs-zwecke vollständig zugerechnet. Transaktionen zwischen den Segmenten, d.h. insbesondere konzerninterne Finanzierungsvorgänge, unterliegen keiner gesonderten Steuerung und werden daher eliminiert, so dass stets konsolidierte Werte für Steuerungs-zwecke betrachtet werden. Aus diesem Grund ist die Nettoverschuldung als Steuerungsgröße lediglich auf Ebene des Segments „Kernbeteiligungen“ bzw. des Gesamtkonzerns relevant.

Infolge der Steuerung auf Basis konsolidierter Werte erfolgt keine separate Steuerung und Prognose der maßgeblichen Steuerungsgrößen für die Porsche SE als Einzelgesellschaft.

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.

Bezüglich der Einhaltung der Vorjahresprognose siehe auch Abschnitt „Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage des Porsche SE Konzerns“ im Kapitel „Wirtschaftsbericht“. Bezüglich der Prognose für das Geschäftsjahr 2024 siehe Abschnitt „Voraussichtliche Entwicklung des Porsche SE Konzerns“ im Kapitel „Prognosebericht und Ausblick“.

Kernbeteiligungen

(Stand: 31. Dezember 2023)

Volkswagen AG

Die Porsche SE ist mit einem Anteil von 53,3 % an den Stammaktien sowie 1,3 % an den Vorzugsaktien und einem Anteil von 31,9 % am gezeichneten Kapital der Volkswagen AG der größte Einzelaktionär des Wolfsburger Konzerns. Die Porsche SE versteht sich dabei als ein langfristiger Ankerinvestor der Volkswagen AG.

Zum Volkswagen Konzern gehören zehn Marken aus fünf europäischen Ländern: Volkswagen, Volkswagen Nutzfahrzeuge, ŠKODA, SEAT, CUPRA, Audi, Lamborghini, Bentley, Porsche und Ducati. Darüber hinaus bietet der Volkswagen Konzern ein breites Spektrum an weiteren Marken und Geschäftsbereichen an, darunter auch Finanzdienstleistungen, wozu die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing, das Bank- und Versicherungsgeschäft sowie das Flottenmanagement zählen.

Hauptsitz

Wolfsburg/
Deutschland

Investiert seit

2005



Porsche AG

Die Porsche SE hält direkt 25,0 % der Stammaktien zuzüglich einer Stammaktie und somit rund 12,5 % am gezeichneten Kapital der Porsche AG. Die Volkswagen AG hält über die Porsche Holding Stuttgart GmbH mittelbar 75,0 % der Stammaktien abzüglich einer Stammaktie und 75,4 % am gezeichneten Kapital der Porsche AG.

Die Porsche AG ist einer der erfolgreichsten Luxusautomobilhersteller der Welt. Die Marke Porsche ist ein Synonym für Design und technische Tradition, Leistung, modernen und nachhaltigen Luxus, Prestige, Innovation, technologische Leistung und Zuverlässigkeit.

Hauptsitz

Stuttgart/
Deutschland

Investiert seit

2022





Volkswagen AG

Die Volkswagen AG ist die Muttergesellschaft des Volkswagen Konzerns. Das gezeichnete Kapital der Volkswagen AG in Höhe von 1.283 Mio. € besteht zu 59 % aus Stammaktien und zu 41 % aus stimmrechtslosen Vorzugsaktien. Die von der Volkswagen AG ausgegebenen Stamm- und Vorzugsaktien sind zum Handel am regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörse (Prime Standard) zugelassen. Die Vorzugsaktien der Volkswagen AG sind außerdem im Deutschen Aktienindex („DAX“) vertreten. Einerseits entwickelt die Volkswagen AG Fahrzeuge und Komponenten für die Konzernmarken, andererseits produziert und vertreibt sie insbesondere Pkw und leichte Nutzfahrzeuge der Marken Volkswagen Pkw und Volkswagen Nutzfahrzeuge. In ihrer Funktion als

Muttergesellschaft hält die Volkswagen AG 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.

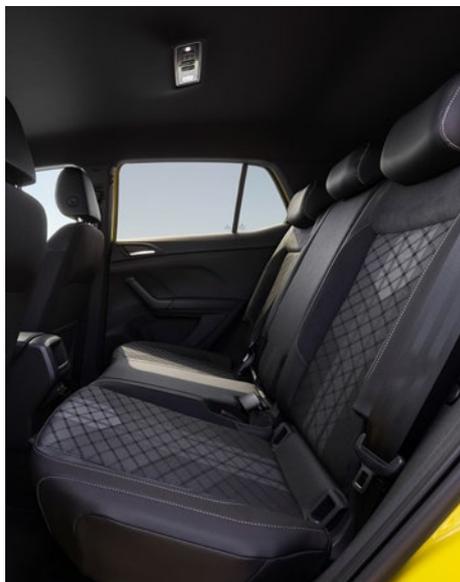
Der Volkswagen Konzern ist einer der führenden Mehrmarkenkonzerne der Automobilindustrie. Die Geschäftstätigkeit des Unternehmens umfasst die Konzernbereiche Automobile und Finanzdienstleistungen.

Der Volkswagen Konzernbereich Automobile umfasst die Bereiche Pkw, Nutzfahrzeuge und Power Engineering.

Schwerpunkte der Geschäftstätigkeit im Bereich Pkw sind die Entwicklung von Fahrzeugen, Motoren und Fahrzeugsoftware, die Produktion und der Vertrieb von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen sowie das Geschäft mit Originalteilen. Das Produktportfolio erstreckt sich von Kleinwagen bis hin zu Fahrzeugen aus dem Luxussegment. Es beinhaltet auch Motorräder und wird durch Mobilitätslösungen ergänzt.

Der Bereich Nutzfahrzeuge umfasst vor allem die Entwicklung, die Produktion und den Vertrieb von Lkw und Bussen, das Geschäft mit entsprechenden Originalteilen sowie damit in Zusammenhang stehende Dienstleistungen. Das Angebot im Bereich Nutzfahrzeuge beginnt bei leichten Transportern und erstreckt sich bis hin zu schweren Lkw und Bussen. Die Zusammenarbeit der Nutzfahrzeugmarken wird in der TRATON SE koordiniert.

Im Bereich Power Engineering wird das Geschäft mit Großdieselmotoren, Turbomaschinen und Komponenten der Antriebstechnik abgebildet.



Die Tätigkeit des Volkswagen Konzernbereichs Finanzdienstleistungen umfasst die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing, das Direktbank- und Versicherungsgeschäft sowie das Flottenmanagement und Mobilitätsangebote.

Mit seinen Marken ist der Volkswagen Konzern auf allen für ihn relevanten Märkten der Welt vertreten. Zu den wesentlichen Märkten gehören derzeit die Region Westeuropa sowie die Länder China, USA, Brasilien, Türkei, Mexiko, Polen und Tschechien.

Der Volkswagen Konzern bereitet sich mit der im Mai 2021 beschlossenen Konzernstrategie „NEW AUTO – Mobility for generations to come“ mit dem Fokus auf die Mobilitätswelt im Jahr 2030 auf die globalen Veränderungen der Mobilität vor und treibt damit die Transformation von Volkswagen zu einem Anbieter nachhaltiger Mobilität maßgeblich voran.

Volkswagen erwartet, dass der Markt für Elektrofahrzeuge in den nächsten Jahren weiter wachsen wird, weshalb die kosteneffiziente und nachhaltige Produktion von Batteriesystemen und der Ausbau der Ladeinfrastruktur als erfolgsentscheidend eingeschätzt werden.

Weitreichendere Veränderungen für die Automobilindustrie erwartet Volkswagen jedoch aus dem Übergang zu vernetzten, intelligenten und schließlich auch autonom fahrenden Fahrzeugen. Das autonome Fahren wird das Mobilitätsenerlebnis der Kunden nachhaltig verändern und darüber hinaus den Weg für neue Geschäftsmodelle ebnen. Dabei werden sich die Einnahmequellen schrittweise verschieben und über das Kernprodukt Automobil hinaus erweitern. Voraussetzung hierfür ist der Ausbau von Entwicklungsfähigkeiten im Bereich Software.

Volkswagen erwartet, dass neben technologischen Trends gleichermaßen auch zunehmend weltwirtschaftliche und geopolitische Rahmenbedingungen erhöhte Herausforderungen an die Automobilindustrie stellen, bspw. der wirtschaftliche Einfluss der größten Mobilitätsmärkte China, USA und Europa sowie deren divergierende Entwicklung. Außerdem

wird aus Sicht von Volkswagen Nachhaltigkeit weiterhin ein Leitmotiv für das wirtschaftliche Handeln sein und weiter an Relevanz gewinnen.

Der Volkswagen Konzern hat über die Markengruppen hinweg klar definierte Konzerninitiativen mit dem Fokus auf seine zentralen Technologieplattformen „Architecture“, „Software“, „Battery, Charging & Energy“ sowie „Volkswagen Group Mobility“ festgelegt. Des Weiteren bilden Basisinitiativen die Grundlage für die strategische Ausrichtung des Volkswagen Konzerns. Der Volkswagen Konzern berichtet in seinem auf der Volkswagen Homepage veröffentlichten Geschäftsbericht für das Geschäftsjahr 2023 ausführlich über seine Strategie.

Porsche AG

Die Porsche AG ist die Muttergesellschaft des Porsche AG Konzerns (Porsche AG und ihre vollkonsolidierten Tochtergesellschaften). Das gezeichnete Kapital der Porsche AG in Höhe von 911 Mio. € besteht zu 50 % aus nennwertlosen Stammaktien mit Stimmrecht und zu 50 % aus nennwertlosen Vorzugsaktien ohne Stimmrecht. Seit dem 28. September 2022 sind die von der Porsche AG ausgegebenen Vorzugsaktien zum Handel am regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörse (Prime Standard) zugelassen; erster Handelstag war der 29. September 2022. Am 19. Dezember 2022 wurden die Vorzugsaktien der Porsche AG in den DAX aufgenommen.

Der Geschäftszweck des Porsche AG Konzerns sind die Herstellung und der Vertrieb von Luxus Sportwagen und Motoren aller Art sowie von sonstigen Teilen und Komponenten für diese und andere technische Erzeugnisse. Darüber hinaus gehören zum Unternehmensgegenstand die Durchführung von Entwicklungs- und Konstruktionsarbeiten, insbesondere im Fahrzeug- und Motorenbau, die Beratung und Entwicklung auf dem Gebiet der Datenverarbeitung sowie die Herstellung und der Vertrieb von Datenverarbeitungsprodukten, die Vermarktung von Waren und die Verwertung von Markenrechten, insbesondere von

solchen, die das Wort „Porsche“ enthalten. Inbegriffen sind ebenfalls alle sonstigen Tätigkeiten, die technisch oder wirtschaftlich damit zusammenhängen, einschließlich der Verwertung gewerblicher Schutzrechte. Ein weiterer Geschäftszweck sind Finanzdienstleistungen. Dazu gehören Finanz- und Mobilitätsdienstleistungen für Kunden und Händler.

Der Porsche AG Konzern ist in die Segmente Automobile und Finanzdienstleistungen unterteilt. Die Aktivitäten des Segments Automobile erstrecken sich auf das Geschäftsfeld Fahrzeuge sowie auf die übrigen Geschäftsfelder Dienstleistungen und Design. Im Geschäftsfeld Fahrzeuge sind die Beschaffung, die Produktion, die Entwicklung und der Vertrieb von Fahrzeugen sowie verwandte Dienstleistungen enthalten. Die Tätigkeiten des Segments Finanzdienstleistungen umfassen das Leasing, die Händler- und Kundenfinanzierung, das Service- und Versicherungsvermittlungsgeschäft sowie Mobilitätsangebote für Fahrzeuge der Marke Porsche. Zusätzlich betreut das Segment Finanzdienstleistungen in ausgewählten Märkten weitere Marken des Volkswagen Konzerns, insbesondere die Marken Bentley und Lamborghini.

Die Porsche AG strebt an, ihre derzeitige Stellung als profitabler Hersteller exklusiver Sportwagen insbesondere durch die konsequente Umsetzung der Strategie 2030 des Porsche AG Konzerns weiter auszubauen. Diese besteht aus den Querschnittsstrategien Kunde, Produkte, Nachhaltigkeit, Digitalisierung, Organisation und Transformation. Die Querschnittsstrategien bilden das Zentrum der Porsche AG Konzernstrategie und werden um das Programm „Road to 20“ – welche die Grundlage für das langfristige Profitabilitätsziel des Porsche AG Konzerns für eine operative Konzernumsatzrendite von mehr als 20 % bildet – ergänzt. Zusammen wirken diese auf die Unternehmensziele ein. Der Porsche AG Konzern berichtet in seinem auf der Porsche AG Homepage veröffentlichten Geschäftsbericht für das Geschäftsjahr 2023 ausführlich über seine Strategie.

Portfoliobeteiligungen

(Stand: 31. Dezember 2023)

ABB E-mobility

ABB E-mobility ist ein weltweit führender Anbieter von Ladelösungen für Elektrofahrzeuge.

Mit über 50.000 verkauften Gleichstrom-Ladesäulen hat das Unternehmen die größte installierte Basis an Schnellladegeräten im Markt.

Hauptsitz
Zürich/Schweiz

Investiert seit
2023



AEVA

AEVA entwickelt laserbasierte Sensoren (LiDAR „light detection and ranging“) im Bereich der Umgebungswahrnehmung.

AEVA ist seit März 2021 an der New York Stock Exchange gelistet.

Hauptsitz
Mountain View/
USA

Investiert seit
2018



Aurora Labs

Aurora Labs ist ein Anbieter für die Fernverwaltung und Ferndiagnose von Software sowie für sogenannte „Over-the-Air“-Updates.

Mittels ihrer auf maschinellem Lernen basierenden Technologie kann die Software Fehler im Softwarecode erkennen und effizient Systemupdates auf Fahrzeuge übertragen.

Hauptsitz
Tel Aviv/Israel

Investiert seit
2020



Celestial AI

Celestial AI entwickelt eine optische Datenübertragungstechnologie, die eine Trennung von Rechenprozessoren und Speicher ermöglicht.

Die Technologie kann damit Hochleistungsrechner für die Berechnung von KI-Modellen schneller und effizienter machen.

Hauptsitz
Santa Clara/USA

Investiert seit
2023



DTCP Growth Equity III

Der Investitionsfokus des DTCP Growth Equity III Fonds liegt auf Unternehmen im Bereich cloud-basierter Unternehmenssoftware.

Die Beteiligung ermöglicht der Porsche SE, ihr Netzwerk im Bereich Digitalisierung und Software weiter auszubauen.

Investiert seit
2023



Ethernovia

Ethernovia entwickelt Ethernet Technologie basierend auf fortschrittlichen Halbleiterverfahren für die Datenübertragung in Fahrzeugen.

Die Technologie zeichnet sich durch wesentlich höhere Übertragungsraten, eine verbesserte Energieeffizienz und zusätzliche Sicherheitsmerkmale aus.

Hauptsitz
San José/USA

Investiert seit
2023



European Transport Solutions (ETS)

Die ETS ist eine gemeinsame Holdinggesellschaft von Bridgepoint und der Porsche SE, welche die Marken Umovity und PTV Logistics umfasst.

Umovity

Unter der Marke Umovity werden die Produkte und Services von Econolite und PTV Mobility gebündelt. Das Produktportfolio von Umovity umfasst sowohl Hard- und Softwarelösungen im Bereich Verkehrsmanagement als auch modernste Softwarelösungen für die Verkehrsplanung, Simulation und Optimierung.

Hauptsitz
Anaheim/USA

Investiert seit
2017



PTV Logistics

Die Marke PTV Logistics ist ein Anbieter von Logistik-Software. Das Produktportfolio von PTV Logistics umfasst moderne Softwarelösungen mit leistungsstarken Algorithmen und Daten für die Tourenplanung und -optimierung sowie für zusätzliche Anwendungsfälle zur Einsparung von Logistikkosten und Emissionen.

Hauptsitz
Karlsruhe/
Deutschland

Investiert seit
2017



INRIX

INRIX ist ein globaler Anbieter von Echtzeit-Verkehrsdaten.

Hierfür greift INRIX auf ein umfangreiches Netzwerk von Datenquellen zurück, das sich aus Fahrzeugen, Smartphones und Straßensensoren speist.

Hauptsitz
Kirkland/USA

Investiert seit
2014



Isar Aerospace

Isar Aerospace entwickelt und produziert Trägerraketen für den Transport von kleinen und mittelgroßen Satelliten in die Erdumlaufbahn und bietet dadurch die Grundlage für neuartige Geschäftsmodelle im Bereich der kommerziellen Raumfahrt.

Isar Aerospace hat es sich zum Ziel gesetzt, die stetig wachsende Nachfrage nach kostengünstigen und flexiblen Raketenstarts zu bedienen.

Hauptsitz
Ottobrunn/
Deutschland

Investiert seit
2021



Markforged

Markforged entwickelt und vertreibt End-to-End 3D-Drucklösungen für industrielle Anwender, die hochfeste Teile aus einer Vielzahl an Materialien von kohlefaserverstärktem Kunststoff bis Metall herstellen.

Seit Juli 2021 ist Markforged an der New York Stock Exchange gelistet.

Hauptsitz
Waltham/USA

Investiert seit
2017



proteanTecs

Die Technologie von proteanTecs ermöglicht die Funktions- und Leistungsüberwachung von Halbleitern und elektronischen Systemen über den gesamten Lebenszyklus.

Durch diese Technologie können die Qualität und die Zuverlässigkeit von neuen Halbleitergenerationen gesteigert und die Lebensdauer verlängert werden.

Hauptsitz
Haifa/Israel

Investiert seit
2021



Quantum Motion Technologies

Quantum Motion Technologies entwickelt Quantencomputer auf Grundlage des sogenannten „Silizium-Elektronenspin-Technologieansatzes“.

Dieser Ansatz soll ein gegenüber konkurrierenden Technologien signifikant kompakteres System ermöglichen, mit dem Quantencomputer perspektivisch auf einem Mikrochip realisiert werden können.

Hauptsitz

London/
Großbritannien

Investiert seit

2023



Seurat Technologies

Seurat Technologies entwickelt eine neuartige Technologie im Bereich 3D-Druck, welche eine signifikante Geschwindigkeitserhöhung im 3D-Metalldruck ermöglichen soll.

Seurat Technologies fördert damit den Einsatz von 3D-gedruckten Bauteilen in der Serienfertigung.

Hauptsitz

Wilmington/USA

Investiert seit

2017



Xanadu Quantum Technologies

Xanadu Quantum Technologies ist eines der weltweit führenden Unternehmen für Quantencomputer Hard- und Software.

Xanadu Quantum Technologies setzt auf einen auf Photonik basierenden Technologieansatz, welcher gegenüber etablierten Ansätzen in der Entwicklung von Quantencomputern deutliche Vorteile bei der Skalierung der Rechenleistung sowie deren Kommerzialisierung bieten kann.

Hauptsitz

Toronto/Kanada

Investiert seit

2022



Wirtschaftsbericht

Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen

Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern

Refinanzierung

Die Porsche SE hat im März 2023 ein Schuldschein-darlehen im Rekordvolumen von rund 2,7 Mrd. € erfolgreich platziert. Das Schuldschein-darlehen umfasst acht Tranchen mit Laufzeiten von drei, fünf, sieben und zehn Jahren, die jeweils fest bzw. variabel verzinst werden. Von dem Gesamtvolumen unterliegen 1,0 Mrd. € einer Laufzeit von drei Jahren, 1,4 Mrd. € einer Laufzeit von fünf Jahren, 0,2 Mrd. € einer Laufzeit von sieben Jahren und 0,2 Mrd. € einer Laufzeit von zehn Jahren. An dem Schuldschein-darlehen haben sich rund 120 institutionelle Investoren wie Banken, Pensionsfonds und Versicherungen beteiligt.

Im April 2023 hat die Porsche SE unter einem im Geschäftsjahr aufgelegten Anleiheprogramm eine erste Anleihe im Volumen von 750 Mio. € mit einem jährlichen Kupon von 4,5 % und einer Laufzeit bis September 2028 begeben.

Die Erlöse aus der Begebung sowohl des Schuldschein-darlehens als auch dieser ersten Anleihe dienten der Porsche SE zur Refinanzierung eines wesentlichen Teils der Brückenfinanzierung von ursprünglich 3,9 Mrd. €, die für den Erwerb von Stammaktien der Porsche AG aufgenommen wurde. Die vollständige Tilgung der Brückenfinanzierung erfolgte im Zuge der Auszahlung der Dividende der Volkswagen AG an die Porsche SE im Mai 2023.

Darüber hinaus begab die Porsche SE im Juni 2023 eine Anleihe im Volumen von 500 Mio. € mit einem Kupon von 4,125 % und einer Laufzeit bis September 2027 sowie eine Anleihe im Volumen von 750 Mio. € mit einem Kupon von 4,25 % und einer Laufzeit bis September 2030. Es handelt sich dabei um eine der weltweit größten Anleiheplatzierungen ohne Rating. Die Erlöse aus diesen Anleihen wurden zur anteiligen Ablösung des fünfjährigen Bankdarlehens verwendet.

Die erfolgreichen Emissionen verdeutlichen das Vertrauen, das die Porsche SE bei Investoren auf der Fremdkapitalseite genießt.

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

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

Das Konzernergebnis nach Steuern und Minderheiten des Volkswagen Konzerns erhöhte sich im Geschäftsjahr 2023 auf 16,0 Mrd. € nach 14,9 Mrd. € im Vorjahreszeitraum. Für Erläuterungen zur Ergebnisentwicklung im Volkswagen Konzern wird auf den Abschnitt „Geschäftsverlauf“ sowie auf den Abschnitt „Ertragslage des Volkswagen Konzerns“ verwiesen.

Zum 31. Dezember 2023 wurde auf Grundlage der Ertragserwartungen kein Wertberichtigungsbedarf des At-Equity-Buchwerts der Beteiligung an der



Volkswagen AG festgestellt. Auswirkungen auf die Werthaltigkeit der Beteiligung sind jedoch insbesondere bei etwaigen nachhaltigen Ergebnismöglichkeiten nicht auszuschließen. Zudem können sich hieraus Folgewirkungen auf die Dividendenpolitik der Volkswagen AG und somit auf die Mittelzuflüsse auf Ebene der Porsche SE ergeben. Für Erläuterungen zu Risiken im Zusammenhang mit der Beteiligung an der Volkswagen AG wird auf die Ausführungen im Kapitel „Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung“ verwiesen.

Die ordentliche Hauptversammlung der Volkswagen AG hat am 10. Mai 2023 die Ausschüttung einer Dividende für das Geschäftsjahr 2022 in Höhe von 8,70 € je Stammaktie bzw. 8,76 € je Vorzugsaktie beschlossen. Auf die von der Porsche SE gehaltenen Aktien der Volkswagen AG entfiel somit ein Dividendenanspruch in Höhe von 1,4 Mrd. €, der im zweiten Quartal 2023 vereinnahmt wurde.

Wesentliche Entwicklungen in Bezug auf die At-Equity-Beteiligung an der Porsche AG

Die Porsche SE wird aufgrund ihres Kapitalanteils an der Porsche AG ebenfalls durch die Entwicklungen auf Ebene des Porsche AG Konzerns beeinflusst. Das Konzernergebnis nach Steuern und Minderheiten des Porsche AG Konzerns erhöhte sich im Geschäftsjahr 2023 auf 5,2 Mrd. € nach 5,0 Mrd. € im Vorjahreszeitraum.

Zum 31. Dezember 2023 wurde auch für die Beteiligung an der Porsche AG kein Wertberichtigungsbedarf des At-Equity-Buchwerts festgestellt. Auswirkungen auf die Werthaltigkeit der Beteiligung sind jedoch insbesondere bei etwaigen nachhaltigen Ergebnismöglichkeiten nicht auszuschließen. Zudem

können sich hieraus Folgewirkungen auf die Dividendenpolitik der Porsche AG und somit auf die Mittelzuflüsse auf Ebene der Porsche SE ergeben. Für Erläuterungen zu den Risiken im Zusammenhang mit der Beteiligung an der Porsche AG wird auf die Ausführungen im Kapitel „Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung“ verwiesen.

Die durch die Hauptversammlung der Porsche AG am 28. Juni 2023 beschlossene Dividende für das Geschäftsjahr 2022 in Höhe von 1,00 € je Stammaktie bzw. 1,01 € je Vorzugsaktie ist der Porsche SE gemäß ihrem Anteil an den Stammaktien in Höhe von 114 Mio. € am 3. Juli 2023 zugeflossen.

Dividendenvorschlag

Die Dividendenpolitik der Porsche SE ist grundsätzlich auf Stabilität ausgerichtet. Der Vorstand der Porsche SE schlägt daher vor, die Auszahlung einer Dividende je Stammaktie von 2,554 € (2,554 €) und je Vorzugsaktie von 2,560 € (2,560 €), das heißt in Höhe von insgesamt 783 Mio. € (783 Mio. €), zu beschließen.

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 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 verstorbenes Mitglied des Aufsichtsrats der Porsche SE ist die Porsche SE auf Seiten der Beklagten als Streithelferin beigetreten. In diesem Verfahren werden die gleichen angeblichen Ansprüche geltend gemacht, die bereits Gegenstand einer gegen die Porsche SE beim Landgericht Hannover rechtshängigen, derzeit im Hinblick auf das KapMuG-Verfahren vor dem

Bundesgerichtshof 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 11. Mai 2023 wurde einer



der Zeugen vom Oxford County Court vernommen. Der weitere Zeuge hat sich gegenüber dem High Court auf ein Zeugnisverweigerungsrecht nach deutschem Recht berufen. Über das Bestehen des Zeugnisverweigerungsrechts wird das Oberlandesgericht Stuttgart befinden. Erst danach und wenn das Oberlandesgericht Stuttgart festgestellt hat, dass ein Zeugnisverweigerungsrecht nicht besteht, kann der weitere Zeuge vor den englischen Gerichten vernommen werden. 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 209 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 hin- und her verwiesen worden sind, nunmehr elf Schadensersatzklagen mit einem Klagevolumen (nach derzeitiger Einschätzung der zum Teil unklaren Klageanträge) von rund 3,1 Mio. € (zzgl. Zinsen) gegen die Porsche SE anhängig. Erstinstanzliche Verfahren, mit einem Gesamtvolumen von rund 80,9 Mio. € (zzgl. Zinsen), sind derzeit ausgesetzt, wobei der größere Teil der ausgesetzten

Verfahren im Hinblick auf ein mittlerweile beim Bundesgerichtshof 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. Das Verfahren wurde zwischenzeitlich auf ein beim Bundesgerichtshof anhängiges KapMuG-Verfahren ausgesetzt. 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.

Beim Oberlandesgericht Stuttgart war ein durch Vorlagebeschluss des Landgerichts Stuttgart vom 28. Februar 2017 eingeleitetes KapMuG-Verfahren anhängig. Das Oberlandesgericht Stuttgart hat am 22. Oktober 2020 eine Musterklägerin 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 Dieseldematik erfahren zu haben. Mit Musterentscheid vom

29. März 2023 hat das Oberlandesgericht Stuttgart die Feststellung getroffen, dass im Grundsatz eine Ad-hoc-Veröffentlichungspflicht der Porsche SE auch für Vorgänge bei der Volkswagen AG bestehen kann. Für eine Ad-hoc-Veröffentlichungspflicht sei Voraussetzung, dass ein Mitglied des Vorstands der Porsche SE entweder von der angeblichen Insiderinformation Kenntnis hat oder dass der Vorstand der Porsche SE eine Verkehrspflicht verletzt hat, dafür zu sorgen, dass ihn Insiderinformationen erreichen können. Bei konkretem Anlass bestehe eine Pflicht des Vorstands, gezielt nachzufragen. Hinsichtlich einer Kenntnis oder Verletzung einer Verkehrspflicht seien die Kläger darlegungs- und beweisbelastet. Das Oberlandesgericht Stuttgart hat ferner entschieden, dass etwaiges Wissen von Organmitgliedern der Volkswagen AG, die auch Organmitglieder der Porsche SE sind, über geheimhaltungsbedürftige Vorgänge bei der Volkswagen AG der Porsche SE nicht zugerechnet werden kann. Zudem hat das Oberlandesgericht Stuttgart entschieden, dass etwaiges Wissen von Personen unterhalb der Ebene des Vorstands der Volkswagen AG über Vorgänge bei der Volkswagen AG der Porsche SE nicht zugerechnet werden kann. Schließlich hat das Oberlandesgericht Stuttgart entschieden, dass die damaligen Vorstandsmitglieder der Porsche SE, Dr. Wendelin Wiedeking und Holger P. Härter, keine Kenntnis von der Dieseldiagnostik hatten und ihre fehlende Kenntnis auch nicht auf grober Fahrlässigkeit beruhte. Die von der Klägerseite gegen die Porsche SE begehrten Feststellungen hat das Gericht daher ganz überwiegend nicht getroffen. Auf Basis der im Musterentscheid getroffenen Feststellungen und des derzeitigen Stands des Prozessstoffs in den Ausgangsverfahren wären im Ergebnis alle Anlegerklagen gegen die Porsche SE in den ausgesetzten Ausgangsverfahren abzuweisen. Der Musterentscheid ist nicht rechtskräftig. Gegen den Musterentscheid haben die Musterklägerin, mehrere Beigeladene und die Porsche SE Rechtsbeschwerde eingelegt.

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 rechtskräftigen Teilmusterentscheid zu Zuständigkeitsfragen erlassen. Es haben mehrere Termine zur mündlichen Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Braunschweig stattgefunden. Am 7. Juli 2023 hat das Oberlandesgericht Braunschweig einen Beweisbeschluss erlassen und die Vernehmung zahlreicher Personen sowie die Vorlage und Beiziehung von Urkunden angeordnet. Die angeordnete Beweiserhebung konzentriert sich zunächst auf die Frage der (fehlenden) Kenntnis des Vorstands der Volkswagen AG bzw. einzelner ihrer Vorstandsmitglieder oder einzelner Mitglieder ihrer Ad-hoc-Clearingstelle über den Einbau von nach US-Recht unzulässigen Umschalteneinrichtungen in Fahrzeuge der Volkswagen AG. Zudem soll zu Vorstellungen der ad-hoc-verantwortlichen Personen der Volkswagen AG über etwaige Kursauswirkungen der ihnen jeweils vorliegenden Informationen Beweis erhoben werden. Die Vernehmungen begannen im Herbst 2023 und werden fortgesetzt.

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 Dieseldiagnostik haben zwei Kläger im April 2021 eine sog. Derivative Action gegen die Porsche SE, gegenwärtige und frühere Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder der Volkswagen AG, gegenwärtige und frühere Führungskräfte der Volkswagen AG und ihrer Tochtergesellschaften, vier Tochtergesellschaften der Volkswagen AG und andere beim Supreme Court of the State of New York, County of New York, eingereicht. Die Kläger behaupten, Aktionäre der Volkswagen AG zu sein, und machen vermeintliche Ansprüche der Volkswagen AG für diese geltend. Die Klage stützt sich unter anderem auf eine vermeintliche Verletzung von nach deutschem Recht (insbesondere nach dem

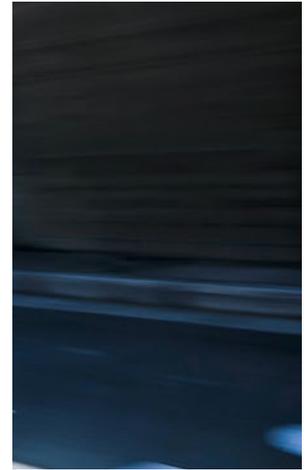


Aktiengesetz („AktG“) und Deutschem Corporate Governance Kodex) angeblich gegenüber der Volkswagen AG bestehenden Pflichten. Die Kläger beantragen unter anderem die Feststellung, dass die Beklagten ihre jeweiligen Pflichten gegenüber der Volkswagen AG verletzt haben, sowie der Volkswagen AG den Ersatz des ihr durch die angebliche Pflichtverletzung angeblich entstandenen Schadens (zzgl. Zinsen) zuzusprechen. Im September 2021 haben die Parteien einen vom Gericht zu genehmigenden Antrag eingereicht, wonach die Zustellung im Namen bestimmter Beklagter, einschließlich der Porsche SE, akzeptiert wird, sämtliche sog. Discovery-Verfahren ausgesetzt werden und ein Zeitplan für den Antrag auf Klageabweisung bestimmt wird.

Statusverfahren betreffend die Zusammensetzung des Aufsichtsrats der Porsche SE

Beim Landgericht Stuttgart wurde ein sogenanntes Statusverfahren gegen die Porsche SE anhängig gemacht. Der Antragsteller hat mit seinen Anträgen vom 11. Juli 2021 und 18. Juli 2021 sinngemäß beantragt festzustellen, dass der Aufsichtsrat der Porsche SE je zur Hälfte aus Anteilseignervertretern und aus Arbeitnehmervertretern zusammensetzen ist. 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 zunächst Beschwerde eingelegt, diese dann aber zurückgenommen. Die Entscheidung des Landgerichts ist damit rechtskräftig und das Verfahren beendet.



Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern

Wesentliche Transaktionen

Im Rahmen der Nordamerika-Strategie des Volkswagen Konzerns wurde im Geschäftsjahr 2022 die Gesellschaft Scout Motors Inc., Arlington, Virginia/USA, eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Volkswagen Finance Luxemburg, Strassen/Luxemburg, gegründet. Unter dem Namen Scout soll eine neue Fahrzeugmarke erschaffen werden, über die in den USA ab 2026 elektrifizierte Geländefahrzeuge und Pickups vertrieben werden. Um den Aufbau der Marke Scout, die Fahrzeugentwicklung und die Produktionsplanung zu finanzieren, wurden im Geschäftsjahr 2023 493 Mio. US\$ in die Gesellschaft eingebracht. Die Gesellschaft wird seit dem 1. Januar 2023 in den Volkswagen Konzernabschluss einbezogen.

Im Rahmen der im dritten Quartal 2022 eingeleiteten Abwicklung von Argo AI, LLC, Pittsburgh/USA („Argo AI“) hat Volkswagen im ersten Halbjahr 2023 60 Mio. US\$ in die Gesellschaft eingelegt. Die Einlage wurde vollständig wertberichtet. Im Vorjahr wurde ein Aufwand in Höhe von 1,9 Mrd. € aus der vollständigen Wertberichtigung der Beteiligung an Argo AI auf Ebene des Volkswagen Konzerns erfasst.

Der Volkswagen Konzern hat in den Geschäftsjahren 2020 und 2021 über Termingeschäfte aus einer Kapitalerhöhung neue Anteile an der QuantumScape Corporation, San José/USA („QuantumScape“) erworben. Aufgrund der parallel erfolgten Börsennotierung von QuantumScape an der New York Stock Exchange waren die Termingeschäfte

zum jeweiligen Stichtagskurs zu bewerten. Entsprechend wurden im Geschäftsjahr 2020 auf Ebene des Volkswagen Konzerns ein nicht zahlungswirksamer Ertrag in Höhe von 1,4 Mrd. € und im Geschäftsjahr 2021 ein nicht zahlungswirksamer Aufwand in Höhe von 0,6 Mrd. € erfasst. Insgesamt kam es zu einer nicht zahlungswirksamen Aufwertung in Höhe von 0,8 Mrd. €. Aufgrund der Börsenkursentwicklung hat der Volkswagen Konzern einen Werthaltigkeitstest der Anteile an QuantumScape durchgeführt. Auf Basis des Werthaltigkeitstests wurde der Buchwert angepasst. Aus dieser Anpassung resultierte im zweiten Quartal 2023 auf Ebene des Volkswagen Konzerns ein nicht zahlungswirksamer Aufwand in Höhe von 0,3 Mrd. €. Ein zusätzlicher Anpassungsbedarf in Höhe von 0,1 Mrd. € ergab sich im dritten Quartal 2023. Insgesamt liegt im Geschäftsjahr 2023 auf Ebene des Volkswagen Konzerns ein nicht zahlungswirksamer Aufwand in Höhe von 0,4 Mrd. € vor.

Am 27. September 2023 haben die Gesellschafter AUDI AG, Ingolstadt, Volkswagen (China) Investment Co., Ltd., Peking/China und China FAW Corporation Limited, Changchun/China Änderungen der Articles of Association der Audi FAW NEV Co., Ltd., Changchun/China („Audi FAW NEV Co.“) mit Wirkung zum 1. Oktober 2023 beschlossen. Die Änderungen führten bei unveränderten Beteiligungsverhältnissen zu einem Kontrollverlust des Volkswagen Konzerns über die Gesellschaft und damit zu deren Entkonsolidierung. Seit dem 1. Oktober 2023 besteht gemeinsame Kontrolle im Sinne des IFRS 11. Die Beteiligung an der Audi FAW NEV Co. wird in



Folge als Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode in den Volkswagen Konzernabschluss einbezogen. Als Konsequenz der geänderten Einbeziehungsart reduzierte sich der bisher gezeigte Zahlungsmittelbestand um einen niedrigen dreistelligen Millionenbetrag. Darüber hinaus ergaben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Volkswagen Konzerns.

Am 6. Dezember 2023 hat Volkswagen 4,99 % der Stammaktien des Elektrofahrzeugherstellers XPeng Inc., Kaimaninseln („XPeng“) zu einem Kaufpreis von insgesamt 706 Mio. US\$ erworben. Aus der Realisierung eines seit dem 26. Juli 2023 laufenden Termingeschäfts ergaben sich im Geschäftsjahr 2023 auf Ebene des Volkswagen Konzerns nicht zahlungswirksame Erträge in Höhe von 74,2 Mio. €. Zusammen mit dem Vertrag zum Erwerb der Anteile wurde mit Guangdong Xiaopeng Motors Technology Co. Ltd., Guangzhou/China, einem Tochterunternehmen von XPeng, eine technologische Rahmenvereinbarung unter anderem über die gemeinsame Entwicklung von Elektrofahrzeugen in China abgeschlossen. Die Beteiligung an XPeng wird zum Fair Value mit Erfassung von Wertänderungen im sonstigen Ergebnis bewertet.

Am 7. Dezember 2023 hat Volkswagen von Horizon Robotics Inc., Kaimaninseln („Horizon Robotics“), einem führenden Anbieter von energieeffizienten Computing-Plattformen für autonomes Fahren in China, Vorzugsaktien von Horizon Robotics zu einem Kaufpreis von 200 Mio. US\$ erworben sowie ein Wandeldarlehen an Horizon Robotics in Höhe von 800 Mio. US\$ ausgegeben. Beide Investitionen sind bilanziell als Fremdkapitalinstrumente klassifiziert und werden erfolgswirksam zum Fair Value bewertet. Aus der Bewertung resultierten im

Geschäftsjahr 2023 auf Ebene des Volkswagen Konzerns keine wesentlichen Effekte.

Um die Entwicklung des hochautomatisierten und autonomen Fahrens in China voranzutreiben, hat Volkswagen mit Horizon Robotics außerdem die Gründung eines Gemeinschaftsunternehmens vereinbart. Am 14. Dezember 2023 investierte Volkswagen hierzu 2 Mrd. CNY und erhält dafür einen Anteil von 60 % an dem neuen Unternehmen CARIZON (Beijing) Technology Company Limited, Peking/China. Darüber hinaus hat sich Volkswagen zu zukünftigen Kapitaleinzahlungen in das Gemeinschaftsunternehmen von bis zu 8,4 Mrd. CNY verpflichtet.

Russland-Ukraine-Krieg

Mit dem Beginn des Russland-Ukraine-Kriegs 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. Im Laufe des Geschäftsjahres 2023 zeichnete sich in den Märkten teilweise eine Normalisierung ab.

Volkswagen hatte vor dem Hintergrund des Russland-Ukraine-Kriegs und den daraus resultierenden Folgen entschieden, die Produktion von Fahrzeugen in Russland zunächst einzustellen. Ebenfalls wurde der Fahrzeugexport nach Russland gestoppt. Ergänzend dazu sind auch bei Lieferungen von Ersatzteilen bzw. der Bereitstellung von technischen Informationen die jeweiligen Sanktionsvorgaben einzuhalten.

Auch im Geschäftsjahr 2023 entspannte sich der Russland-Ukraine-Krieg nicht. Daher wurde im Volkswagen Konzern die Einstellung der geschäftlichen Tätigkeit in Russland weiter konkretisiert. In diesem Zusammenhang wurden weitere Verkaufsverhandlungen mit verschiedenen Investoren fortgeführt bzw. abgeschlossen.

Am 18. Mai 2023 hat der Volkswagen Konzern den Verkauf seiner Anteile an der OOO Volkswagen Group Rus, Kaluga/Russland („Volkswagen Group Rus“) und ihren lokalen Tochtergesellschaften (OOO Volkswagen Components and Services, Kaluga/Russland, OOO Scania Leasing, Moskau/Russland, OOO Scania Finance, Moskau/Russland, OOO Scania Insurance, Moskau/Russland) an OOO ART-FINANCE, Moskau/Russland, die von dem russischen Händler AO Avilon Automotive Group, Moskau/Russland unterstützt wird, abgeschlossen. Mit Registrierung der Transaktion am 22. Mai 2023 ging das Eigentum an den Anteilen der Volkswagen Group Rus von der Verkäuferseite auf den Käufer über. Die Transaktion umfasst die Produktionsstätten in Kaluga, die Importeursstruktur der Konzernmarken Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge, AUDI, Škoda, Bentley, Lamborghini und Ducati für mögliches After-Sales-Geschäft und die Lageraktivitäten sowie die Scania Finanzdienstleistungsaktivitäten mit allen zugehörigen Mitarbeitern.

Der Volkswagen Konzern hatte in diesem Zusammenhang bereits im Geschäftsjahr 2022 wesentliche Wertberichtigungen vorgenommen und entsprechende Vorsorgen getroffen. Der Verkaufspreis beträgt 0,1 Mrd. €. Aus der Entkonsolidierung der betroffenen Gesellschaften ergibt sich auf Ebene des Volkswagen Konzerns ein Verlust in Höhe von 0,4 Mrd. € im Geschäftsjahr 2023.

Neben der Abwicklung der Volkswagen Group Rus und ihrer Tochtergesellschaften wurden im Geschäftsjahr 2023 keine zusätzlichen wesentlichen Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Krieg erfasst.

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

Dieselmotoren

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 Diesellaggregat EA 189. Diese Softwarefunktion wurde ab 2006 ohne Wissen der Vorstandsebene entwickelt und implementiert. Vorstandsmitglieder hatten bis zum Sommer 2015 keine Kenntnis von der Entwicklung und Implementierung dieser Softwarefunktion erlangt.

Im Geschäftsjahr 2023 waren im Zusammenhang mit der Dieselthematik auf Ebene des Volkswagen Konzerns keine wesentlichen Sondereinflüsse zu erfassen. Für weitere Erläuterungen zu den Rechtsrisiken in Zusammenhang mit der Dieselthematik wird auf das Kapitel „Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung“ sowie auf Anhangangabe [2] des Konzernanhangs für das Geschäftsjahr 2023 verwiesen.

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. €. Das Gericht der Europäischen Union (Gericht erster Instanz) lehnte die von Scania in

diesem Zusammenhang eingelegten Rechtsmittel in einem Urteil im Februar 2022 vollinhaltlich ab. Im Februar 2024 wies der Europäische Gerichtshof das von Scania im April 2022 gegen dieses Urteil eingelegte Rechtsmittel in vollem Umfang letztinstanzlich zurück.

Darüber hinaus sind Kartellschadensersatzklagen von Kunden eingegangen. Wie in jedem Kartellverfahren können weitere Schadensersatzklagen folgen. Für einen Großteil der genannten Rechtsstreitigkeiten wurden auf Ebene des Volkswagen Konzerns keine Rückstellungen gebildet, da nicht von einer abschließenden, letztinstanzlichen Verurteilung auf Zahlung von Schadensersatz ausgegangen wird. Für diejenigen Verfahren, in denen infolge einer Neubewertung der Risiken mehr für eine abschließende, letztinstanzliche Entscheidung, nach der MAN oder Scania Schadensersatz zahlen müsste, spricht als dagegen, wurden auf Ebene des Volkswagen Konzerns Rückstellungen in Höhe von 89 Mio. € gebildet. Eventualverbindlichkeiten wurden durch die Volkswagen AG in deren Konzernabschluss nicht angegeben, da eine Quantifizierung derzeit nicht möglich ist. Dies betrifft insbesondere die Verfahren, die sich aktuell in einem frühen Stadium befinden – einschließlich solcher, die sich noch im frühen Stadium der sachverständigen Begutachtung befinden.

Die Europäische Kommission und die englische Kartellbehörde Competition and Markets Authority („CMA“) durchsuchten im März 2022 verschiedene Automobilhersteller und Verbände der Automobilbranche bzw. stellten förmliche Auskunftsverlangen zu. Im Volkswagen Konzern sind die Volkswagen Group UK, die von der CMA durchsucht wurde, sowie die Volkswagen AG, die ein konzernweites Auskunftersuchen der Europäischen Kommission erhalten hat, betroffen. Überprüft wird der Verdacht, dass europäische, japanische und koreanische Hersteller sowie die in den Ländern agierenden nationalen Verbände und der europäische Verband European Automobile Manufacturers' Association („ACEA“) sich seit 2001 bzw. 2002 und bis zur Eröffnung der Verfahren dazu verständigt haben sollen,

für Dienstleistungen von Recycling-Unternehmen, die „End-of-Life Vehicles“ („ELV“) (konkret Pkw und Vans bis zu 3,75 t) entsorgen, nicht zu bezahlen. Zusätzlich soll eine Abstimmung dazu erfolgt sein, dass ELV-Themen nicht wettbewerblich genutzt werden sollen, also keine Veröffentlichungen zu Wettbewerbszwecken zu relevanten Recycling-Daten (recyclates, recyclability, recovery) erfolgen. Die untersuchte Zuwerdung soll sich insbesondere in der ACEA Working Group Recycling sowie zugehöriger Unterarbeitsgruppen ereignet haben. Die Volkswagen AG beantwortet die Auskunftersuchen der Europäischen Kommission. Volkswagen Group UK kooperiert mit der CMA. Zudem richtete die CMA in dieser Angelegenheit Auskunftsverlangen an die Volkswagen AG. Die Volkswagen AG reichte gegen die Auskunftersuchen der CMA im Juli 2022 Klage (judicial review) ein, weil die CMA nach Auffassung der Volkswagen AG mit den Auskunftersuchen insbesondere ihre Kompetenzen überschreitet. Dieser Klage gab das Gericht im Februar 2023 statt. Nachdem die CMA im April 2023 Rechtsmittel gegen das Urteil eingelegt hatte, entschied das Berufungsgericht im Januar 2024 zugunsten der CMA. Die Volkswagen AG prüft die Einlegung von Rechtsmitteln gegen die Entscheidung. Parallel prüft die Volkswagen AG unverändert Möglichkeiten einer verhältnismäßigen Kooperation mit der CMA.

Darüber hinaus leiteten wenige nationale und internationale Behörden kartellrechtliche Ermittlungen ein. Volkswagen arbeitet mit den zuständigen Behörden in diesen Untersuchungen eng zusammen; eine Bewertung der zugrunde liegenden Sachverhalte ist seitens Volkswagen aufgrund des frühen Stadiums noch nicht möglich.

Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen des laufenden Geschäftsjahres

Die seit September 2022 bei der Porsche AG bestehende Absicht zur 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, besteht weiterhin. Der Abschluss des Veräußerungsvorhabens wird voraussichtlich aufgrund der sich geänderten äußeren Rahmenbedingungen innerhalb des Geschäftsjahres 2024 erwartet. Zum 31. Dezember 2022 wurde für die Veräußerungsgruppe auf Ebene des Volkswagen Konzerns ein Wertminderungsbedarf in Höhe von 25 Mio. € erfasst. Zum 31. Dezember 2023 wurde ein weiterer geringfügiger Wertminderungsbedarf und gegenläufige Währungsumrechnungseffekte auf Ebene des Volkswagen Konzerns identifiziert.

Im vierten Quartal 2022 wurde von Volkswagen 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 mit der Umsetzung eines Veräußerungsplans begonnen, dessen Abschluss in 2023 erwartet wurde, jedoch aufgrund einer zum 31. Dezember 2023 noch ausstehenden Genehmigung seitens der russischen Behörden nicht abgeschlossen werden konnte. Die Erteilung der ausstehenden Genehmigung und somit der Abschluss des Veräußerungsvorhabens wird insgesamt für das erste Halbjahr 2024 erwartet. Im Zeitraum bis zum 31. Dezember 2023 wurden in diesem Zusammenhang auf Ebene des Volkswagen Konzerns Wertminderungen in Höhe von 186 Mio. € erfasst. Die Gesellschaften OOO Volkswagen Group Finanz, Moskau/Russland und OOO Volkswagen Financial Services RUS, Moskau/Russland wurden, nach Abschluss des Geschäftsjahres, am 18. Januar 2024 veräußert.

Am 15. Dezember 2022 hat der Aufsichtsrat der Volkswagen AG beschlossen, das MAN ES



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 Tochtergesellschaften deutschen und schweizerischen Rechts zu veräußern. Die Transaktion wird nach Genehmigung durch die zuständigen Behörden voraussichtlich innerhalb des Geschäftsjahres 2024 abgeschlossen sein.

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

Geschäftsverlauf

Der Geschäftsverlauf des Porsche SE Konzerns ist maßgeblich von seinen Kernbeteiligungen, insbesondere 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 Abschnitte „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, Finanzdienstleistungen und Power Engineering des Volkswagen Konzerns, welche die Entwicklung des Porsche AG Konzerns einschließen.

Gesamtwirtschaftliche Entwicklungen

Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung war im Berichtsjahr insbesondere von dem Russland-Ukraine-Krieg geprägt (siehe hierzu auch den Abschnitt „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern“).

Nach dem Einbruch der globalen Wirtschaftsleistung im Jahr 2020 und der einsetzenden Erholung aufgrund von Basis- und Nachholeffekten in 2021 und der trotz des Russland-Ukraine-Kriegs weiteren Normalisierung der ökonomischen Aktivität in 2022, verzeichnete die Weltwirtschaft im Jahr 2023 insgesamt ein positives Wachstum von plus 2,7 % (plus 3,1 %). Die abnehmende Dynamik gegenüber dem Vorjahr war hauptsächlich auf ein schwächeres Wachstum bei den fortgeschrittenen Volkswirtschaften zurückzuführen, während die Veränderungsrate bei der Gruppe der Schwellenländer insgesamt etwas zunahm.

Auf nationaler Ebene war die Entwicklung einerseits davon abhängig, inwieweit der erhöhten Inflation von den Notenbanken mit einer restriktiven Geldpolitik, im Wesentlichen durch steigende Zinsen und Abbau der Anleihebestände, entgegengewirkt

werden musste, mit entsprechend negativem Einfluss auf den privaten Konsum und die Investitionstätigkeit. Andererseits war entscheidend, wie stark die Volkswirtschaften von den Folgen des Russland-Ukraine-Kriegs betroffen waren. Die Preise für Energie- und viele sonstige Rohstoffe waren gegenüber dem Vorjahr rückläufig, die Engpässe von Vorprodukten und Rohstoffen haben sich etwas entspannt. Der weltweite nominale Güterhandel nahm im Berichtsjahr ab.

Entwicklung der Märkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Im Geschäftsjahr 2023 lag das weltweite Pkw-Marktvolumen mit 76,6 Mio. Fahrzeugen spürbar über dem Wert des Vorjahres. Dabei verzeichneten die meisten Märkte Zuwächse, was neben den schwachen Vorjahreswerten darauf zurückzuführen war, dass Engpässe und Störungen der globalen Lieferketten nachließen und somit die Fahrzeugverfügbarkeit weniger einschränkten. Während sich die Versorgungslage bei Vorprodukten gegenüber dem Jahr 2022 verbesserte, wirkten unter anderem die Folgen des Russland-Ukraine-Kriegs sowie Vorzieheffekte aufgrund auslaufender Fördermaßnahmen zum Ende des Vorjahres dämpfend auf die Entwicklung der Neuzulassungen einzelner Märkte.

Ein deutliches bzw. starkes Wachstum verzeichneten die Gesamtmärkte der Regionen Westeuropa, Zentral- und Osteuropa, Nahost und Nordamerika. Die Märkte in den Regionen Südamerika lagen leicht, in Asien-Pazifik spürbar über dem Niveau des Vorjahreszeitraums. In Afrika wurde das Vorjahresvolumen leicht verfehlt.

Das weltweite Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen lag im Berichtsjahr auf dem Vorjahresniveau (minus 0,2 %).



Entwicklung der Märkte für Nutzfahrzeuge

Die Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t lag im Geschäftsjahr 2023 auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten spürbar über dem Wert der Vergleichsperiode (plus 8,5 %). Weltweit legten die Lkw-Märkte deutlich zu, was zum Großteil auf eine Erholung des chinesischen Marktes nach dem Ende der dort verfolgten Null-Covid-Strategie zurückzuführen ist.

Die Nachfrage auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten lag stark über dem Vorjahr (plus 23,2 %).

Entwicklung der Märkte für Power Engineering

Die Märkte für Power Engineering unterliegen unterschiedlichen regionalen und konjunkturellen Einflüssen; deshalb sind die Geschäftsverläufe in den jeweiligen Märkten meist unabhängig voneinander.

Der Marinemarkt blieb im Jahr 2023 auf einem ähnlichen Niveau wie im Vorjahr. Der Markt für Energieerzeugung war im Jahr 2023 aufgrund der Gasversorgungsthematik sowie der seitens der Politik noch nicht vollständig ausgearbeiteten Rahmenbedingungen für den zukünftigen Betrieb von Kraftwerken insbesondere in Europa von Zurückhaltung geprägt. Der Markt für Turbomaschinen bewegte sich im Vergleich zum Vorjahr auf einem höheren Niveau.

Entwicklung der Märkte für Finanzdienstleistungen

Im Geschäftsjahr 2023 wurden automobiler Finanzdienstleistungen auf hohem Niveau nachgefragt, allerdings übten die gestiegenen Zinsen in fast allen Regionen Druck auf die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen aus.

Auslieferungen des Volkswagen Konzerns

Der Volkswagen Konzern hat im Geschäftsjahr 2023 weltweit 9,2 Mio. Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert. Das waren 11,8 % oder 1,0 Mio. Einheiten mehr als im Vorjahr, das insbesondere durch die eingeschränkte Verfügbarkeit von Volkswagen Konzernmodellen aufgrund von anhaltenden Engpässen bei Halbleitern sowie durch den Russland-Ukraine-Krieg belastet war. Im Berichtsjahr wirkten Engpässe in der Teileversorgung weiterhin beeinträchtigend. Daneben hatten Störungen der Logistikketten einen negativen Effekt, der sich im Verlauf des Jahres jedoch abschwächte. Sowohl im Bereich Pkw als auch im Bereich Nutzfahrzeuge lagen die Verkaufszahlen über dem jeweiligen Vorjahreswert.

Mit Ausnahme von Bentley lieferten alle Marken im Bereich Pkw und leichte Nutzfahrzeuge des Volkswagen Konzerns mehr Fahrzeuge an Kunden als im Vorjahr. Auf allen wesentlichen Einzelmärkten sowie in allen Vertriebsregionen der Welt verzeichnete Volkswagen einen Anstieg der Auslieferungen an Kunden.



Die Elektromobilitäts-Offensive des Volkswagen Konzerns setzte sich erfolgreich fort: Weltweit lieferte Volkswagen im Berichtsjahr 0,8 Mio. voll-elektrische Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 0,2 Mio. Einheiten bzw. 34,7 % mehr als im Vorjahr. Der Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns stieg auf 8,3 % (6,9 %). Die Auslieferungen der Plug-in-Hybridmodelle beliefen sich auf 0,3 Mio. Einheiten (plus 4,4 %). Insgesamt stiegen die Auslieferungen elektrifizierter Fahrzeuge um 25,6 %; ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Volkswagen Konzerns erhöhte sich im Vorjahresvergleich auf 11,1 % (9,9 %).



Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns belief sich in einem spürbar wachsenden Weltgesamtmarkt auf 11,1 % (11,0 %).

Im Geschäftsjahr 2023 übergab der Volkswagen Konzern weltweit 10,7 % 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

| | 2023 | 2022 | Veränderung % |
|---|------------------|------------------|------------------|
| Regionen | | | |
| Europa/Übrige Märkte | 4.133.754 | 3.432.451 | 20,4 |
| Nordamerika | 993.082 | 842.619 | 17,9 |
| Südamerika | 518.172 | 473.691 | 9,4 |
| Asien-Pazifik | 3.594.504 | 3.514.000 | 2,3 |
| Weltweit | 9.239.512 | 8.262.761 | 11,8 |
| nach Marken | | | |
| Volkswagen Pkw | 4.866.803 | 4.563.327 | 6,7 |
| ŠKODA | 866.820 | 731.262 | 18,5 |
| SEAT | 519.176 | 385.591 | 34,6 |
| Volkswagen Nutzfahrzeuge | 409.406 | 328.572 | 24,6 |
| Audi | 1.895.240 | 1.614.231 | 17,4 |
| Lamborghini | 10.112 | 9.233 | 9,5 |
| Bentley | 13.560 | 15.174 | -10,6 |
| Porsche | 320.221 | 309.884 | 3,3 |
| Pkw und leichte Nutzfahrzeuge gesamt | 8.901.338 | 7.957.274 | 11,9 |
| Scania | 96.568 | 85.232 | 13,3 |
| MAN | 115.653 | 84.372 | 37,1 |
| Navistar | 88.880 | 81.892 | 8,5 |
| Volkswagen Truck & Bus | 37.073 | 53.991 | -31,3 |
| Nutzfahrzeuge gesamt | 338.174 | 305.487 | 10,7 |

¹ Inklusive der at Equity einbezogenen Gemeinschaftsunternehmen in China. Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert.

Absatz, Produktion und Lagerbestände im Volkswagen Konzern

Im Berichtsjahr stieg der Absatz des Volkswagen Konzerns an die Handelsorganisation¹ um 10,4 % auf 9,4 Mio. Einheiten (einschließlich der at Equity einbezogenen Gesellschaften in China) zurück. Das Vorjahr war insbesondere durch die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit aufgrund von Engpässen bei der Teileversorgung ausgelöst durch den Halbleitermangel und den Russland-Ukraine-Krieg belastet. Im Berichtsjahr wirkten anhaltende Engpässe in der Teileversorgung beeinträchtigend, zudem führten Störungen der globalen Logistikketten zu Verzögerungen, die sich im Verlauf des Jahres jedoch abschwächten. Im Ausland erhöhte sich das Absatzvolumen um 9,5 % auf 8,2 Mio. Fahrzeuge. Einen Zuwachs verzeichneten insbesondere die USA, Großbritannien und die Türkei. Demgegenüber wurden in China weniger Fahrzeuge abgesetzt. Der Absatz im Inland erhöhte sich gegenüber dem Vorjahreswert um 17,2 %. Der Inlandsanteil am Gesamtabsatz des Konzerns erhöhte sich auf 12,6 % (11,9 %).

Von Januar bis Dezember 2023 fertigte der Volkswagen Konzern mit 9,3 Mio. Fahrzeugen (einschließlich der at Equity einbezogenen Gesellschaften in China) 6,8 % mehr als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum, der geprägt war durch Produktionsstopps infolge von Unterbrechungen der Lieferketten ausgelöst durch den Russland-Ukraine-Krieg und die Covid-19-Pandemie. Im Geschäftsjahr 2023 beeinträchtigten Engpässe in der Teileversorgung die Produktion. Im Inland stieg die Fertigung um 16,2 % auf 1,9 Mio. Fahrzeuge. Der Anteil der in Deutschland hergestellten Fahrzeuge im Verhältnis zur Gesamtproduktion des Konzerns nahm auf 20,6 % (18,9 %) zu.

Der weltweite Lagerbestand an Neufahrzeugen bei den Volkswagen Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation lag am Ende des Berichtsjahres über dem Stand zum Jahresende 2022. Im Berichtsjahr wirkten sich Störungen in den Logistikketten weiterhin negativ aus, die sich im Verlauf des Jahres abschwächten.

Finanzdienstleistungen des Volkswagen Konzerns

Die Produkte und Services des Volkswagen Konzernbereichs Finanzdienstleistungen waren im Geschäftsjahr 2023 beliebt. Die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge von Engpässen bei der Teileversorgung und Störungen der Logistikketten wirkten jedoch belastend. Die Zahl der Neuverträge im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft stieg um 11,3 % auf weltweit 9,5 Mio. Kontrakte. Der Anteil der geleasteten und finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns (Penetrationsrate) lag im Berichtsjahr in den Märkten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen mit 32,8 % in der Größenordnung des Vorjahres. Der Gesamtvertragsbestand belief sich am 31. Dezember 2023 auf 24,6 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 2023 bzw. zum 31. Dezember 2023 dargestellt. Während sich die Vorjahresangaben für Ergebnisgrößen auf den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 beziehen, werden für Bestandsgrößen Werte zum 31. Dezember 2022 als Vergleichsgröße herangezogen.

Infolge der erstmaligen Anwendung von IFRS 17, der die Vorschriften zur Bilanzierung von Versicherungsverträgen neu regelt, kam es auf Ebene des Volkswagen Konzerns einschließlich des Porsche AG Konzerns zur Anpassung der Vorjahreswerte. Diese Änderungen sind im Wesentlichen auf die geänderte Systematik zur Ermittlung der Rückstellungen aus dem Versicherungsgeschäft zurückzuführen. Auf Ebene der Porsche SE bestehen keine vom Anwendungsbereich des IFRS 17 umfassten Geschäftsvorfälle. Aufgrund der Einbeziehung der Beteiligungen an der Volkswagen AG und der Porsche AG in den Konzernabschluss der Porsche SE nach der Equity-Methode wirkt sich die Erstanwendung von IFRS 17 auf Ebene des Volkswagen Konzerns jedoch mittelbar auch auf den Konzernabschluss der Porsche SE aus. Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen für das Geschäftsjahr 2022 erhöhte sich hierdurch um 5 Mio. €. In der Bilanz zum 31. Dezember 2022 ergaben sich in Bezug auf die at Equity bewerteten Anteile keine wesentlichen Auswirkungen.

Im Vorjahr wurden die von der Porsche SE gehaltenen Vorzugsaktien der Volkswagen AG als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte gemäß IFRS 5 bilanziert, nachdem der Aufsichtsrat der Porsche SE im Juni 2022 einem Verkaufsplan für die insgesamt 2,7 Mio. Vorzugsaktien als Finanzierungsbestandteil für den Erwerb von Stammaktien der Porsche AG zugestimmt hatte. 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 im Geschäftsjahr 2023 Umstände ergeben, die einen Verkauf der durch die Porsche SE gehaltenen Vorzugsaktien der Volkswagen AG bis Juni 2023 nicht mehr hochwahrscheinlich erscheinen ließen. Bereits im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2023 endete daher die Klassifizierung der Vorzugsaktien als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte mit der Folge einer retrospektiven Anwendung der Equity-Methode. Der Kapitalanteil, der der At-Equity-Bilanzierung der Beteiligung an der Volkswagen AG seither zugrunde liegt, beträgt rund 31,9 % im Vergleich zu vormals rund 31,4 %. Die retrospektive Anwendung der Equity-Methode erforderte die Anpassung der Vorjahresvergleichsangaben. Einerseits werden die Vorzugsaktien nicht mehr als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte in Höhe von vormals 314 Mio. € ausgewiesen. Andererseits kam es zu einer Erhöhung des At-Equity-Buchwerts der Beteiligung an der Volkswagen AG um 1.040 Mio. €, einer Erhöhung der passiven latenten Steuern um 4 Mio. € sowie einer Erhöhung des Eigenkapitals um 723 Mio. €. Das Beteiligungsergebnis für das Geschäftsjahr 2022 erhöhte sich hierdurch um 703 Mio. €, der darauf entfallende latente Ertragsteuerertrag verminderte sich um 3 Mio. €.



Ertragslage des Porsche SE Konzerns

Das Ergebnis nach Steuern des Porsche SE Konzerns belief sich im Geschäftsjahr 2023 auf 5.096 Mio. € (5.492 Mio. €) und entfiel vollständig auf fortgeführte Aktivitäten (5.396 Mio. €). Im Vorjahr entfielen 96 Mio. € auf nicht fortgeführte Aktivitäten. Das Ergebnis nach Steuern aus fortgeführten Aktivitäten entfällt wiederum in Höhe von 5.107 Mio. € (5.399 Mio. €) auf das Segment Kernbeteiligungen und in Höhe von minus 12 Mio. € (minus 3 Mio. €) auf das Segment Portfoliobeteiligungen. Der Rückgang des Konzernergebnisses nach Steuern ist insbesondere auf einen nicht zahlungswirksamen Bewertungseffekt im Zusammenhang mit den erworbenen Volkswagen Vorzugsaktien in Höhe von 597 Mio. € im Vorjahr zurückzuführen. Im Berichtsjahr kam es auf Ebene der Porsche SE zu keinen unmittelbaren wesentlichen Währungs-, Krisen- oder (Des-)Investitionseffekten. Im zusammengefassten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2022 wurde ein Konzernergebnis nach Steuern für das Geschäftsjahr 2023 mit einer Bandbreite zwischen 4,5 Mrd. € und 6,5 Mrd. € prognostiziert. Am 20. Oktober 2023 hatte die Porsche SE zudem mitgeteilt, ein Konzernergebnis nach Steuern in der unteren Hälfte des prognostizierten Korridors zu erwarten. Der prognostizierte Korridor wurde eingehalten.

Das sonstige Ergebnis des Porsche SE Konzerns in Höhe von minus 1.132 Mio. € (3.652 Mio. €) umfasst im Wesentlichen aus der At-Equity-Bilanzierung der Beteiligung an der Volkswagen AG resultierende Effekte in Höhe von insgesamt minus 1.033 Mio. € (3.529 Mio. €) nach Berücksichtigung latenter Steuern. Diese betreffen insbesondere Effekte aus der At-Equity-Bilanzierung auf Ebene des Volkswagen Konzerns in Höhe von minus 391 Mio. € (15 Mio. €), die Währungsumrechnung in Höhe von minus 370 Mio. € (162 Mio. €) sowie versicherungsmathematische Gewinne aus der Neubewertung von Pensionsrückstellungen in Höhe von minus 368 Mio. € (3.250 Mio. €) jeweils nach Berücksichtigung latenter Steuern. Aus der At-Equity-Bilanzierung der Beteiligung an der Porsche AG



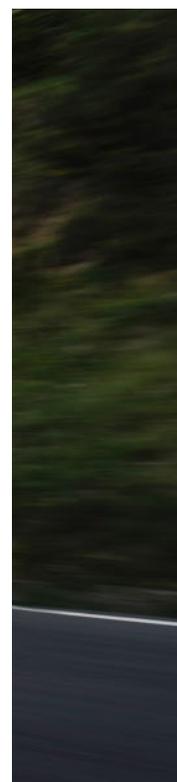
resultierende Effekte in Höhe von insgesamt minus 42 Mio. € (78 Mio. €) betreffen insbesondere versicherungsmathematische Gewinne aus der Neubewertung von Pensionsrückstellungen in Höhe von minus 35 Mio. € (minus 1 Mio. €) sowie die Währungsumrechnung in Höhe von minus 27 Mio. € (minus 69 Mio. €) und gegenläufig Effekte aus der Bewertung von Cashflow-Hedges aus Sicherungsbeziehungen in Höhe von 20 Mio. € (148 Mio. €) jeweils nach Berücksichtigung latenter Steuern. Auf Ebene der Porsche SE sind im sonstigen Ergebnis insbesondere Effekte aus der Bewertung von durch die Porsche SE abgeschlossenen Zinssicherungsinstrumenten im Rahmen des Hedge-Accounting in Höhe von minus 72 Mio. € (90 Mio. €) nach Berücksichtigung latenter Steuern enthalten.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung der Porsche SE nach Segmenten

| Mio. € | Kern- beteiligungen | Portfolio- beteiligungen | Konzern 31.12.2023 | Konzern 31.12.2022 |
|--|------------------------|-----------------------------|-------------------------------|--------------------------|
| Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen ² | 5.240 | -11 | 5.229 | 5.263 ¹ |
| davon Volkswagen AG | 4.849 | | 4.849 | 5.254 ¹ |
| davon Porsche AG | 391 | | 391 | 12 ¹ |
| davon Portfoliobeteiligungen | | -11 | -11 | -3 |
| Erträge aus der Beteiligungsbewertung | | 1 | 1 | 12 |
| Aufwendungen aus der Beteiligungsbewertung | | -1 | -1 | -11 |
| Beteiligungsergebnis | 5.240 | -11 | 5.229 | 5.263¹ |
| Sonstige betriebliche Erträge | 220 | 0 | 220 | 179 ¹ |
| Personalaufwand | -17 | | -17 | -17 |
| Abschreibungen | -1 | | -1 | -1 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | -18 | -1 | -18 | -25 |
| Ergebnis vor Finanzergebnis | 5.424 | -12 | 5.412 | 5.399¹ |
| Finanzergebnis | -269 | | -269 | -57 |
| Ergebnis vor Steuern | 5.155 | -12 | 5.143 | 5.343¹ |
| Ertragsteuern | -47 | 0 | -48 | 53 ¹ |
| Ergebnis nach Steuern aus fortgeführten Aktivitäten | 5.107 | -12 | 5.096 | 5.396¹ |
| Ergebnis nach Steuern aus nicht fortgeführten Aktivitäten | | | | 96 |
| Ergebnis nach Steuern | 5.107 | -12 | 5.096 | 5.492¹ |
| Sonstiges Ergebnis nach Steuern | -1.132 | 0 | -1.132 | 3.652 ¹ |
| Gesamtergebnis | 3.975 | -11 | 3.964 | 9.144¹ |

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der retrospektiven Anwendung von IAS 28 für die durch die Porsche SE gehaltenen und vormals nach IFRS 5 klassifizierten Vorzugsaktien der Volkswagen AG und aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 17 angepasst. Das Beteiligungsergebnis erhöhte sich hierdurch insgesamt um 708 Mio. €, der latente Ertragsteuerertrag verminderte sich um 3 Mio. €.

² Die Anhangangaben [4], [5] und [12] des Konzernanhangs für das Geschäftsjahr 2023 enthalten ergänzende Angaben zu den at Equity bewerteten Anteilen.



Das Ergebnis nach Steuern im Segment Kernbeteiligungen war maßgeblich durch das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen an Volkswagen in Höhe von 4.849 Mio. € (5.254 Mio. €) beeinflusst. Hierin sind Ergebnisbeiträge aus der laufenden At-Equity-Bewertung vor Kaufpreisallokationen in Höhe von 5.111 Mio. € (4.716 Mio. €) sowie Fortführungseffekte aus Kaufpreisallokationen in Höhe von minus 262 Mio. € (minus 59 Mio. €) enthalten. Der Anstieg der Fortführungseffekte aus Kaufpreisallokationen ist auf außerplanmäßige Abschreibungen fortgeführter stiller Reserven infolge von Werthaltigkeitstests auf Ebene des Volkswagen Konzerns zurückzuführen und steht im Zusammenhang mit at Equity bewerteten Beteiligungen des Volkswagen Konzerns. Diese wurden über die Nebenrechnung zum At-Equity-Buchwert erfasst und sind in Höhe von minus 232 Mio. € in den Effekten aus Kaufpreisallokationen enthalten. Im Vorjahr enthielt das At-Equity-Ergebnis aus der Beteiligung an der Volkswagen AG zudem einen nicht zahlungswirksamen Ertrag aus dem Erwerb von Volkswagen Vorzugsaktien in Höhe von 597 Mio. €. Dieser resultierte aus der Differenz zwischen dem anteiligen neubewerteten Eigenkapital des Volkswagen Konzerns und den Anschaffungskosten der Volkswagen Vorzugsaktien. Bezüglich der Ergebnisentwicklung auf Ebene des Volkswagen Konzerns wird zudem auf den Abschnitt „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im

Volkswagen Konzern“ und den Abschnitt „Ertragslage des Volkswagen Konzerns“ verwiesen.

Das At-Equity-Ergebnis aus der zweiten Kernbeteiligung, der Porsche AG, betrug im Berichtszeitraum 391 Mio. € (12 Mio. €). Hierin sind Ergebnisbeiträge aus der laufenden At-Equity-Bewertung vor Kaufpreisallokation in Höhe von 643 Mio. € (162 Mio. €) sowie Fortführungseffekte aus der Kaufpreisallokation in Höhe von minus 252 Mio. € (minus 150 Mio. €) enthalten. Im Vorjahr erfolgte die Ergebniszurechnung erst seit dem 29. September 2022.

Die sonstigen betrieblichen Erträge, der Personalaufwand, die Abschreibungen, das Finanzergebnis und der Ertragsteuerertrag des Segments Kernbeteiligungen entsprechen nahezu den Beträgen im Gesamtkonzern.

Die sonstigen betrieblichen Erträge des Berichtszeitraums beinhalten einen Ertrag aus einem vertraglichen Ausgleichsanspruch gegenüber der Volkswagen AG in Höhe von 218 Mio. €. Dieser resultierte aus einem auf entstandene steuerliche Vor- und Nachteile gerichteten Ausgleichsmechanismus des Einbringungsvertrags im Zusammenhang mit der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG im Geschäftsjahr 2012. Im Rahmen



der Einbringung hat die Porsche SE die eingebrachten Gesellschaften sowie deren Rechtsvorgänger unter bestimmten Voraussetzungen von steuerlichen Nachteilen freigestellt, die über die auf Ebene dieser Gesellschaften passivierten Verpflichtungen aus Zeiträumen bis einschließlich 31. Juli 2009 hinausgehen. Umgekehrt hat sich die Volkswagen AG grundsätzlich verpflichtet, etwaige steuerliche Vorteile der eingebrachten Gesellschaften sowie deren Rechtsvorgängern und Tochterunternehmen, die Veranlagungszeiträume bis zum 31. Juli 2009 betreffen, an die Porsche SE zu erstatten. Infolge des inhaltlichen Abschlusses der steuerlichen Außenprüfung der Porsche AG für den Veranlagungszeitraum 2009 im dritten Quartal 2023 wurden die Feststellungen der steuerlichen Außenprüfung der Porsche AG durch die Porsche SE als damalige Organträgerin und damit Steuerschuldnerin akzeptiert. Basierend auf dem Ergebnis aus den steuerlichen Außenprüfungen für die Veranlagungszeiträume 2006 bis 2009 wurde im Geschäftsjahr 2023 nach Saldierung mit bereits in Vorjahren passivierten Rückstellungen in Höhe von 9 Mio. € ein Ausgleichsanspruch in Höhe von 209 Mio. € gegen die Volkswagen AG erfasst, der im vierten Quartal des Berichtsjahres ausgeglichen wurde.

Im Vorjahr betrafen die sonstigen betrieblichen Erträge 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. Die im Rahmen des Börsengangs der Porsche AG vorgenommene Veräußerung von Vorzugsaktien der Porsche AG durch Volkswagen an Dritte löste die anteilige Realisierung dieses Zwischengewinns im Vorjahr aus.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen reduzierten sich insbesondere aufgrund im Vergleich zum Vorjahr geringerer Beratungsaufwendungen auf insgesamt 18 Mio. € (25 Mio. €).

Das Finanzergebnis in Höhe von minus 269 Mio. € (minus 57 Mio. €) beinhaltet Finanzierungsaufwendungen in Höhe von minus 293 Mio. € (minus 71 Mio. €). Der Anstieg steht mit der im Berichtsjahr erstmals ganzjährigen Zinsperiode in Zusammenhang. Gegenläufig wirkte das übrige Finanzergebnis in Höhe von 24 Mio. € (14 Mio. €), welches insbesondere Zinserträge aus Festgeldanlagen enthält. Im Vorjahr enthielt das übrige Finanzergebnis insbesondere Effekte aus der Fair-Value-Bewertung von Zinsderivaten außerhalb des Hedge-Accounting in Höhe von 13 Mio. €.

Das Ergebnis nach Steuern aus fortgeführten Aktivitäten des Segments Portfoliobeteiligungen entspricht im Wesentlichen dessen Beteiligungsergebnis, welches neben einem Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen in Höhe von minus 11 Mio. € (minus 3 Mio. €) Erträge in Höhe von 1 Mio. € (12 Mio. €) bzw. Aufwendungen in Höhe von 1 Mio. € (11 Mio. €) aus der Fair-Value-Bewertung von Portfoliounternehmen enthält. Das negative Segmentergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen steht insbesondere auch mit Fortführungseffekten aus Kaufpreisallokationen auf Ebene der ETS und der frühen Lebenszyklusphase der Beteiligungsunternehmen, in welcher typischerweise keine Gewinne verzeichnet werden, in Zusammenhang.

Das Ergebnis nach Steuern aus nicht fortgeführten Aktivitäten im Vergleichszeitraum resultierte aus

dem Entkonsolidierungserfolg aus der Veräußerung von Anteilen an der PTV Planung Transport Verkehr GmbH, Karlsruhe („PTV“, zusammen mit ihren Tochterunternehmen „PTV Gruppe“).

Finanzlage des Porsche SE Konzerns

Die Nettoverschuldung des Porsche SE Konzerns – das heißt die Finanzschulden vermindert um die flüssigen Mittel, Termingeldanlagen und Wertpapiere – reduzierte sich im Vergleich zum 31. Dezember 2022 auf 5.717 Mio. € (6.672 Mio. €). Im zusammengefassten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2022 wurde eine Nettoverschuldung¹ des Porsche SE Konzerns zum 31. Dezember 2023 mit einer Bandbreite in Höhe von 5,6 Mrd. € bis 6,1 Mrd. € prognostiziert. In der Konzernquartalsmitteilung für das 3. Quartal 2023 hatte die Porsche SE mitgeteilt, dass die Nettoverschuldung zum Jahresende voraussichtlich in der unteren Hälfte der prognostizierten Bandbreite liegen wird.² Der prognostizierte Korridor wurde eingehalten.

Der Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit beträgt im Berichtszeitraum 1.873 Mio. € (791 Mio. €) und enthält insbesondere die zugeflossenen Dividenden aus der Beteiligung an der Volkswagen AG in Höhe von insgesamt 1.415 Mio. € (884 Mio. €) sowie der Porsche AG in Höhe von 114 Mio. € (im Vorjahr kein Dividendenzufluss).

Von der Volkswagen Dividende entfielen 1.393 Mio. € auf die Dividende auf Basis des Beschlusses der ordentlichen Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2022 und 22 Mio. € auf die Sonderdividende, die durch die außerordentliche Hauptversammlung der Volkswagen AG im Zusammenhang mit dem Börsengang und dem Verkauf von Stammaktien der Porsche AG bereits am 16. Dezember 2022

beschlossen, jedoch erst am 9. Januar 2023 ausgezahlt wurde. Dabei wurde der Sonderdividendenanspruch der Porsche SE gegen die Volkswagen AG in Höhe von 3,1 Mrd. € mit der verbliebenen Kaufpreisverbindlichkeit für die durch die Porsche SE erworbenen Stammaktien der Porsche AG gegenüber Volkswagen in Höhe von 3,0 Mrd. € aufgerechnet. Diese Dividendenzuflüsse unterlagen keinem Kapitalertragsteuereinbehalt. Im Vergleichszeitraum wurde die der Porsche SE zuzurechnende Bruttodividende von Volkswagen für das Geschäftsjahr 2021 in Höhe von 1.201 Mio. € zunächst unter Abzug der Kapitalertragsteuer inkl. Solidaritätszuschlag in Höhe von 26,375 % bzw. 317 Mio. € ausgezahlt. Die im Wesentlichen mit diesem Kapitalertragsteuerabzug im Zusammenhang stehende Körperschaftsteuererstattung ist im Berichtszeitraum in Höhe von 316 Mio. € unter den erhaltenen Ertragsteuern im Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit enthalten.

Zudem sind im Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit neben einer Zahlung der Volkswagen AG in Höhe von 209 Mio. € aus einem vertraglichen Ausgleichsanspruch (siehe hierzu Abschnitt „Ertragslage des Porsche SE Konzerns“) Zuflüsse aus der Auflösung von Zinsderivaten in Höhe von 97 Mio. € sowie aus erhaltenen Zinsen aus Festgeldanlagen in Höhe von 17 Mio. € (1 Mio. €) enthalten. Gegenläufig wirkten im Berichtszeitraum Mittelabflüsse insbesondere aus gezahlten Zinsen einschließlich Transaktionskosten in Höhe von 248 Mio. € (52 Mio. €) im Zusammenhang mit der Fremdfinanzierung. Sowohl im Berichts- als auch im Vergleichszeitraum waren Mittelabflüsse für operative Holdingaufwendungen enthalten.

Aus der Investitionstätigkeit ergab sich im Geschäftsjahr 2023 ein Mittelabfluss in Höhe von 243 Mio. € (7.287 Mio. €). Dieser resultierte insbesondere aus Veränderungen der Geldanlagen in

¹ Im zusammengefassten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2022 wurde eine Nettoliquidität zwischen minus 6,1 Mrd. € und minus 5,6 Mrd. € prognostiziert. Die Nettoverschuldung entspricht der negativen Nettoliquidität.

² Die Porsche SE hat in der Konzernquartalsmitteilung für das 3. Quartal 2023 mitgeteilt, dass die Nettoliquidität voraussichtlich in der oberen Hälfte des prognostizierten Korridors liegen wird. Die Nettoverschuldung entspricht der negativen Nettoliquidität.

Wertpapiere und Termingelder in Höhe von insgesamt minus 178 Mio. € (Mittelzufluss: 35 Mio. €) sowie Auszahlungen für Erwerbe von Anteilen an Portfolio-beteiligungen bzw. die Teilnahme an einer Folgefinanzierungsrunde bei einer bestehenden Portfolio-beteiligung in Höhe von insgesamt 64 Mio. € (14 Mio. €). Im Vergleichszeitraum ist der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit insbesondere auf Auszahlungen für den Erwerb von Stammaktien an der Porsche AG in Höhe von 7.075 Mio. € (inklusive Anschaffungsnebenkosten) zurückzuführen. Weitere Mittelabflüsse im Vergleichszeitraum resultierten aus Auszahlungen für die Erwerbe von Vorzugsaktien der Volkswagen AG in Höhe von 400 Mio. € sowie für die Teilnahme an einer Kapitalerhöhung der ETS in Höhe von 35 Mio. €. Gegenläufig war im Vergleichszeitraum außerdem ein Mittelzufluss aus der Veräußerung von Anteilen an der PTV in Höhe von 226 Mio. € abzüglich des im Rahmen der Entkonsolidierung abgegangenen Zahlungsmittelbestands der PTV Gruppe in Höhe von 25 Mio. € enthalten.

Aus der Finanzierungstätigkeit ergab sich im Geschäftsjahr 2023 ein Mittelabfluss in Höhe von 1.222 Mio. € (Mittelzufluss: 6.286 Mio. €). Dieser Mittelabfluss resultierte aus den Dividendenzahlungen an die Aktionäre der Porsche SE in Höhe von



783 Mio. € (783 Mio. €) sowie aus der über die Refinanzierung mittels des Schuldscheindarlehens und der Anleihen hinausgehenden Tilgung von Bankdarlehen und Brückenfinanzierung in Höhe von 439 Mio. €. Im Vorjahr war der Mittelzufluss insbesondere auf die Aufnahme von Fremdkapital für die Kaufpreiszahlung für die Stammaktien der Porsche AG in Höhe von 7.070 Mio. € zurückzuführen.

Der Finanzmittelbestand erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2022 auf 494 Mio. € (86 Mio. €). Zudem verfügt die Porsche SE über eine ungezogene Kreditlinie mit einem Volumen von 1,0 Mrd. € und einer Laufzeit bis mindestens September 2026.

Vermögenslage des Porsche SE Konzerns

Die Bilanzsumme des Porsche SE Konzerns erhöhte sich zum 31. Dezember 2023 gegenüber dem 31. Dezember 2022 um 2,8 Mrd. € auf 62,4 Mrd. €.

Die langfristigen Vermögenswerte des Porsche SE Konzerns in Höhe von 61,3 Mrd. € (58,7 Mrd. €) betreffen im Wesentlichen die at Equity bewerteten Anteile an den Kernbeteiligungen. Hierin enthalten ist insbesondere der At-Equity-Buchwert für die Beteiligung an der Volkswagen AG, welcher sich um 2,4 Mrd. € auf 50,7 Mrd. € erhöht hat. Die Erhöhung des Buchwerts ist in Höhe von 5.111 Mio. € auf das laufende At-Equity-Ergebnis, in Höhe von minus 262 Mio. € auf Effekte aus der Fortführung aufgedeckter stiller Reserven und Lasten sowie in Höhe von minus 1.033 Mio. € auf im sonstigen Ergebnis erfasste Aufwendungen und Erträge zurückzuführen. Daneben wirkten sich erfolgsneutrale Anpassungen des Eigenkapitals auf Ebene des Volkswagen Konzerns in Höhe von 15 Mio. € buchwerterhöhend aus. Zugerechnete Dividenden in Höhe von 1.393 Mio. € führten zu einer Verringerung des Buchwerts. Für Erläuterungen zu den ergebniswirksam erfassten Buchwertänderungen wird zudem auf den Abschnitt „Ertragslage des Porsche SE Konzerns“ verwiesen.

Der At-Equity-Buchwert der Kernbeteiligung an der Porsche AG hat sich im Vergleich zum

31. Dezember 2022 um 227 Mio. € auf 10,4 Mrd. € erhöht. Die Erhöhung des Buchwerts ist in Höhe von 643 Mio. € auf das laufende At-Equity-Ergebnis, in Höhe von minus 252 Mio. € auf Effekte aus der Fortführung aufgedeckter stiller Reserven und Lasten sowie in Höhe von minus 42 Mio. € auf im sonstigen Ergebnis erfasste Aufwendungen und Erträge zurückzuführen. Zugerechnete Dividenden in Höhe von 114 Mio. € führten zu einer Verringerung des Buchwerts. Daneben wirkten sich erfolgsneutrale Anpassungen des Eigenkapitals auf Ebene des Porsche AG Konzerns in Höhe von minus 9 Mio. € ebenfalls buchwertmindernd aus. Für Erläuterungen zu den ergebniswirksam erfassten Buchwertänderungen wird zudem auf den Abschnitt „Ertragslage des Porsche SE Konzerns“ verwiesen.

Die langfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerte in Höhe von 103 Mio. € (204 Mio. €) beinhalten neben Anteilen an zum Fair Value bewerteten Portfoliobeteiligungen in Höhe von 98 Mio. € (59 Mio. €) zum Fair Value bewertete Zinssicherungsinstrumente in Höhe von 3 Mio. € (142 Mio. €), die vollständig unter den Anwendungsbereich des Hedge-Accounting fallen. Der Buchwertrückgang resultiert im Wesentlichen aus den im Zuge der Refinanzierung vorgenommenen Auflösungen von Zinssicherungsinstrumenten. Die verbliebenen Zinssicherungsinstrumente weisen zum Bilanzstichtag einen Rückgang des beizulegenden Zeitwerts auf und werden in Höhe von 3 Mio. € in den langfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerten und in Höhe von 43 Mio. € in den langfristigen sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Die kurzfristigen Vermögenswerte in Höhe von 1.030 Mio. € (762 Mio. €) setzen sich insbesondere aus flüssigen Mitteln, Termingeldanlagen und Wertpapieren zusammen. Im Vorjahr enthielten die kurzfristigen Vermögenswerte zudem Ertragsteuerforderungen in Höhe von insgesamt 316 Mio. €, die im Wesentlichen auf einbehaltene Kapitalertragsteuern auf erhaltene Dividendenzahlungen der Volkswagen AG zurückzuführen waren und die im Berichtszeitraum erstattet wurden.

Das Eigenkapital des Porsche SE Konzerns erhöhte sich infolge des positiven Konzern-Gesamtergebnisses zum 31. Dezember 2023 auf insgesamt 55,3 Mrd. € (52,1 Mrd. €). Die Eigenkapitalquote hat sich mit 88,7 % (87,6 %) im Vergleich zum Ende des Geschäftsjahres 2022 erhöht.

Zur Refinanzierung der im Rahmen des Erwerbs von Stammaktien der Porsche AG im Vorjahr aufgenommenen Bankenfinanzierung in Höhe von insgesamt 7,1 Mrd. €, wovon zum 31. Dezember 2022 3,9 Mrd. € auf eine unter den kurzfristigen Finanzschulden ausgewiesene Brückenfinanzierung und 3,2 Mrd. € auf unter den langfristigen Finanzschulden ausgewiesene Bankdarlehen entfielen, hat die Porsche SE im März 2023 ein Schuldscheindarlehen im Volumen von rund 2,7 Mrd. € erfolgreich platziert. Unter einem im Geschäftsjahr 2023 aufgelegten Anleiheprogramm wurde im April 2023 eine erste Anleihe im Volumen von 750 Mio. € begeben. Die Brückenfinanzierung wurde mithilfe des Schuldscheindarlehens, der ersten Anleihe und darüber hinaus aus der Dividendenzahlung der Volkswagen AG vollständig getilgt. Darüber hinaus begab die Porsche SE im Juni 2023 eine Anleihe im Volumen von 500 Mio. € sowie eine Anleihe im Volumen von 750 Mio. €. Die Erlöse aus diesen beiden Anleihen wurden zur anteiligen Ablösung des fünfjährigen Bankdarlehens verwendet (siehe hierzu auch den Abschnitt „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“).

Infolge der Refinanzierung hat sich das Fälligkeitsprofil der Finanzschulden und entsprechend auch der Fristigkeitsausweis in der Konzernbilanz verändert. Die Finanzschulden in Höhe von insgesamt 6,7 Mrd. € (7,1 Mrd. €) werden zum 31. Dezember 2023 in Höhe von 6,6 Mrd. € (3,2 Mrd. €) als langfristig und in Höhe von 0,1 Mrd. € (3,9 Mrd. €) als kurzfristig klassifiziert.

Ertragslage des Volkswagen Konzerns

Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich auf originäre Ergebnisgrößen des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2023. Es ist zu beachten, dass sich das Ergebnis des Volkswagen Konzerns, soweit es auf die Aktionäre der Volkswagen AG entfällt, 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 2023 übertrafen die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns mit 322,3 Mrd. € den Vorjahreswert um 15,5 %. Wesentliche Gründe hierfür waren das gestiegene Volumen sowie die positive Entwicklung in der Preispositionierung und im Mix. Wechselkurseffekte wirkten gegenläufig. Der Vorjahreszeitraum war noch stärker durch eine eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge von Engpässen bei der Teileversorgung negativ beeinflusst. Der Volkswagen Konzern erzielte 81,5 % (82,6 %) seiner Umsatzerlöse im Ausland. Das Bruttoergebnis (Umsatzerlöse minus Kosten der Umsatzerlöse) erhöhte sich um 8,8 Mrd. € auf 61,0 Mrd. €. Die Bruttomarge belief sich auf 18,9 % (18,7 %).

Im Geschäftsjahr 2023 lag das operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns mit 22,6 Mrd. € (22,1 Mrd. €) in der Größenordnung des Vorjahres. Die operative Umsatzrendite betrug 7,0 % (7,9 %). Insbesondere der gestiegene Fahrzeugabsatz und eine verbesserte Preispositionierung standen gestiegenen Produktkosten (insbesondere für Rohstoffe) entgegen. Die Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge-Accounting (insbesondere Rohstoffsicherungen) wirkte sich von Januar bis Dezember 2023 negativ (minus 3,2 Mrd. €) auf das operative Ergebnis aus, während sie im Vorjahreszeitraum das Konzernergebnis um plus 1,8 Mrd. € erhöhte; zudem hatten im Jahr 2022 positive Effekte aus

Derivaten im Finanzdienstleistungsbereich (plus 0,8 Mrd. €) einen erhöhenden Einfluss auf das Konzernergebnis. Im Geschäftsjahr 2023 waren im Zusammenhang mit der Dieseldematik keine wesentlichen Sondereinflüsse zu erfassen (0,4 Mrd. €). Die Entkonsolidierung der Volkswagen Group Rus und ihrer Tochtergesellschaften führte im Jahr 2023 zu einem Verlust von 0,4 Mrd. €. Im Vorjahr waren vor allem Aufwendungen im Rahmen von Wertberichtigungen und Risikovorsorgen als Folge der unmittelbaren Auswirkungen des Russland-Ukraine-Kriegs und Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieseldematik zu berücksichtigen. Das Finanzergebnis erhöhte sich um 0,7 Mrd. € auf 0,6 Mrd. €. Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen lag leicht unter dem Niveau des Vorjahres. Im Zinsergebnis konnten höhere Zinserträge gestiegene Zinsaufwendungen vor allem aufgrund geänderter Zinssätze zur Bewertung von Rückstellungen nicht ausgleichen. Im übrigen Finanzergebnis war das Berichtsjahr unter anderem durch negative Wechselkurseinflüsse vor allem durch die starke Abwertung des argentinischen Peso geprägt. Geringere nicht zahlungswirksame Aufwendungen aus den Anpassungen der Buchwerte von Beteiligungsgesellschaften aufgrund von Börsenkursentwicklungen und Wertminderungstests sowie ein positives Wertpapier- und Fondsergebnis wirkten gegenläufig. Im Vorjahreszeitraum hatten die außerplanmäßige Abschreibung der Beteiligung an der Argo AI und Kursveränderungen im Wertpapier- und Fondsergebnis, insbesondere infolge des Russland-Ukraine-Kriegs, jeweils einen negativen Einfluss.

Das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns nahm im Geschäftsjahr 2023 um 1,1 Mrd. € auf 23,2 Mrd. € zu. Die Umsatzrendite vor Steuern ging auf 7,2 % (7,9 %) zurück. Aus den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag ergab sich ein Aufwand in Höhe von 5,3 Mrd. € (6,2 Mrd. €), die resultierende Steuerquote belief sich auf 22,7 % (28,2 %). Das Ergebnis nach Steuern lag mit 17,9 Mrd. € (15,9 Mrd. €) spürbar über dem Wert des Vorjahres. Das Ergebnis nach Steuern und Minderheiten erhöhte sich um 1,1 Mrd. € auf 16,0 Mrd. €.

Ertragslage des Porsche AG Konzerns

Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich auf originäre Ergebnisgrößen des Porsche AG Konzerns im Geschäftsjahr 2023. Es ist zu beachten, dass sich das Ergebnis des Porsche AG Konzerns – neben der Berücksichtigung über 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 Kaufpreisallokation aufgedeckten stillen Reserven und Lasten, in den nachfolgenden Ausführungen nicht berücksichtigt.

Der Porsche AG Konzern erzielte im Geschäftsjahr 2023 Umsatzerlöse in Höhe von 40,5 Mrd. €. Dies entspricht einem Anstieg von 7,7 % gegenüber dem Vorjahr (37,6 Mrd. €) und resultiert im Wesentlichen aus einem höheren Konzernabsatz bei positiven Produktmix- und Preiseffekten. Gegenläufig wirkte insbesondere die Entwicklung der Währungen chinesischer Renminbi und US-Dollar auf die Umsatzerlöse.

Die Kosten der Umsatzerlöse stiegen um 1,8 Mrd. € auf 28,9 Mrd. € (27,1 Mrd. €) und lagen somit in Relation zu den Umsatzerlösen bei 71,4 % (72,0 %). Trotz Kostensteigerungen von Lieferantenseite konnte aufgrund von Veränderungen im Produktmix eine unterproportionale Entwicklung der Kosten der Umsatzerlöse erreicht werden.

Das Bruttoergebnis konnte entsprechend mit 11,6 Mrd. € (10,5 Mrd. €) um 10,0 % erhöht werden. Somit liegt die Bruttomarge bei 28,6 % (28,0 %).

Die Vertriebskosten stiegen um 0,5 Mrd. € auf 2,9 Mrd. € an und sind in Relation zu den Umsatzerlösen auf 7,1 % (6,3 %) gestiegen. Der Anstieg resultiert unter anderem aus gesteigerten Vertriebsaktivitäten. Die Verwaltungskosten stiegen von 1,7 Mrd. € auf 1,8 Mrd. € an. Das operative Ergebnis des Porsche AG Konzerns konnte im Geschäftsjahr 2023 um 0,5 Mrd. € auf 7,3 Mrd. € gesteigert

werden (6,8 Mrd. €). Die operative Umsatzrendite des Porsche AG Konzerns lag somit bei 18,0 % (18,0 %).

Das Finanzergebnis belief sich auf 91 Mio. € (308 Mio. €). Der Rückgang resultiert im Wesentlichen aus geringeren Zinserträgen aufgrund der im Rahmen des Börsengangs umgesetzten Abspaltung der Darlehensforderung gegen die Porsche Holding Stuttgart GmbH. Zusätzlich wirkten sich geänderte Zinssätze zur Bewertung von Rückstellungen negativ auf das Finanzergebnis aus. Gegenläufig profitierten insbesondere die in Spezialfonds gehaltenen Wertpapiere von einer insgesamt positiven Entwicklung der Kapitalmärkte und dem höheren Zinsniveau. Zusätzlich hatte eine Zuschreibung auf die nach der Equity-Methode bilanzierte Bertrandt AG einen positiven Effekt auf das Finanzergebnis.

Aufgrund der höheren Steuerquote von 30,1 % (29,9 %) stiegen die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag bei einem höheren Ergebnis vor Steuern überproportional auf 2,2 Mrd. € (2,1 Mrd. €). Die Erhöhung der Steuerquote ist auf eine Verschiebung von im Verhältnis niedriger besteuerten Ländern zu höher besteuerten Ländern, auf steuerliche Effekte aus geplanten Dividenden sowie auf geringere Effekte aus der Zwischenergebnis-Eliminierung im Vergleich zum Vorjahr zurückzuführen. Insoweit erhöhte sich das Ergebnis nach Steuern um 0,2 Mrd. € auf 5,2 Mrd. € im Berichtszeitraum.



Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Nach dem 31. Dezember 2023 ergaben sich keine Vorgänge von besonderer Bedeutung für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage.

Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage 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 auch vor dem Hintergrund der aktuellen Herausforderungen insgesamt positiv. Auf Ebene der beiden Kernbeteiligungen – der Volkswagen AG und der Porsche AG – wurde das Geschäft im Geschäftsjahr 2023 insbesondere durch ein weltweit herausforderndes Marktumfeld, Engpässe in der Teileversorgung 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 insbesondere aufgrund eines im Vorjahr enthaltenen, nicht zahlungswirksamen Ertrags in Höhe von 0,6 Mrd. € im Zusammenhang mit dem Erwerb von Volkswagen Vorzugsaktien verringert und lag mit 5,1 Mrd. € um 7,2 % unter dem Vorjahr. Ohne Berücksichtigung dieses Effekts hätte sich das Ergebnis nach Steuern der Porsche SE im Vergleich zum Vorjahr erhöht. Das Ergebnis nach Steuern liegt



innerhalb des im Vorjahr prognostizierten Ergebnis-korridors. Die Ertragslage des Porsche SE Konzerns wurde im abgelaufenen Geschäftsjahr 2023 maßgeblich von der Entwicklung des Volkswagen Konzerns einschließlich des Porsche AG Konzerns geprägt.

Die Nettoverschuldung des Porsche SE Konzerns hat sich im Vergleich zum Vorjahr von 6.672 Mio. € auf 5.717 Mio. € reduziert und liegt innerhalb des im Vorjahr prognostizierten Korridors. Die Finanzlage des Porsche SE Konzerns wurde insbesondere beeinflusst durch erhaltene und gezahlte Dividenden, erhaltene Ertragsteuererstattungen, den Ausgleichsanspruch gegenüber der Volkswagen AG sowie die über die Refinanzierung hinausgehende Tilgung der Bankenfinanzierung.

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



Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung

Risikomanagement- und Internes Kontrollsystem 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 ihrer 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 substanzielle 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 des Porsche SE Konzerns überwacht und steuert die direkten Risiken auf Ebene des Holdingbetriebs der Porsche SE. Auf der Holdingebene werden zudem insbesondere die wesentlichen mittelbaren Risiken aus Beteiligungen betrachtet.

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 operativer 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 grundsätzlich 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.

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 Zwischenholdinggesellschaften. Die Beteiligungsgesellschaften der Porsche SE, insbesondere die Volkswagen AG und die Porsche AG, sind nicht im Geltungsbereich 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 der zukünftigen Entwicklung“, Abschnitt „Chancen und Risiken des Porsche SE Konzerns“ im Unterabschnitt „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 die Passage zum „überprüfenden Risikomanagement“ in Abschnitt „Risikomanagementsystem der Porsche SE“) und unter Berücksichtigung veränderter Rahmenbedingungen kontinuierlich optimiert. Im

Geschäftsjahr 2023 lagen dem Vorstand keine Informationen vor, die auf eine mangelnde Angemessenheit und Wirksamkeit des Risikomanagementsystems und des Internen Kontrollsystems zum 31. Dezember 2023 schließen lassen könnten.

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 „Risikomanagement- und -kontrollsystem 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.

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“, „Digital Security“ 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 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 Lageberichterstellung wesentlichen Beteiligungen.

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



Vor dem Hintergrund der zunehmenden Digitalisierung ergeben sich gestiegene Anforderungen an die Gewährleistung der Informationssicherheit der Porsche SE. Im Rahmen des Risikomanagementsystems der Porsche SE werden Risiken aus der Informationssicherheit durch das Risikofeld „Digital Security“ abgebildet. Die Porsche SE betreibt ein nach ISO/IEC 27001 zertifiziertes Information Security Managementsystem („ISMS“), welches die Bereitstellung und Steuerung von IT-Services für die Geschäftsprozesse der Porsche SE abdeckt.

Zur Steuerung der Risiken aus dem Risikofeld „Compliance“ hat die Porsche SE ein Compliance-Managementsystem 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 eingerichtete Maßnahmen und Prozesse, um präventiv die Regelkonformität des Verhaltens der Mitarbeiter sicherzustellen und Compliance-Verstöße zu vermeiden sowie potenzielles regelwidriges Verhalten aufzuklären, abzustellen und zu ahnden. Ein für die Mitarbeiter einschließlich des Vorstands der Porsche SE verbindlicher Code of Conduct stellt die wichtigsten Grundsätze für rechts- und regelkonformes Handeln dar und dient damit den Mitarbeitern als Orientierungshilfe für die tägliche Arbeit im Umgang mit Kollegen, Geschäftspartnern sowie Dritten. Ergänzt und konkretisiert wird dieser Code of Conduct durch interne Gesellschaftsrichtlinien zur Compliance.

Ergänzend hat die Porsche SE ein Tax-Compliance-Managementsystem implementiert, das die Einhaltung, Überwachung und Erfüllung steuerlicher Pflichten bei der Porsche SE sicherstellen soll.

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 vier identifizierten Risikofelder „Berichterstattung“, „operativer Geschäftsbetrieb“, „Digital Security“ und „Compliance“ werden zum Berichtszeitpunkt jeweils 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 Nettoverschuldung des Porsche SE Konzerns.

Im Berichtsjahr wurden keine wesentlichen nicht-finanziellen Risiken auf Ebene des Porsche SE Holdingbetriebs identifiziert.

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 Nettoverschuldung. 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 Dieseldisussion. Für das Jahr 2024 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-Krieg, den Auseinandersetzungen im Nahen Osten sowie einer Verschärfung der Situation in Ostasien. Über diese Risiken hinaus existieren Einflüsse, die nicht vorhersehbar und deren Folgen nur schwer kontrol-

lierbar sind. Sie könnten im Fall ihres Eintritts die weitere Entwicklung des Volkswagen Konzerns beeinträchtigen und zu adversen Effekten auf Ebene der Porsche SE führen. Solche Risiken können Naturkatastrophen, Pandemien, gewaltsame Auseinandersetzungen und Terroranschläge sowie Unterbrechungen in der Energieversorgung umfassen. Die Einschätzung zu Risiken auf Ebene der Volkswagen AG basiert grundsätzlich auf dem Risiko- und Chancenbericht im Konzernlagebericht 2023 der Volkswagen AG.

Hinsichtlich der Werthaltigkeit der Beteiligung an der Volkswagen AG wurde im Geschäftsjahr 2023 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. In jedem der im Rahmen der Sensitivitätsanalyse betrachteten Szenarien lag der Nutzungswert der Beteiligung an der Volkswagen AG oberhalb des Buchwerts. Der Marktwert der Beteiligung an der Volkswagen AG lag dagegen auf Basis der volumengewichteten Durchschnittskurse zuletzt unterhalb ihres Buchwerts. Infolgedessen wird ein zukünftiger Wertberichtigungsbedarf mit einer mittleren Wahrscheinlichkeit eingeschätzt. Die Methodik zur Einschätzung der Eintrittswahrscheinlichkeit im Risikofeld „Werthaltigkeit Volkswagen“ wurde verfeinert und berücksichtigt nunmehr verstärkt auch die Sicht des Kapitalmarkts auf die Kernbeteiligung an der Volkswagen AG.

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



Nettoverschuldung des Porsche SE Konzerns. Derartige Entwicklungen werden derzeit nicht erwartet.

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 größten Risiken auf Ebene des Porsche AG Konzerns betreffen nach Aussage der Porsche AG strategische Risiken einschließlich Abhängigkeiten von der Lieferkette, geopolitische Bedrohungen – wie der Russland-Ukraine-Krieg, die Auseinandersetzungen im Nahen Osten sowie Spannungen im asiatischen Raum –, weltweite Wirtschafts- und Finanzkrisen sowie ein zunehmendes regulatorisches Umfeld und Versorgungsrisiken aus der Lieferkette und Geopolitik. Weitere Risiken umfassen finanzwirtschaftliche Risiken und Absatzrisiken. Über diese Risiken hinaus existieren Einflüsse, die nicht vorhersehbar und deren Folgen nur schwer kontrollierbar sind. Sie könnten im Fall ihres Eintritts die weitere Entwicklung des Porsche AG Konzerns beeinträchtigen und zu adversen Effekten auf Ebene der Porsche SE führen. Solche Risiken können Naturkatastrophen, Pandemien, gewaltsame Auseinandersetzungen und Terroranschläge sowie Unterbrechungen in der Energieversorgung umfassen. Die Einschätzung zu

Risiken auf Ebene der Porsche AG basiert grundsätzlich auf dem Risiko- und Chancenbericht im Konzernlagebericht 2023 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 die Werthaltigkeit (Risikofeld „Werthaltigkeit Porsche AG“). Im Geschäftsjahr 2023 wurde aufgrund der zum 31. Dezember 2023 unter dem At-Equity-Buchwert der Beteiligung an der Porsche AG liegenden anteiligen Börsenkaptalisierung ein Werthaltigkeitstest durchgeführt. Im Rahmen des Werthaltigkeitstests wurden Sensitivitätsanalysen hinsichtlich wesentlicher Bewertungsparameter betrachtet. In jedem der im Rahmen der Sensitivitätsanalyse betrachteten Szenarien lag der Nutzungswert der Beteiligung an der Porsche AG über dem Buchwert. Der Marktwert der Beteiligung an der Porsche AG lag auf Basis des volumengewichteten Durchschnittskurses zuletzt zudem unterhalb ihres Buchwerts. Infolgedessen wird ein zukünftiger Wertberichtigungsbedarf mit einer mittleren Wahrscheinlichkeit eingeschätzt. Die Methodik zur Einschätzung der Eintrittswahrscheinlichkeit im Risikofeld „Werthaltigkeit Porsche AG“ wurde ebenfalls verfeinert und berücksichtigt nunmehr verstärkt auch die Sicht des Kapitalmarkts auf die Kernbeteiligung an der Porsche AG.

Zudem besteht grundsätzlich das Risiko einer signifikanten Verminderung des erwarteten Dividendenzuflusses von der Porsche AG (Risikofeld „Dividendenzufluss Porsche AG“) mit entsprechenden Auswirkungen auf die Nettoverschuldung 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.

Risiken aus der Finanzierung und der Geldanlage werden regelmäßig überwacht, berichtet und gegebenenfalls durch den Einsatz von Finanzinstrumenten, bspw. 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 über-

wacht. 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 u.a. notwendige Kontrollverfahren, wie bspw. 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 u.a. Derivate wie bspw. 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 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. Geplante Tilgungen der Finanzierung sowie die Zahlung von 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 in Bezug auf die Tilgung der Fremdfinanzierung und aus damit einhergehenden Refinanzierungsbedarfen resultieren. Die Bankenfinanzierung 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 Fälligestellung des ausstehenden 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 und zum Bilanzstichtag Zinssicherungsgeschäfte mit einem Nominalvolumen von 3,3 Mrd. € und Laufzeiten von bis zu ca. 6 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 Zinssicherungsgeschäften 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 2023 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 Dieseldiagnostik. 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 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 den Abschnitt „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.

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

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.

Die steuerliche Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2009 bis 2013 findet weiterhin statt. Es kann daher nicht ausgeschlossen werden, dass neue Erkenntnisse aus der steuerlichen Außenprüfung für die Zeiträume 2009 bis 2013 sowie gesetzliche Änderungen dazu führen, dass sich die Steuerrückstellungen und Zinsen erhöhen oder vermindern bzw. bereits erhaltene Erstattungen teilweise zurückgezahlt werden müssen.

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 Nettoverschuldung 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 Nettoverschuldung 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 Nettoverschuldung des Porsche SE Konzerns um mehr als die Hälfte des Prognosekorridors zu belasten.

nun mit einer mittleren Wahrscheinlichkeit (Vorjahr: unwahrscheinlich) eingeschätzt.

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

Die Risikoeinschätzung stellt sich zum Berichtszeitpunkt wie folgt dar:

Die Risikoeinschätzung der wesentlichen unternehmerischen Risiken des Porsche SE Konzerns anhand der Risikokategorien hat sich in Bezug auf die Risikofelder „Werthaltigkeit Volkswagen“ und „Werthaltigkeit Porsche AG“ verändert. Die Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikofelds „Werthaltigkeit Volkswagen“ wird vor dem Hintergrund der stärkeren Berücksichtigung der Kapitalmarktperspektive nun mit einer mittleren Wahrscheinlichkeit (Vorjahr: unwahrscheinlich) eingeschätzt. Die Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikofelds „Werthaltigkeit Porsche AG“ wird vor dem Hintergrund der stärkeren Berücksichtigung der Kapitalmarktperspektive

Darstellung der Risikoeinschätzung (in Bezug auf die Prognosekorridore)

| | | | | |
|--|---------|--|--|---|
| Mögliches Ausmaß (in Bezug auf die Prognosekorridore) | hoch | <ul style="list-style-type: none"> • Dividendenzufluss Volkswagen • Finanzierung/Finanzinstrumente • Rechtsrisiken • Steuerliche Risiken | <ul style="list-style-type: none"> • Ergebnisbeitrag Volkswagen • Werthaltigkeit Volkswagen • Werthaltigkeit Porsche AG | |
| | moderat | <ul style="list-style-type: none"> • Dividendenzufluss Porsche AG • Ergebnisbeitrag 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 einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Risiken den Fortbestand des Porsche SE Konzerns gefährden könnten.





Risikomanagement- und -kontrollsystem 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 diese Systeme, auch mit Blick auf den Rechnungslegungprozess. 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 2023 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

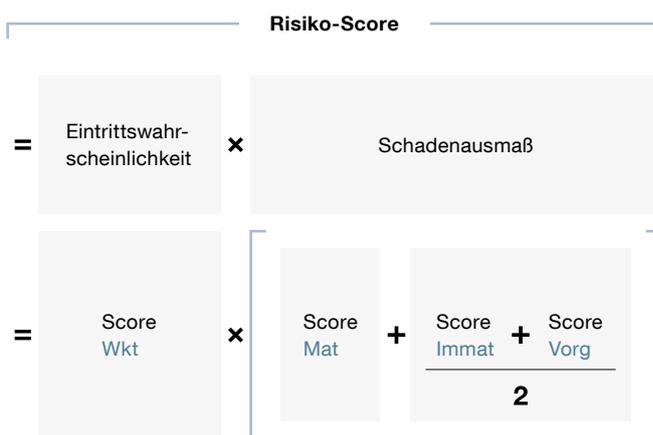
- die Transparenz über die wesentlichen Risiken des Volkswagen Konzerns und deren Steuerung weiter zu erhöhen,
- Einzelsachverhalte zu erörtern, sofern diese ein wesentliches Risiko für den Volkswagen Konzern darstellen,
- Empfehlungen zur Weiterentwicklung des RMS und des IKS auszusprechen, sowie
- 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 bei Bedarf 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.

Ermittlung des Risiko-Score



**Zweite Linie:
Konzern-Risikomanagement und IKS**

Ergänzend zum laufenden operativen Risikomanagement richtet die Abteilung Konzern-Risikomanagement des Volkswagen Konzerns vier-
teljährlich 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.

Für jedes Risiko wird ein Score-Wert ermittelt, der sich aus der Multiplikation des Kriteriums Eintrittswahrscheinlichkeit (Wkt) mit dem potenziellen Schadenausmaß (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 Volkswagen 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 2023 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 der Volkswagen AG 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 bspw. 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 Volkswagen Konzerngesellschaften im Betrachtungsumfang Vorgaben im Hinblick auf abzudeckende Prozessrisiken und Kontrollziele gemacht, um die Wertschöpfungskette standardisiert abzusichern.

Inhaltlich sind neben den Themen zur Finanzberichterstattung bspw. 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 Volkswagen Konzern- Revision

Die Volkswagen 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

Durch die zuvor beschriebenen Elemente des RMS und IKS (erste und zweite Linie) werden die Anforderungen an ein Risikofrüherkennungssystem erfüllt. Die Risikolage des Volkswagen Konzerns wird erfasst, bewertet und dokumentiert und erfüllt somit auch die gesetzlichen Anforderungen. 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 2023 in ihrer jeweiligen Gesamtheit nicht angemessen oder nicht wirksam gewesen wären.

Dessen ungeachtet gibt es inhärente Beschränkungen der Wirksamkeit eines jeden Risikomanagement-, Compliance-Management- und Kontrollsystems. Auch ein als angemessen und wirksam beurteiltes System kann bspw. 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 Meinungen externer Experten berücksichtigt 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 Volkswagen Konzerngesellschaften zu erstellen haben, sind dort im Detail aufgeführt, ebenso wie Vorgaben für die Abbildung und Abwicklung konzerninterner Geschäftsvorfälle sowie für die darauf aufbauende Saldenabstimmung.

Kontrollaktivitäten auf Volkswagen 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 Volkswagen Konzerneinheiten und -gesellschaften erstellt.

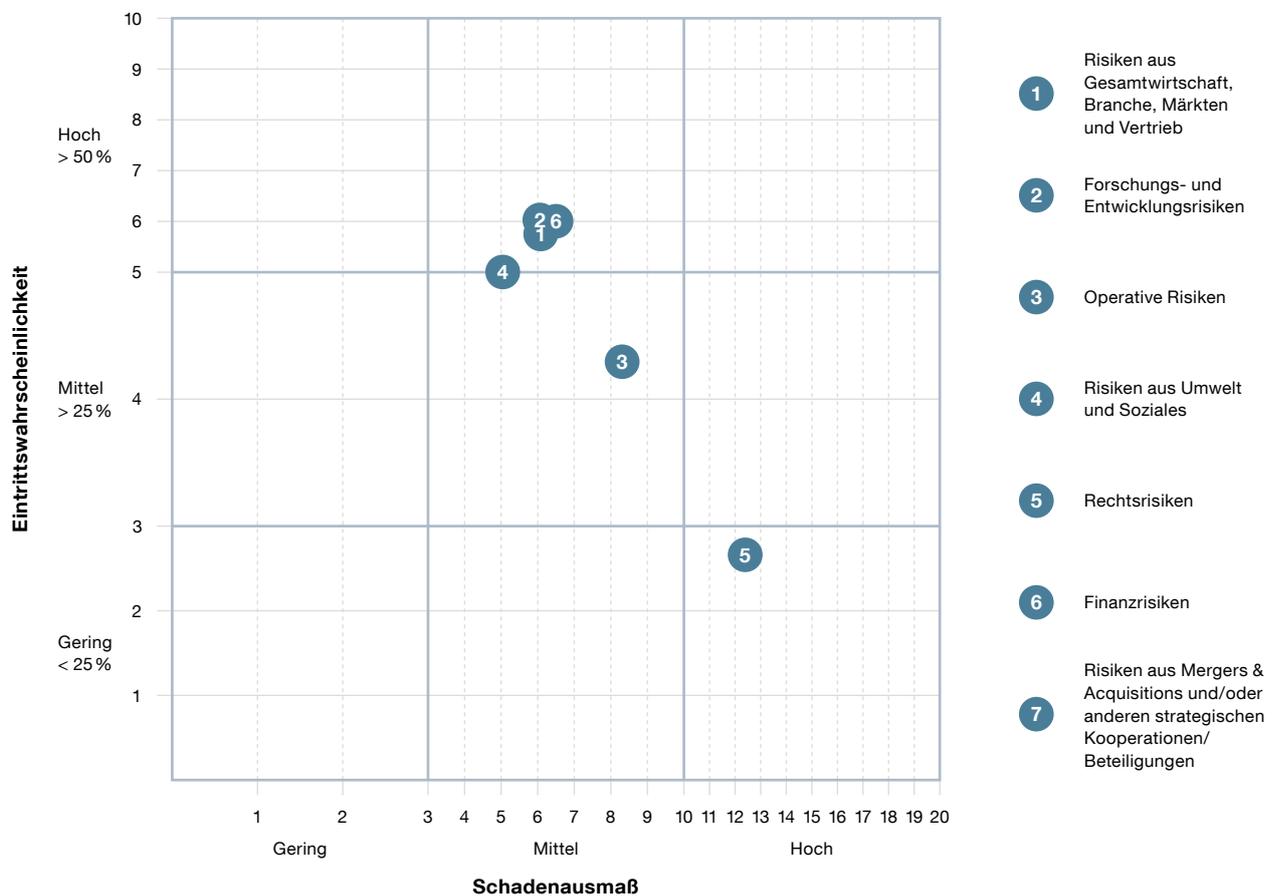
Das rechnungslegungsbezogene Interne Kontrollsystem wird zudem von der Volkswagen Konzernrevision im In- und Ausland unabhängig geprüft.

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 Risikokategorie „Risiken aus Mergers & Acquisitions und/oder anderen strategischen Kooperationen/Beteiligungen“ wurden bei Volkswagen im Berichtsjahr keine Risiken mit entsprechenden Werten gemeldet.

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, Risiken im Bereich Power Engineering, Vertriebsrisiken, Risiken aus dem Russland-Ukraine-Krieg und aus Auseinandersetzungen im Nahen Osten sowie sonstige Einflüsse zusammengefasst. Unter den Risiken aus dem

Russland-Ukraine-Krieg und aus Auseinandersetzungen im Nahen Osten wird von Volkswagen das Risiko beschrieben, dass sich der fortdauernde Russland-Ukraine-Krieg sowie die Auseinandersetzungen im Nahen Osten 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, auswirken. 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 Naturkatastrophen, Pandemien oder gewaltsame Auseinandersetzungen – wie der Russland-Ukraine-Krieg oder die Auseinandersetzungen im Nahen Osten – 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 mittel (Vorjahr: hoch) und das Schadenausmaß mit mittel (Vorjahr: mittel) von Volkswagen bewertet. Die größten Risiken aus dem RQP liegen insbesondere im Bereich der Cyber-Sicherheit und neuer regulatorischer Vorgaben in der IT, in volatilen Beschaffungsmärkten, vor allem im Zusammenhang mit der Teileversorgung, sowie in Qualitätsproblemen.

Zur Risikokategorie „Risiken aus Umwelt und Soziales“ zählen Personalrisiken sowie Risiken aus umweltschutzrechtlichen Auflagen. Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit hoch (Vorjahr: mittel) und das Schadenausmaß mit mittel (Vorjahr: hoch) 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 Dieseldematik sowie steuerrechtliche Risiken subsumiert. Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit gering (Vorjahr: mittel) und das Schadenausmaß mit hoch (Vorjahr: hoch) von Volkswagen bewertet. Die größten Risiken aus dem RQP stehen im Zusammenhang mit der Dieseldematik.

Zur Kategorie „Finanzrisiken“ zählt der Volkswagen Konzern Finanzrisiken, insbesondere aus den Veränderungen von Zinssätzen, Währungskursen, Rohstoffpreisen oder Aktien- und Fondspreisen, Risiken aus Finanzinstrumenten, Liquiditätsrisiken sowie Risiken und Chancen im Finanzdienstleistungsgeschäft. Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit hoch und das Schadenausmaß mit mittel bewertet. In dieser Risikokategorie gab es bei Volkswagen im Vorjahr keine Meldung von Risiken mit einem Score-Wert über 20. Die größten Risiken aus dem RQP resultieren im Wesentlichen aus volatilen Devisenmärkten.

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 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 2023 auf Basis des gegenwärtigen Kenntnisstands und aktueller Einschätzungen von Volkswagen einen Betrag von rund

0,9 Mrd. € (1,4 Mrd. €). Soweit durch Volkswagen bereits hinreichend bewertbar, wurden im Zusammenhang mit der Dieseldematik insgesamt Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 4,0 Mrd. € (4,2 Mrd. €) im Konzernanhang von Volkswagen angegeben, auf die Anlegerverfahren in Deutschland entfallen davon rund 3,8 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. Für weitere Erläuterungen zu den Rechtsrisiken in Zusammenhang mit der Dieseldematik wird auf Anhangangabe [2] des Konzernanhangs für das Geschäftsjahr 2023 verwiesen.

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 Gesamt-Risiko- 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 2024 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-Krieg und den Auseinandersetzungen im Nahen Osten. 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.

Prognosebericht und Ausblick

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung 2024

Den Planungen liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2024 insgesamt mit einer im Vergleich zu 2023 verringerten Dynamik wachsen wird. Die anhaltend hohe Inflation in wichtigen Wirtschaftsregionen und die daraus resultierenden restriktiven geldpolitischen Maßnahmen der Zentralbanken sollten sich weiterhin 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; Risiken bergen insbesondere der Russland-Ukraine-Krieg sowie die Auseinandersetzungen im Nahen Osten. 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 2024 wird eine leichte Aufwertung des Euro im Verhältnis zum US-Dollar erwartet und mit einem ähnlichen Währungskursverhältnis zum britischen Pfund wie im Berichtsjahr gerechnet. Der chinesische Renminbi, der brasilianische Real, der mexikanische Peso, der südafrikanische Rand und die türkische Lira sollten annahmegemäß in unterschiedlichem Ausmaß abwerten. Aufgrund der kritischen wirtschaftlichen Situation in Argentinien und der Unsicherheiten infolge der Präsidentschaftswahl wird für den argentinischen Peso eine starke Abwertung angenommen.

Die weitere Veränderung der Leitzinsen in 2024 wird in den jeweiligen Ländern auf der einen Seite von

der weiteren Inflationsentwicklung und auf der anderen Seite von dem Ausmaß eines möglichen wirtschaftlichen Abschwungs abhängen. Insgesamt wird für 2024 von einem im Durchschnitt gegenüber dem Jahr 2023 verhältnismäßig leicht erhöhten Zinsniveau ausgegangen.

Marktentwicklungen 2024 in Bezug auf die Kernbeteiligungen

Entwicklung der Rohstoffmärkte

Hinsichtlich der Rohstoffmärkte erwartet Volkswagen für 2024 für einige Rohstoffe aufgrund der technologischen Transformation und bedingt durch Angebotsüberhänge weiterhin rückläufige Preise, während bei dem überwiegenden Anteil der Rohstoffe angesichts der erwarteten Erholung der globalen Wirtschaft mit Preisanstiegen gerechnet wird.

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. Krisenbedingte Unterbrechungen der globalen Versorgungskette und dadurch resultierende Auswirkungen auf die Fahrzeugverfügbarkeit können das Neuzulassungsvolumen belasten. Zudem können sich Unsicherheiten aus anhaltenden



Engpässen bei Vorprodukten und Rohstoffen ergeben. Diese können sich zusätzlich durch die Folgen des Russland-Ukraine-Kriegs und der Auseinandersetzungen im Nahen Osten verstärken und zu insbesondere steigenden Materialpreisen und sinkender Verfügbarkeit von Energie führen.

Der Volkswagen Konzern erwartet, dass sich die Märkte für Pkw im Jahr 2024 in den einzelnen Regionen uneinheitlich, aber überwiegend positiv entwickeln werden. Insgesamt wird das weltweite Verkaufsvolumen von Neufahrzeugen voraussichtlich leicht über dem des Vorjahres liegen.

Die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden sich in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln; insgesamt rechnet Volkswagen für 2024 mit einem Verkaufsvolumen leicht über dem Niveau des Vorjahres.

Entwicklung der Märkte für Nutzfahrzeuge

Volkswagen erwartet für 2024, 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 negativ entwickeln, mit regional unterschiedlichen Ausprägungen.

Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten wird für das Jahr 2024 mit einer insgesamt spürbar über dem Niveau des Vorjahres liegenden Nachfrage mit unterschiedlichen regionalen Entwicklungen gerechnet.

Entwicklung der Märkte für Power Engineering

Für das Jahr 2024 wird im Bereich Power Engineering grundsätzlich mit einem weiterhin herausforderndem Marktumfeld gerechnet. Die aktuelle geopolitische Lage sowie die Entwicklung der Energie- und Rohstoffpreise tragen weiterhin zur anhaltenden Verunsicherung in nahezu allen Märkten bei.

Entwicklung der Märkte für Finanzdienstleistungen

Es wird erwartet, dass automobilbezogene Finanzdienstleistungen im Jahr 2024 eine hohe Bedeutung für den weltweiten Fahrzeugabsatz haben werden. Unsicherheiten können sich aus anhaltenden Engpässen bei Vorprodukten und Rohstoffen ergeben, zusätzlich verstärkt durch die Folgen des Russland-Ukraine-Kriegs und die Auseinandersetzungen im Nahen Osten. 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. Die im europäischen Finanzdienstleistungsgeschäft mit Einzelkunden begonnene Verschiebung von Finanzierung zu Leasing wird sich weiter fortsetzen. Dabei dürften integrierte Gesamtlösungen, die mobilitätsnahe Dienstleistungsmodulare 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. Volkswagen erwartet eine zunehmende Bedeutung des Direktgeschäfts zwischen Herstellern und Kunden. Zur Förderung dieses Geschäfts wird die nahtlose Integration von Finanzdienstleistungen in das Online-Fahrzeugangebot zunehmend wichtiger.

Im Bereich der mittelschweren 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 2024 einen erhöhten Bedarf an Telematikdiensten und Serviceleistungen, mit denen sich die Gesamtbetriebskosten senken lassen.

Marktentwicklungen 2024 in Bezug auf die Portfoliobeteiligungen

Entwicklung der Märkte für M&A und Venture Capital

Die Aktivität der globalen Märkte für M&A und Venture Capital ist eng an makroökonomische und geopolitische Faktoren gekoppelt. Aufgrund des gegenüber den Vorjahren stabileren Investitionsumfelds und der geringeren Unsicherheit in Bezug auf das Zinsniveau und die Inflationserwartungen geht die Porsche SE davon aus, dass die M&A-Aktivität im Laufe des Jahres 2024 gegenüber dem Vorjahr zunehmen wird. Obwohl der IPO-Markt als Exit-Option für Private-Equity-Investoren weiterhin als schwierig einzuschätzen ist, erwartet die Porsche SE für 2024, dass sich das Niveau der M&A-Aktivität vom starken Rückgang in den Jahren 2022 und 2023 erholen sollte. Hierzu trägt auch bei, dass die geringere M&A-Aktivität der vergangenen zwei Jahre zu einem Rückstau an Transaktionen von Private-Equity Portfoliounternehmen geführt hat, der sich erwartungsgemäß allmählich auflösen sollte.

Aufgrund des gegenüber den Vorjahren höheren Zinsniveaus erwartet die Porsche SE im globalen Venture Capital Markt weiterhin ein zurückhaltendes Finanzierungsumfeld, aufgrund des Rückgangs der Bewertungsniveaus können sich jedoch Chancen für Investitionen bieten.

Voraussichtliche Entwicklung des Volkswagen Konzerns

Den Planungen von Volkswagen liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2024 insgesamt mit einer im Vergleich zu 2023 verringerten Dynamik wachsen wird. Die anhaltend hohe Inflation in wichtigen Wirtschaftsregionen 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; Risiken bergen insbesondere der Russland-Ukraine-Krieg sowie die Auseinandersetzungen im Nahen Osten. 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 2024 unter herausfordernden Marktbedingungen gegenüber dem Vorjahr um bis zu 3 % wachsen.

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

Volkswagen erwartet für den Konzern und den Bereich Pkw im Jahr 2024, dass die Umsatzerlöse das Vorjahr um bis zu 5 % übertreffen. Die operative Umsatzrendite für den Volkswagen Konzern und den Bereich Pkw wird voraussichtlich zwischen 7 % und 7,5 % liegen. Für den Bereich Nutzfahrzeuge wird bei ebenfalls bis zu 5 % über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen von einer operativen

Umsatzrendite zwischen 8,5 % und 9,5 % ausgegangen. Im Bereich Power Engineering werden Umsatzerlöse um bis zu 2 % über denen des Vorjahres und für das operative Ergebnis einen niedrigen positiven dreistelligen Millionen-Euro-Betrag erwartet. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen rechnet Volkswagen mit 3 % bis 7 % über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen und einem operativen Ergebnis in der Größenordnung von 4,0 Mrd. €.

Für das Jahr 2024 geht der Porsche AG Konzern mit seiner Planung davon aus, dass die durchschnittliche globale Wirtschaftsleistung auf einem im Vergleich zum Berichtsjahr geringeren Niveau weiterwachsen wird. Dies gilt vorbehaltlich sich nicht weiter verschärfender geopolitischer Konflikte und Spannungen mit globalen Auswirkungen. Zudem sind Risiken mit protektionistischen Tendenzen, Turbulenzen auf den Finanzmärkten, strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern sowie den realwirtschaftlichen Auswirkungen weltweit hoher Inflationsraten und Zinsniveaus zu erkennen. Außerdem geht die Prognose auch für 2024 von Schwierigkeiten in der Lieferkette und weiter hohen Preisniveaus bei Vorprodukten und Rohstoffen inklusive Energie aus.

Der Porsche AG Konzern erwartet für das Gesamtjahr 2024 basierend auf den vorgenannten Annahmen eine operative Umsatzrendite in einer Bandbreite von 15 % bis 17 %. In dieser Prognose sind angenommene Umsatzerlöse im Korridor von rund 40 Mrd. € bis 42 Mrd. € enthalten. Insbesondere reduzierte Fahrzeugabsätze, regionale und modellseitige Absatzverschiebungen, das nach wie vor hohe Kostenniveau für die Teileversorgung sowie aufgrund der umfassenden Investitionen steigende Abschreibungen und inflatorisch bedingt höhere Personal- und Sachkosten machen eine Reduzierung der Prognose der operativen Umsatzrendite im Vergleich zum Berichtsjahr notwendig.



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.

Zudem wird das Ergebnis des Porsche SE Konzerns 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 Abweichungen führen können, umfassen vor allem protektionistische Tendenzen, Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie strukturelle Defizite in einzelnen Ländern. Die Wachstumsaussichten werden zudem von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet.

Daneben sind in der Prognose folgende Aspekte berücksichtigt: Die Porsche SE erwartet für das Geschäftsjahr 2024 im Segment Kernbeteiligungen Aufwendungen für den Holdingbetrieb in einem grundsätzlich vergleichbaren Umfang wie im Berichtsjahr bei leicht rückläufigen Finanzierungsaufwendungen. Zudem wird für das Segment Portfolio-beteiligungen – ohne Berücksichtigung von Marktwertänderungen – ein leicht negatives Beteiligungsergebnis auf dem Niveau des Berichtsjahres erwartet, welches im Wesentlichen dem Segmentergebnis nach Steuern entsprechen wird. In Bezug auf die Finanzlage rechnet die Porsche SE im Geschäftsjahr 2024 mit Dividendeneinnahmen in Höhe von insgesamt 1,7 Mrd. € und Dividendenausschüttungen an ihre Aktionäre in Höhe von insgesamt 783 Mio. €. Es wird zudem mit Investitionen in Portfoliobeteiligungen

in einem niedrigen dreistelligen Millionen-Euro-Bereich geplant.

Insbesondere aufgrund der Erwartungen des Volkswagen Konzerns und des Porsche AG Konzerns zu deren künftiger Entwicklung geht die Porsche SE für das Geschäftsjahr 2024 von einem positiven Konzernergebnis nach Steuern zwischen 3,8 Mrd. € und 5,8 Mrd. € aus. Entsprechendes gilt für das Ergebnis nach Steuern des Segments Kernbeteiligungen.

Zum 31. Dezember 2023 weist der Porsche SE Konzern eine Nettoverschuldung in Höhe von 5,7 Mrd. € aus. Zum 31. Dezember 2024 wird eine Nettoverschuldung für den Porsche SE Konzern erwartet, die sich voraussichtlich zwischen 5,0 Mrd. € und 5,5 Mrd. € bewegen wird.



Erklärung zur Unternehmensführung

Nach §§ 289f und 315d HGB müssen börsennotierte Aktiengesellschaften im Lagebericht und Mutterunternehmen, die eine börsennotierte Aktiengesellschaft sind, im Konzernlagebericht eine Erklärung zur Unternehmensführung abgeben. Die Erklärung haben wir auf unserer Internetseite unter

<https://www.porsche-se.com/unternehmen/corporate-governance>

veröffentlicht. Entsprechend den gesetzlichen Vorgaben und den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex („DCGK“ oder „Kodex“) macht die Porsche SE (die „Gesellschaft“) die folgenden Angaben:

I. Grundlagen der Corporate Governance

1. Allgemeine Angaben zum Unternehmen

Die Porsche SE mit Sitz in Stuttgart ist eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart unter der Nummer HRB 724512.

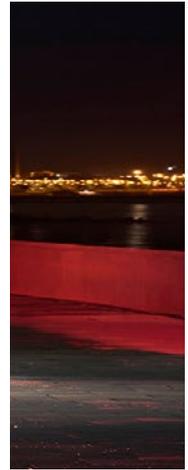
Gegenstand des Unternehmens ist die Leitung von Unternehmen oder die Verwaltung von Beteiligungen an Unternehmen, die in folgenden Geschäftsfeldern oder Teilbereichen davon tätig sind:

- Entwicklung, Konstruktion, Herstellung und Vertrieb von Fahrzeugen, Motoren aller Art und anderen technischen oder chemischen Erzeugnissen sowie von Teilen und Baugruppen für die genannten Produkte;

- Beratung auf dem Gebiet der Entwicklung und Fertigung, insbesondere im Bereich des Fahrzeug- und Motorenbaus;
- Beratung und Entwicklung der Datenverarbeitung sowie die Erstellung und der Vertrieb von Erzeugnissen der Datenverarbeitung;
- Vermarktung von Waren unter Nutzung von Markenrechten;
- Erbringen von Finanz- oder Mobilitätsdienstleistungen;
- Gewinnung, Beschaffung, Verarbeitung und Vertrieb von in der Automobilindustrie verwendbaren Rohstoffen;
- Erzeugung und Beschaffung von Energie, insbesondere erneuerbarer Energien, sowie Handel mit Energie;
- Erwerb, Halten und Verwalten sowie Veräußerung von Immobilien.

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

Grundlagen für die Unternehmensverfassung der Porsche SE sind im Wesentlichen die europäischen SE-Vorschriften, das deutsche SE-Ausführungsgesetz, das deutsche SE-Beteiligungsgesetz, das deutsche Aktiengesetz sowie die satzungsrechtlichen Regelungen



und daneben die Vorgaben des DCGK. Wie bei deutschen Aktiengesellschaften gilt auch in der Porsche SE das duale Leitungssystem mit einer strikten Trennung von Vorstand und Aufsichtsrat. Vorstand und Aufsichtsrat arbeiten dabei im Unternehmensinteresse eng zusammen.

Die Satzung der Porsche SE in ihrer jeweils geltenden Fassung finden Sie auf der Internetseite der Porsche SE unter

<https://www.porsche-se.com/unternehmen/corporate-governance>

2. Unternehmens- bzw. Konzernstruktur

Die Porsche SE ist eine börsennotierte Holdinggesellschaft mit Beteiligungen in den Bereichen Mobilitäts- und Industrietechnologie. Die Beteiligungen der Porsche SE werden nach den Kategorien Kernbeteiligungen und Portfoliobeteiligungen unterschieden.

In der Kategorie der Kernbeteiligungen hält die Porsche SE die Mehrheit der Stammaktien an der Volkswagen AG, Mutterunternehmen des Volkswagen Konzerns¹, einem der weltweit führenden Automobilhersteller. Ebenso der Kategorie der Kernbeteiligungen zuzuordnen ist die Beteiligung von 25 % zuzüglich einer Aktie an den Stammaktien der Porsche AG, einem der erfolgreichsten Sport- und Luxusautomobilhersteller der Welt.

In der Kategorie Portfoliobeteiligungen hält die Porsche SE Minderheitsanteile an Technologieunternehmen in Nordamerika, Europa und Israel.

Diese Beteiligungen werden von der Porsche SE in der Regel auf Zeit gehalten. Solche Beteiligungen zeichnen sich typischerweise durch ein hohes Wachstums- und Wertsteigerungspotential während der Halteperiode aus.

3. Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex (§ 161 AktG)

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

Im Geschäftsjahr 2023 hat die Porsche SE im Dezember 2023 die jährliche Entsprechenserklärung nach § 161 AktG abgegeben.

Wortlaut der Erklärung gemäß § 161 Abs. 1 AktG der Porsche SE vom Dezember 2023:

Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche Automobil Holding SE erklären gemäß § 161 Abs. 1 AktG, dass seit Abgabe der letzten Entsprechenserklärung im Dezember 2022 den vom Bundesministerium der Justiz im amtlichen Teil des Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex („DCGK“) in der Fassung des DCGK vom

¹ Der Begriff Konzern bezieht sich im Folgenden auf den Konzernbegriff nach IFRS.

28. April 2022, veröffentlicht im Bundesanzeiger am 27. Juni 2022, jeweils mit Ausnahme der nachfolgenden Abweichungen entsprochen wurde und auch zukünftig entsprochen wird:

Empfehlung B.5 DCGK:

Gemäß der Empfehlung B.5 DCGK soll für Vorstandsmitglieder eine Altersgrenze festgelegt und in der Erklärung zur Unternehmensführung angegeben werden. Da eine Regelaltersgrenze für Vorstandsmitglieder nicht besteht, wurde und wird dieser Empfehlung nicht entsprochen. Der Aufsichtsrat bestellt die Mitglieder des Vorstands ausschließlich mit Blick auf ihre Qualifikation und ihre Fähigkeit, die Geschäfte der Gesellschaft im Unternehmenswohl zu führen. Die entsprechende Eignung der Vorstandsmitglieder hängt nicht von deren Alter ab. Eine Altersgrenze würde zudem die Auswahl qualifizierter Kandidaten pauschal einschränken und kann diskriminierend wirken.

Empfehlung C.2 DCGK:

Gemäß C.2 DCGK soll für Aufsichtsratsmitglieder eine Altersgrenze festgelegt und in der Erklärung zur Unternehmensführung angegeben werden. Dieser Empfehlung wurde und wird nicht entsprochen. Der Aufsichtsrat ist unverändert der Ansicht, dass die Fähigkeit, den Vorstand bei der Geschäftsführung zu überwachen und zu beraten, nicht bei Erreichen eines bestimmten Alters entfällt. Eine starre Altersgrenze kann sich zudem diskriminierend auswirken.

Empfehlung C.13 Satz 1 DCGK:

Gemäß C.13 Satz 1 DCGK soll der Aufsichtsrat bei seinen Wahlvorschlägen an die Hauptversammlung die persönlichen und die geschäftlichen Beziehungen eines jeden Kandidaten zum Unternehmen, den Organen der Gesellschaft und einem wesentlich an der Gesellschaft beteiligten Aktionär offenlegen. Mit Blick auf diese Empfehlung wurde und wird vorsorglich eine Abweichung erklärt. Die Anforderungen des Kodex sind unbestimmt und in ihrer Abgrenzung und Reichweite unklar. Der Aufsichtsrat hat sich in der Vergangenheit bemüht und wird sich auch in Zukunft bemühen, den Anforderungen von

C.13 Satz 1 DCGK gerecht zu werden, kann aber angesichts der Unbestimmtheit, unklaren Reichweite und Abgrenzung der Empfehlung nicht ausschließen, dass dieser Empfehlung nicht voll entsprochen wurde bzw. wird.

Empfehlung G.1, 1. Spiegelstrich DCGK:

In G.1, 1. Spiegelstrich DCGK wird empfohlen, dass im Vergütungssystem festgelegt werden soll, wie für die einzelnen Vorstandsmitglieder die Ziel-Gesamtvergütung bestimmt wird und welche Höhe die Gesamtvergütung nicht übersteigen darf (Maximalvergütung). Diese Empfehlung wird zum Teil in dem Sinne interpretiert, dass der Aufsichtsrat im Vergütungssystem eine Maximalvergütung für jedes Vorstandsmitglied einzeln festlegen soll. Der Aufsichtsrat der Porsche Automobil Holding SE hat im Vergütungssystem im Einklang mit den aktienrechtlichen Bestimmungen eine kollektive Maximalvergütung für den Vorstand insgesamt festgelegt. Auch soll in den Vorstandsdienstverträgen künftig – wie bisher – nicht zwingend eine vertraglich festgelegte Maximalgesamtvergütung festgelegt werden. Hintergrund ist, dass während der grundsätzlichen vierjährigen Geltungsdauer des Vergütungssystems von Fall zu Fall über die individuelle Maximalvergütung im Rahmen der festgelegten Maximalvergütung für den Gesamtvorstand entschieden werden können soll. Es wird daher vorsorglich erklärt, dass der Empfehlung aus G.1, 1. Spiegelstrich DCGK insoweit nicht voll entsprochen wurde und wird, als keine Maximalvergütung für die Vorstandsmitglieder einzeln im Vergütungssystem festgelegt ist.

Empfehlung G.10 Satz 1 DCGK:

G.10 Satz 1 DCGK empfiehlt, dass die dem Vorstandsmitglied gewährten variablen Vergütungsbeiträge von ihm unter Berücksichtigung der jeweiligen Steuerbelastung überwiegend in Aktien der Gesellschaft angelegt oder entsprechend aktienbasiert gewährt werden sollen. Das Vorstandsvergütungssystem der Porsche Automobil Holding SE und die VorstandsDienstverträge der amtierenden Vorstandsmitglieder (soweit sie eine variable Vergütung beinhalten) sehen weder eine Investitionspflicht in

Aktien der Gesellschaft noch eine aktienbasierte variable Vergütung vor. Dies beruht auf der Erwägung, dass der Aktienkurs der Gesellschaft im Fall der Porsche Automobil Holding SE maßgeblich von externen, vom Vorstand nicht kontrollierbaren Faktoren abhängt und daher aus Sicht des Aufsichtsrats keine sinnvolle Incentivierungsfunktion haben kann. Der Empfehlung aus G.10 Satz 1 DCGK wurde und wird daher nicht entsprochen.

Empfehlung G.10 Satz 2 DCGK:

G.10 Satz 2 DCGK empfiehlt, dass das Vorstandsmitglied über die langfristig variablen Gewährungsbeträge erst nach vier Jahren verfügen können soll. Im Vorstandsvergütungssystem und in den Vorstandsdiensverträgen der amtierenden Vorstandsmitglieder (soweit diese eine variable Vergütung beinhalten) ist weiterhin ein zweijähriger Zurückbehaltungszeitraum im Anschluss an das bonusrelevante Geschäftsjahr vorgesehen. Damit wird abweichend von G.10 Satz 2 DCGK im Grundsatz eine Verfügung über den langfristig orientierten Bonusanteil zum Auszahlungszeitpunkt nach Ablauf von drei Jahren ermöglicht. Aus Sicht des Aufsichtsrats ist für die Vergütung der Mitglieder des Vorstands der Porsche Automobil Holding SE ein zweijähriger Zurückbehaltungszeitraum im



Anschluss an das bonusrelevante Geschäftsjahr ausreichend und eine auf vier Jahre verlängerte Zurückbehaltung in Bezug auf die langfristige Bonuskomponente nicht angemessen. Der Empfehlung aus G.10 Satz 2 DCGK wurde und wird daher nicht entsprochen.

Empfehlung G.12 DCGK:

G.12 DCGK empfiehlt, dass im Fall der Beendigung eines Vorstandsvertrags die Auszahlung noch offener variabler Vergütungsbestandteile, die auf die Zeit bis zur Vertragsbeendigung entfallen, nach den ursprünglich vereinbarten Zielen und Vergleichsparametern und nach den im Vertrag festgelegten Fälligkeitszeitpunkten oder Haltedauern erfolgen soll. Mit dem ehemaligen Mitglied des Vorstands Herrn Philipp von Hagen wurde anlässlich seines Ausscheidens aus dem Vorstand der Gesellschaft vereinbart, die bis zur Vertragsbeendigung noch ausstehenden Erfolgstantiemen für die Jahre 2020 und (anteilig) 2021 auf dem Vorjahresniveau festzusetzen und die ursprünglich vorgesehenen Festsetzungs- bzw. Auszahlungsvoraussetzungen für die Erfolgstantiemen der Jahre 2018 bis (anteilig) 2021 (positives Konzernergebnis und positive Netto-Liquidität der Porsche Automobil Holding SE) nicht anzuwenden. Die ursprünglich für die noch offene variable Vergütung vereinbarten Ziele für Herrn von Hagen wurden und werden damit nicht unverändert für die Zeit bis zur Vertragsbeendigung angewendet. Es wird daher erklärt, dass der Empfehlung aus G.12 DCGK in Bezug auf die noch ausstehenden variablen Vergütungszahlungen für Herrn von Hagen für die Jahre 2018 bis 2021 nicht entsprochen wurde und zukünftig nicht entsprochen wird.

Empfehlung G.13 Satz 1 DCGK:

G.13 Satz 1 DCGK empfiehlt, dass Zahlungen an ein Vorstandsmitglied bei vorzeitiger Beendigung der Vorstandstätigkeit den Wert von zwei Jahresvergütungen nicht überschreiten (Abfindungs-Cap) und nicht mehr als die Restlaufzeit des Anstellungsvertrags vergüten sollen. Die mit Herrn von Hagen im Zusammenhang mit seinem Ausscheiden getroffene Vereinbarung, mit der eine Fixierung der



Erfolgstantiemen für die Jahre 2020 und (anteilig) 2021 auf dem Vorjahresniveau und eine Nichtanwendung der Auszahlungsvoraussetzungen auf die Erfolgstantiemen für die Jahre 2018 bis (anteilig) 2021 vereinbart wurde, könnte unter Umständen dazu führen, dass Herr von Hagen für die Restlaufzeit des mit ihm bestehenden Anstellungsvertrags eine höhere Vergütung erhält, als er bei unveränderter Vertragsfortführung erhielte (z.B. wenn sich später herausstellt, dass die ursprünglich vereinbarten Auszahlungsvoraussetzungen für die Auszahlung der noch offenen Erfolgstantiemen für 2018 bis 2021 in einem oder mehreren Jahren nicht erfüllt sind). In einem solchen Fall würde der Empfehlung in G.13 Satz 1 DCGK aufgrund der getroffenen Ausscheidensvereinbarung mit Herrn von Hagen nicht entsprochen. Es wird daher vorsorglich erklärt, dass im Zusammenhang mit der mit Herrn von Hagen getroffenen Ausscheidensvereinbarung der Empfehlung aus G.13 Satz 1 DCGK nicht entsprochen wurde und zukünftig nicht entsprochen wird.

II. Vorstand

1. Zusammensetzung des Vorstands

Der Vorstand der Porsche SE besteht aus mindestens zwei Personen. Der Aufsichtsrat kann eine höhere Zahl an Mitgliedern bestimmen.

Im Geschäftsjahr 2023 bestand der Vorstand aus vier Personen, den Herren Hans Dieter Pötsch (Vorstandsvorsitzender), Dr. Manfred Döss (Vorstand für Recht und Compliance), Dr. Johannes Lattwein (Vorstand für Finanzen und IT) und Lutz Meschke (Vorstand für Beteiligungsmanagement).

Herr Pötsch ist neben seinem Vorstandsmandat bei der Porsche SE Aufsichtsratsvorsitzender der Volkswagen AG und Mitglied im Aufsichtsrat der Porsche AG. Herr Dr. Döss ist zudem Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG und verantwortet dort das Ressort Integrität und Recht; er ist außerdem Aufsichtsratsvorsitzender der AUDI AG. Herr Meschke ist auch stellvertretender Vorsitzender des Vorstands und Vorstand Finanzen und IT der Porsche AG. Weitere Informationen über die Mitglieder des Vorstands sind unter

<https://www.porsche-se.com/unternehmen/vorstand> abrufbar.

Der Aufsichtsrat achtet bei der Bestellung von Vorstandsmitgliedern darauf, dass der Vorstand insgesamt über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung seiner Aufgaben erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und Erfahrungen verfügt. Um diesen Anforderungen Rechnung zu tragen, hat der Aufsichtsrat unter anderem ein Diversitätskonzept beschlossen, mit dem eine vielfältige Besetzung des Vorstands angestrebt wird. Die Gesellschaft ist der Überzeugung, dass eine vielfältige Besetzung des Vorstands die Meinungs- und Kenntnisvielfalt fördert und hilft, ausgewogene Entscheidungen zu treffen und operative und finanzielle Chancen und Risiken frühzeitig

zu erkennen. Ungeachtet dessen ist für die Besetzung einer konkreten Vorstandsposition stets das Unternehmensinteresse unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls maßgebend. Der Aufsichtsrat orientiert sich daher in erster Linie an den fachlichen Kenntnissen und der persönlichen Eignung der Kandidaten.

Bei der Zusammensetzung des Vorstands sollen nach Möglichkeit insbesondere die folgenden Diversitätsaspekte mit den darin zum Ausdruck gebrachten Zielvorstellungen berücksichtigt werden:

- Unter Berücksichtigung der für ein Vorstandsamt erforderlichen Erfahrungen sollen im Vorstand unterschiedliche Altersgruppen angemessen repräsentiert sein. Konkrete Vorgaben in Bezug auf das Alter einzelner oder aller Vorstandsmitglieder sollen dabei nicht gemacht werden, um den Aufsichtsrat und den Präsidialausschuss bei der Auswahl geeigneter Kandidaten nicht über Gebühr einzuschränken. Insbesondere besteht für die Mitglieder des Vorstands keine Regelaltersgrenze oder Grenze für die Zugehörigkeitsdauer.
- Der Aufsichtsrat hat zuletzt im Jahr 2022 gemäß § 111 Abs. 5 AktG für den Frauenanteil im Vorstand eine Zielgröße von 25 % mit einer Umsetzungsfrist bis zum 31. Mai 2027 beschlossen. Für das Diversitätskonzept des Vorstands wurde keine hiervon abweichende Zielgröße festgelegt. Die durch das Zweite Führungspositionen-Gesetz (FüPoG II) eingeführten geschlechterspezifischen Anforderungen an die Zusammensetzung des Vorstands finden bei der Porsche SE keine Anwendung.
- Die Mitglieder des Vorstands sollen sich im Hinblick auf ihren Bildungs- und beruflichen Hintergrund ergänzen und ein möglichst breites Spektrum von Kenntnissen und Erfahrungen abdecken. Dabei soll insbesondere der Rolle der Gesellschaft als beteiligungsverwaltende Holding und dem jeweiligen Beteiligungsportfolio der Gesellschaft angemessen Rechnung getragen werden.

- Bei der Zusammensetzung des Vorstands soll auf angemessene Internationalität geachtet werden, um dem Umstand Rechnung zu tragen, dass die Gesellschaft sowohl ausländische Beteiligungen als auch deutsche Beteiligungen mit internationalen Aktivitäten hält. Vor diesem Hintergrund soll mindestens ein Vorstandsmitglied über internationale Erfahrung verfügen. Diese soll insbesondere aus einer beruflichen Tätigkeit oder Ausbildung im Ausland oder aus seiner Herkunft resultieren.

Die Umsetzung des Diversitätskonzepts erfolgt durch den Aufsichtsrat, der bei der Bestellung von Vorstandsmitgliedern die vorstehend beschriebenen Diversitätskriterien und deren Ziele berücksichtigt.

Die Anforderungen des Diversitätskonzepts für den Vorstand werden – mit Ausnahme der Zielgröße für den Frauenanteil, für den eine Umsetzungsfrist bis zum 31. Mai 2027 läuft – erfüllt.

§ 76 Abs. 4 AktG bestimmt, dass der Vorstand für den Frauenanteil in den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands Zielgrößen und eine Frist für die Erreichung dieser Zielgrößen festlegt. Mit Beschluss vom 22. Juni 2022 hat der Vorstand erneut Zielgrößen für den Frauenanteil der beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands in Höhe von jeweils 25 % beschlossen und hat hierfür eine Umsetzungsfrist bis zum 31. Mai 2027 bestimmt. Derzeit beträgt der Frauenanteil auf der ersten Führungsebene 33 % und auf der zweiten Führungsebene 25 %.

Entsprechend der Empfehlung B.2 Halbsatz 1 DCGK sorgt der Aufsichtsrat gemeinsam mit dem Vorstand für eine langfristige Nachfolgeplanung im Vorstand. Der für Vorstandsangelegenheiten zuständige Präsidialausschuss hat sich auch im Geschäftsjahr 2023 eingehend mit diesem Thema befasst. Zu diesem Themenkreis werden außerdem regelmäßig Gespräche zwischen dem Präsidialausschuss und den Vorstandsmitgliedern geführt. Sofern die Neubesetzung eines Vorstandsressorts erforderlich werden sollte, werden in einem



strukturierten Prozess geeignete Kandidaten identifiziert. Dabei kann die Gesellschaft sowohl qualifizierte gesellschaftsinterne als auch -externe Kandidaten berücksichtigen. Ebenfalls nicht ausgeschlossen ist, dass einzelne der derzeit bestehenden Vorstandsressorts bei einer etwaigen Veränderung im Vorstand zusammengelegt werden.

2. Arbeitsweise des Vorstands

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

Bei der Unternehmensführung wurden im Berichtsjahr Interessenkonflikte, die sich unter anderem aus Doppelmandaten (z.B. bei der Porsche SE auf der einen und bei der Volkswagen AG oder der Porsche AG auf der anderen Seite) ergeben konnten, unter Berücksichtigung des Unternehmensinteresses der Porsche SE entsprechend behandelt. Bspw. haben sich Herr Pötsch und Herr Dr. Döss nicht an der Beschlussfassung über das Stimmverhalten der Porsche SE in der Hauptversammlung der Volkswagen AG beteiligt. Ebenso haben Herr Pötsch und Herr Meschke nicht an der Beschlussfassung über das Stimmverhalten der Porsche SE in der Hauptversammlung der Porsche AG teilgenommen.

Die Mitglieder des Vorstands tragen gemeinschaftlich die Verantwortung für die gesamte Geschäftsführung. Sie entscheiden in ihrer Gesamtheit über alle Angelegenheiten von wesentlicher oder grundsätzlicher Bedeutung. Unbeschadet dieser Gesamtverantwortung leitet jedes Vorstandsmitglied den ihm zugewiesenen Geschäftsbereich selbständig, soweit nicht – bei Angelegenheiten von wesentlicher oder grundsätzlicher Bedeutung – der Gesamtvorstand zur Entscheidung zuständig ist.

Der Vorstand informiert den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend über alle für das Unternehmen relevanten Fragen der Strategie, der Planung, der Geschäftsentwicklung, der Risikolage, des Risikomanagements einschließlich der das interne Kontrollsystem betreffenden organisatorischen Risiken und der Compliance des Unternehmens und stimmt mit dem Aufsichtsrat die strategische Ausrichtung ab. Dem Vorstandsvorsitzenden obliegt die Organisation und die Koordinierung des Dienstverkehrs mit dem Aufsichtsrat und den Mitgliedern des Aufsichtsrats; er hat für die rechtzeitige, gewissenhafte und umfassende Information des Aufsichtsrats zu sorgen und durch ständigen Austausch mit dem Aufsichtsratsvorsitzenden sowie durch fortlaufende Beratung mit ihm die Grundlagen für eine gedeihliche Entwicklung der Porsche SE zu sichern.

Der Vorstand benötigt bei bestimmten Arten von Geschäften die vorherige Zustimmung des Aufsichtsrats. Dazu zählen unter anderem der Erwerb und die Veräußerung von Unternehmen und Unternehmensbeteiligungen, sofern der Wert der Maßnahme im Einzelfall den Betrag von 25 Mio. € übersteigt, die Errichtung und Auflösung von Beteiligungsgesellschaften und die Begründung und Auflösung von Standorten, soweit der jeweilige Vorgang von erheblicher Bedeutung für die



Gesellschaft ist, und die Übernahme von Bürgschaften, Schuldversprechen und Garantien außerhalb der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit, sofern der Wert des Rechtsgeschäfts im Einzelfall den Betrag von 5 Mio. € übersteigt sowie bei Rechtsgeschäften mit Stammaktionären, Aufsichtsratsmitgliedern oder Angehörigen solcher Personen außerhalb der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit.

Vorstandssitzungen werden regelmäßig und grundsätzlich einmal im Monat abgehalten. Sie werden vom Vorstandsvorsitzenden einberufen. Auf Verlangen eines Vorstandsmitglieds ist der Vorstandsvorsitzende zur Einberufung einer Vorstandssitzung verpflichtet. Im Geschäftsjahr 2023 traf der Vorstand in der Regel zweimal im Monat zu Sitzungen zusammen.

Der Vorstand ist beschlussfähig, wenn alle Vorstandsmitglieder geladen sind und mindestens die Hälfte seiner Mitglieder persönlich oder durch elektronische Medien an der Sitzung teilnimmt. Beschlüsse werden mit der Mehrheit der Stimmen der teilnehmenden Mitglieder gefasst. Abweichend von Art. 50 Abs. 2 Satz 1 SE-VO gibt die Stimme des Vorsitzenden bei Stimmengleichheit nicht den Ausschlag. Der Vorstandsvorsitzende bestimmt die Art der Abstimmung. Wenn kein Vorstandsmitglied widerspricht, können Entscheidungen auch im Umlaufwege getroffen werden.

3. Instrumente der Unternehmensführung

Im Rahmen einer verantwortungsvollen Unternehmensführung der Porsche SE hat die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften höchste Priorität. Die Porsche SE befolgt die Empfehlungen des DCGK sowohl hinsichtlich seiner auf die Einzelgesellschaft

bezogenen Empfehlungen als auch hinsichtlich seiner konzernbezogenen Empfehlungen in dem jeweils in der Erklärung zum DCGK und etwaigen Aktualisierungen zum Ausdruck kommenden Umfang. Darüber hinaus hat der Vorstand der Porsche SE interne Richtlinien aufgestellt, die die Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen gewährleisten sollen, da das Ansehen der Porsche SE durch das Auftreten, das Verhalten und das Handeln jedes Einzelnen im Unternehmen mitgeprägt wird.

Die Führungskräfte der Porsche SE tragen maßgeblich die Verantwortung dafür, dass die Richtlinien und Regelungen im Unternehmen konsequent beachtet und eingehalten werden. Jede Führungskraft muss im täglichen Geschäft stets darauf bedacht sein, ihren Mitarbeitern eine größtmögliche Handlungsfreiheit zu gewähren, ohne dabei jedoch die Grundsätze der ordnungsgemäßen Unternehmensführung außer Acht zu lassen. Um dies zu gewährleisten, schult die Porsche SE ihre Führungskräfte und Mitarbeiter regelmäßig mit den Regelungsinhalten ihrer internen Richtlinien.

Die Führungskräfte der Porsche SE sorgen dafür, dass die vorstehenden Unternehmensführungspraktiken in den in ihrem Konzernabschluss vollkonsolidierten Tochterunternehmen eingehalten werden, soweit sie dort einen Anwendungsbereich haben. Sowohl die Volkswagen AG als auch die Porsche AG als bedeutendste Beteiligungen der Porsche SE entscheiden in eigener Verantwortung über die im jeweiligen Konzern anzuwendenden Unternehmensführungspraktiken und berichten darüber in ihren jeweiligen Konzernlageberichten, wobei der Porsche AG Konzern einen Teil des Volkswagen Konzerns bildet.

Rechnungslegung und Abschlussprüfung

Der Konzernabschluss der Porsche SE wird unter Anwendung der International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen handelsrechtlichen Vorschriften aufgestellt. Grundlage des Jahresabschlusses der Porsche SE als Muttergesellschaft des Porsche SE Konzerns sind die Rechnungslegungsvorschriften des Handelsgesetzbuchs und die besonderen Rechnungslegungsvorschriften des Aktiengesetzes. Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2023 und für die prüferische Durchsicht des Halbjahresfinanzberichts 2023 ist die Grant Thornton AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Düsseldorf, als unabhängige Wirtschaftsprüfungsgesellschaft. Darüber hinaus werden die der Entsprechenserklärung gemäß § 161 Abs. 1 AktG zugrundeliegenden Tatsachen bei der Durchführung der Abschlussprüfung berücksichtigt. Sofern durch den Abschlussprüfer Tatsachen festgestellt werden, aus denen sich eine Unrichtigkeit der Entsprechenserklärung ergibt, wird der Vorsitzende des Prüfungsausschusses darüber informiert. Zudem ist der Abschlussprüfer dazu aufgefordert, solche Unrichtigkeiten im Prüfungsbericht zu vermerken.

Compliance

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

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

Um Mitarbeitern sowie Dritten die Möglichkeit einzuräumen, Hinweise auf eventuelle Rechtsverstöße im Unternehmen zu geben, hat die Porsche SE unterschiedliche Meldewege eingerichtet. Eingehende Hinweise werden streng vertraulich behandelt. Der Schutz des Hinweisgebers hat für die Gesellschaft höchste Priorität.

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

Ebenso werden Compliance und Integrität bei der Porsche SE durch einen für die Beschäftigten sowie für den Vorstand der Porsche SE verbindlichen Verhaltenskodex („Code of Conduct“) sichergestellt. Dieser Code of Conduct wird durch interne Gesellschaftsrichtlinien zur Compliance sowie zu ausgewählten Themenbereichen in ihrer jeweils gültigen Fassung konkretisiert und ergänzt.

Risikomanagementsystem und Internes Kontrollsystem

Der Porsche SE Konzern verfügt über ein Porsche SE konzernweites Risikomanagement- und Internes Kontrollsystem, mit dessen Hilfe die Unternehmensleitung wesentliche Risiken frühzeitig erkennt und dadurch in die Lage versetzt wird, rechtzeitig erforderliche Gegenmaßnahmen einzuleiten. Die Ausgestaltung des Risikomanagementsystems und des internen Kontrollsystems liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Vorstands und erfolgt gemäß § 91 Abs. 3 AktG unter Berücksichtigung des



Umfangs der Geschäftstätigkeit und der Risikolage des Unternehmens. Das Risikomanagement- und interne Kontrollsystem im Porsche SE Konzern wird fortlaufend auf seine Wirksamkeit geprüft und unter Berücksichtigung veränderter Rahmenbedingungen kontinuierlich optimiert. Im Geschäftsjahr 2023 lagen Vorstand und Aufsichtsrat keine Informationen vor, die auf eine unzureichende Angemessenheit und Wirksamkeit des Risikomanagementsystems und des internen Kontrollsystems schließen lassen könnten. Weitere Einzelheiten zum Risikomanagement- und internen Kontrollsystem werden im Kapitel „Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung“ im Geschäftsbericht erläutert.

Kommunikation und Transparenz

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

<https://www.porsche-se.com>

(„Porsche SE-Homepage“), auf der sämtliche Pressemitteilungen und Finanzberichte ebenso

eingestellt sind wie die Satzung der Porsche SE, die Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat und Informationen zur Hauptversammlung.

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

Umwelt-, Arbeitnehmer- und Sozialbelange sowie Achtung von Menschenrechten

Die Porsche SE misst Umwelt-, Arbeitnehmer- und Sozialbelangen sowie der Achtung der Menschenrechte eine hohe Bedeutung bei. Dies spiegelt sich auch in mehreren Beteiligungen der Porsche SE wider, in deren jeweiligen Geschäftsmodellen Nachhaltigkeitsaspekte verankert sind. Die Porsche SE geht davon aus, dass die Bedeutung von Nachhaltigkeitsaspekten in den Geschäftsmodellen von Beteiligungen der Porsche SE noch weiter zunimmt. In diesem Zusammenhang spielt für die Porsche SE auch das Thema Environmental, Social, Governance („ESG“), welches die Grundprinzipien des nachhaltigen Wirtschaftens beschreibt, eine zentrale Rolle. Vorstand und Aufsichtsrat erkennen die besondere



Bedeutung ESG-relevanter Themen für die Unternehmenstätigkeit der Porsche SE ausdrücklich an. Die vom Aufsichtsrat benannte ESG-Expertin im Aufsichtsrat ist Frau Mag. Marianne Heiß.

4. Vergütung

Der Aufsichtsrat hat das aktuell angewandte Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands der Porsche SE am 3. Dezember 2020 beschlossen. Die Vorstandsvergütung setzt sich danach aus fixen, erfolgsunabhängigen sowie variablen, erfolgsabhängigen Vergütungsbestandteilen zusammen. Dieses Vergütungssystem wurde der Hauptversammlung am 23. Juli 2021 zur Billigung vorgelegt und einstimmig durch die Hauptversammlung gebilligt. Der Aufsichtsrat hat dieses Vergütungssystem fortentwickelt und das überarbeitete Vergütungssystem am 4. Dezember 2023 beschlossen. Das überarbeitete Vergütungssystem soll der ordentlichen Hauptversammlung im Jahr 2024 zur Billigung vorgelegt werden und im Fall der Billigung durch die Hauptversammlung rückwirkend zum 1. Januar 2024 Anwendung finden. Die Vorstandsvergütung setzt sich nach diesem fortentwickelten System weiterhin aus fixen, erfolgsunabhängigen sowie variablen, erfolgsabhängigen Vergütungsbestandteilen zusammen.

Der durch den Vorstand und Aufsichtsrat zu erstellende Vergütungsbericht über das Geschäftsjahr 2023 und der Vermerk des Abschlussprüfers gemäß § 162 AktG und das aktuell angewandte Vergütungssystem gemäß § 87a Abs. 1 und 2 Satz 1 AktG werden sowohl auf unserer Internetseite unter

<https://www.porsche-se.com/unternehmen/corporate-governance>

als auch als Teil des Geschäftsberichts veröffentlicht.

5. Wertpapiertransaktionen der Vorstandsmitglieder

Nach Maßgabe des Art. 19 der europäischen Marktmissbrauchsverordnung sind Mitglieder des Vorstands sowie in enger Beziehung zu ihnen stehende Personen verpflichtet, Eigengeschäfte in Aktien oder Schuldtiteln der Porsche SE oder damit verbundenen Derivaten oder anderen damit verbundenen Finanzinstrumenten offenzulegen. Die Porsche SE veröffentlicht Meldungen über derartige Transaktionen unter anderem auf der Porsche SE-Homepage.

III. Aufsichtsrat

1. Zusammensetzung des Aufsichtsrats

Die Größe und Zusammensetzung des Aufsichtsrats der Porsche SE bestimmen sich nach den europäischen SE-Vorschriften und einer mit Vertretern der europäischen Porsche-Arbeitnehmer im Jahr 2007 abgeschlossenen und durch Vereinbarungen vom 1. Februar 2017 und vom 9. September 2022 geänderten Mitbestimmungsvereinbarung sowie den Regelungen der Satzung.

Der Aufsichtsrat besteht ausschließlich aus von der Hauptversammlung zu bestellenden Mitgliedern (Anteilseignervertreter). Der Aufsichtsrat besteht satzungsgemäß aus zehn Anteilseignervertretern, die auf der Porsche SE-Homepage unter

<http://www.porsche-se.com/unternehmen/aufsichtsrat>

aufgeführt sind.

Der Aufsichtsrat der Porsche SE ist nach Maßgabe von Gesetz und Satzung sowie in Übereinstimmung mit den von der Gesellschaft befolgten Empfehlungen des DCGK in einer Weise zusammenzusetzen, die jederzeit eine qualifizierte Überwachung und Beratung des Vorstands gewährleistet. Überwachung und Beratung umfassen auch Nachhaltigkeitsfragen. Der Aufsichtsrat muss durch seine Mitglieder insgesamt über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung dieser Aufgaben erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen verfügen. Die Zusammensetzung des Aufsichtsrats berücksichtigt dabei insbesondere die Tätigkeit der Gesellschaft als international ausgerichtete, kapitalmarktorientierte Beteiligungsholding im Bereich



Mobilitätslösungen sowie die Eigentümerstruktur der Gesellschaft.

Vor diesem Hintergrund hat der Aufsichtsrat gemäß der Empfehlung C.1 des DCGK ein Kompetenzprofil sowie weitere Ziele für seine Zusammensetzung, mit denen insbesondere die vielfältige Besetzung des Aufsichtsrats angestrebt wird, beschlossen (gemeinsam das „Anforderungsprofil“). Die Empfehlungen des Nominierungsausschusses an den Aufsichtsrat und die Wahlvorschläge des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung sollen die im Anforderungsprofil niedergelegten Kriterien für die Suche und Auswahl von geeigneten Kandidaten angemessen berücksichtigen.

Der Aufsichtsrat soll als Gesamtgremium über Kompetenzen verfügen, die für die Tätigkeit der Gesellschaft als international ausgerichtete, kapitalmarktorientierte Beteiligungsholding im Bereich Mobilitätslösungen von wesentlicher Bedeutung sind. Hierzu zählen insbesondere Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen in

- der Überwachung und Beratung der Geschäftsleitung international tätiger, kapitalmarktorientierter Unternehmen;
- der Entwicklung, Konstruktion, Herstellung und dem Vertrieb von Fahrzeugen und Fahrzeugkomponenten auf dem internationalen Markt;
- dem Bereich der technischen und wissenschaftlichen Innovationen insbesondere der Automobilindustrie und ihrer Digitalisierung sowie der Entwicklung intelligenter Verkehrs- und Mobilitätskonzepte;
- dem Bereich Unternehmenskäufe und Übernahmen;
- Bilanzierung, Controlling, Risikomanagement sowie Recht und Compliance in international tätigen, kapitalmarktorientierten Unternehmen;
- den für die Gesellschaft bedeutsamen Nachhaltigkeitsfragen.



Unabhängig von dem Vorstehenden muss jederzeit mindestens ein Mitglied des Aufsichtsrats über Sachverstand auf dem Gebiet Rechnungslegung und mindestens ein weiteres Mitglied des Aufsichtsrats über Sachverstand auf dem Gebiet Abschlussprüfung verfügen. Eines dieser Mitglieder des Aufsichtsrats oder ein weiteres Mitglied des Aufsichtsrats muss darüber hinaus sowohl über besondere Kenntnisse und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen sowie internen Kontroll- und Risikomanagementsystemen verfügen als auch mit der Abschlussprüfung vertraut sein. Die Mitglieder des Aufsichtsrats müssen in ihrer Gesamtheit mit den Sektoren, in denen die Gesellschaft tätig ist, vertraut sein.

Nach der Empfehlung C.1 Satz 5 DCGK ist der Stand der Umsetzung des Kompetenzprofils in einer Qualifikationsmatrix offenzulegen.

Qualifikationsmatrix des Aufsichtsrats der Porsche Automobil Holding SE nach Empfehlung C.1 Satz 5 DCGK 2022

Der Aufsichtsrat der Porsche SE hat in Übereinstimmung mit Empfehlung C.1 Satz 1 des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK 2022) konkrete

Ziele für seine Zusammensetzung benannt und ein Kompetenzprofil erarbeitet. Er ist als Gesamtgremium mit dem Tätigkeitssektor der Gesellschaft als international ausgerichtete, kapitalmarktorientierte Beteiligungsholding im Bereich Mobilitätslösungen vertraut und mit Kompetenzen ausgestattet, die für die Tätigkeit der Gesellschaft von wesentlicher Bedeutung sind. Auf der Grundlage der jährlichen Selbsteinschätzung verfügen die Aufsichtsratsmitglieder derzeit über die folgenden Qualifikationen, die nach der Zielsetzung des Aufsichtsrats innerhalb des Gesamtgremiums vertreten sein sollen.



| Dr. Wolfgang Porsche | Dr. Hans Michel Piëch | Mag. Josef Michael Ahorner | Mag. Marianne Heiß | Dr. Günther Horvath | Prof. Dr. Ulrich Lehner | Sophie Piëch | Dr. Ferdinand Oliver Porsche | Peter Daniell Porsche | Prof. KR Ing. Siegfried Wolf |
|----------------------|-----------------------|----------------------------|--------------------|---------------------|-------------------------|--------------|------------------------------|-----------------------|------------------------------|
|----------------------|-----------------------|----------------------------|--------------------|---------------------|-------------------------|--------------|------------------------------|-----------------------|------------------------------|

Generelle Angaben

Unabhängigkeit i. S. v. Empfehlung C. 7 DCGK 2022

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|

Qualifikation¹

Überwachung und Beratung der Geschäftsleitung

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|

Fahrzeuge und Fahrzeugkomponenten

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|--|--|--|--|---|---|---|
| • | • | • | | | | | • | • | • |
|---|---|---|--|--|--|--|---|---|---|

Technische und wissenschaftliche Innovationen

| | | | | | | | | | |
|---|---|--|---|---|---|---|---|---|---|
| • | • | | • | • | • | • | • | • | • |
|---|---|--|---|---|---|---|---|---|---|

Unternehmenskäufe und Übernahmen

| | | | | | | | | | |
|---|---|--|---|---|---|--|---|---|---|
| • | • | | • | • | • | | • | • | • |
|---|---|--|---|---|---|--|---|---|---|

Bilanzierung, Controlling, Risikomanagement, Recht und Compliance

| | | | | | | | | | |
|--|---|--|---|---|---|--|---|--|--|
| | • | | • | • | • | | • | | |
|--|---|--|---|---|---|--|---|--|--|

Nachhaltigkeit

| | | | | | | | | | |
|--|--|--|---|--|---|---|--|---|--|
| | | | • | | • | • | | • | |
|--|--|--|---|--|---|---|--|---|--|

Rechnungslegung

| | | | | | | | | | |
|--|--|--|---|--|---|--|---|--|--|
| | | | • | | • | | • | | |
|--|--|--|---|--|---|--|---|--|--|

Abschlussprüfung

| | | | | | | | | | |
|--|--|--|---|--|---|--|---|--|--|
| | | | • | | • | | • | | |
|--|--|--|---|--|---|--|---|--|--|

¹ Die nachfolgend genannten Qualifikationen beschreiben stichwortartig die im Kompetenzprofil der Gesellschaft näher beschriebenen Fähigkeiten, Kenntnisse und fachlichen Erfahrungen.

Bei der Zusammensetzung des Aufsichtsrats sollen nach Möglichkeit zudem insbesondere die folgenden Ziele und Diversitätsaspekte mit den darin zum Ausdruck gebrachten Zielvorstellungen berücksichtigt werden („Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats der Gesellschaft und Diversitätskonzept“):

- Mehr als die Hälfte der Mitglieder des Aufsichtsrats (jedenfalls solange der Aufsichtsrat nur aus Anteilseignervertretern besteht) soll unabhängig von der Gesellschaft und vom Vorstand gemäß Empfehlung C.7 des DCGK sein.
- Mindestens zwei der Mitglieder des Aufsichtsrats sollen gemäß Empfehlung C.9 des DCGK unabhängig von den kontrollierenden Aktionären sein.
- Dem Aufsichtsrat sollen gemäß Empfehlung C.11 des DCGK nicht mehr als zwei ehemalige Mitglieder des Vorstands angehören.
- Aufsichtsratsmitglieder sollen gemäß Empfehlung C.12 des DCGK keine Organfunktion oder Beratungsaufgaben bei wesentlichen Wettbewerbern des Unternehmens ausüben und nicht in einer persönlichen Beziehung zu einem wesentlichen Wettbewerber stehen.
- Der Aufsichtsrat hat im Jahr 2022 gemäß § 111 Abs. 5 AktG eine Zielgröße für den Frauenanteil im Aufsichtsrat in Höhe von 10 % mit einer Umsetzungsfrist bis zum 31. Mai 2027 festgesetzt. Für das Diversitätskonzept des Aufsichtsrats soll keine hiervon abweichende Zielgröße festgelegt werden. Dem Aufsichtsrat gehören seit der Bestellung von Frau Sophie Piëch durch die Hauptversammlung im Jahr 2023 zwei weibliche Mitglieder an, was einer Quote von 20 % entspricht. Die festgesetzte Zielgröße für den Frauenanteil im Aufsichtsrat ist somit übertroffen.
- Dem Aufsichtsrat sollen ausschließlich Personen angehören, die den zur ordnungsgemäßen Erfüllung des Aufsichtsratsmandats erforderlichen Zeitaufwand erbringen können.
- Der Aufsichtsrat soll bei seiner Zusammensetzung auf eine angemessene Altersstruktur achten. Eine Altershöchstgrenze für Mitglieder des Aufsichtsrats und eine Regelgrenze für die Zugehörigkeitsdauer zum Aufsichtsrat bestehen nicht. Der Aufsichtsrat ist unverändert der Ansicht, dass die Fähigkeit, den Vorstand bei der Geschäftsführung zu überwachen und zu beraten, nicht bei Erreichen eines bestimmten Alters oder einer bestimmten Zugehörigkeitsdauer entfällt. Eine starre Altersgrenze kann sich zudem diskriminierend auswirken.
- Die Mitglieder des Aufsichtsrats sollen sich im Hinblick auf ihren Bildungs- und beruflichen Hintergrund ergänzen und ein möglichst breites Spektrum von Kenntnissen und Erfahrungen abdecken. Dabei soll insbesondere der Rolle der Gesellschaft als beteiligungsverwaltende Holding und dem jeweiligen Beteiligungsportfolio der Gesellschaft angemessen Rechnung getragen werden.
- Bei der Zusammensetzung des Aufsichtsrats soll auf angemessene Internationalität geachtet werden, um dem Umstand Rechnung zu tragen, dass die Gesellschaft sowohl ausländische Beteiligungen als auch deutsche Beteiligungen mit internationalen Aktivitäten hält. Vor diesem Hintergrund sollen mindestens drei Aufsichtsratsmitglieder über internationale Erfahrung verfügen. Diese soll insbesondere aus einer beruflichen Tätigkeit oder Ausbildung im Ausland oder aus ihrer Herkunft resultieren.

Die vorgenannten Ziele beziehen sich, soweit nicht anders bestimmt, auf den Aufsichtsrat insgesamt. Der Aufsichtsrat kann für seine Besetzung nur Wahlvorschläge an die Hauptversammlung unterbreiten. Die Bestellung der Aufsichtsratsmitglieder erfolgt im Regelfall durch die Hauptversammlung.

Wahlvorschläge von Aufsichtsratsmitgliedern an die Hauptversammlung der Porsche SE müssen die gesetzlichen Vorgaben an die Besetzung des Aufsichtsrats erfüllen und sollen die selbstgesetzten Ziele des Anforderungsprofils berücksichtigen. Der Nominierungsausschuss soll daher bei den Empfehlungen an den Aufsichtsrat die im Anforderungsprofil niedergelegten Kriterien für die Suche und Auswahl von geeigneten Kandidaten angemessen beachten.

Nach Auffassung der Gesellschaft sind die Kriterien des Anforderungsprofils in der derzeitigen Zusammensetzung des Aufsichtsrats vollständig erfüllt.

Mit Ablauf der Hauptversammlung am 30. Juni 2023 endeten die Amtszeiten der von der Hauptversammlung am 15. Mai 2018 gewählten Aufsichtsratsmitglieder Herr Mag. Josef Michael Ahorner, Frau Mag. Marianne Heiß, Herr Dr. Günther Horvath, Herr Dr. Stefan Piëch und Herr Peter Daniell Porsche. Herr Dr. Stefan Piëch stand für eine weitere Amtszeit nicht zur Verfügung. Die Hauptversammlung hat auf Vorschlag des Aufsichtsrats – gestützt auf die Empfehlung des Nominierungsausschusses – daher Frau Sophie Piëch erstmalig und Herr Mag. Josef Michael Ahorner, Frau Mag. Marianne Heiß, Herr Dr. Günther Horvath sowie Herr Peter Daniell Porsche für eine weitere Amtszeit als Aufsichtsratsmitglieder mit einer Amtszeit bis zum Ablauf der Hauptversammlung, die über die Entlastung der Mitglieder des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2027 beschließt, gewählt.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats sind in ihrer Gesamtheit mit den Sektoren, in denen die Gesellschaft tätig ist, vertraut. Darüber hinaus ist im Aufsichtsrat Sachverstand auf den Gebieten Rechnungslegung und Abschlussprüfung vorhanden. Dieser ist entsprechend den gesetzlichen Anforderungen nach dem Finanzmarktintegritätsstärkungsgesetz („FISG“) auf mindestens zwei Mitglieder verteilt. Gemäß § 100 Abs. 5 AktG muss mindestens ein Mitglied des Aufsichtsrats über Sachverstand auf dem Gebiet Rechnungslegung und mindestens

ein weiteres Mitglied des Aufsichtsrats über Sachverstand auf dem Gebiet Abschlussprüfung verfügen. Mit Herrn Prof. Dr. Ulrich Lehner und Herrn Dr. Ferdinand Oliver Porsche, die zugleich Mitglieder des Prüfungsausschusses sind, verfügt der Aufsichtsrat über zwei Mitglieder, die aufgrund ihrer langjährigen Erfahrung mit Fragen der Rechnungslegung, der Abschlussprüfung und interner Kontrollverfahren über umfangreiche Kenntnisse und besonderen Sachverstand in diesen Bereichen verfügen.

Darüber hinaus verfügt der Aufsichtsrat nach eigener Einschätzung über eine angemessene Anzahl unabhängiger Anteilseignervertreter. Unabhängig von der Gesellschaft und ihrem Vorstand im Sinne der Empfehlung C.7 DCGK sind jedenfalls die folgenden Mitglieder des Aufsichtsrats: Herr Mag. Josef Michael Ahorner, Frau Mag. Marianne Heiß, Herr Dr. Günther Horvath, Frau Sophie Piëch, Herr Peter Daniell Porsche und Herr Prof. KR Ing. Siegfried Wolf. Herr Dr. Wolfgang Porsche, Herr Dr. Hans Michel Piëch, Herr Dr. Ferdinand Oliver Porsche und Herr Prof. Dr. Ulrich Lehner gehören seit mehr als 12 Jahren dem Aufsichtsrat an und erfüllen damit einen der sogenannten Indikatoren für eine mögliche Einschränkung ihrer Unabhängigkeit im Sinne der Empfehlung C.7 DCGK. Der Aufsichtsrat ist gleichwohl der Auffassung, dass Herr Dr. Wolfgang Porsche, Herr Dr. Hans Michel Piëch, Herr Dr. Ferdinand Oliver Porsche und Herr Prof. Dr. Ulrich Lehner unabhängig sind. Im Rahmen der Arbeit des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse zeigt sich, dass Herr Dr. Wolfgang Porsche, Herr Dr. Hans Michel Piëch, Herr Dr. Ferdinand Oliver Porsche und Herr Prof. Dr. Ulrich Lehner weiterhin uneingeschränkt über die erforderliche kritische Distanz zu der Gesellschaft und ihrem Vorstand verfügen, um den Vorstand bei seiner Geschäftsführung angemessen zu überwachen und zu begleiten.

Unabhängig von den kontrollierenden Aktionären im Sinne der Empfehlung C.9 DCGK sind die folgenden Aufsichtsratsmitglieder: Frau Mag. Marianne Heiß, Herr Prof. Dr. Ulrich Lehner und Herr Prof. KR Ing. Siegfried Wolf.



2. Arbeitsweise des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat erfüllt seine gesetzlichen und ihm durch die Satzung auferlegten Aufgaben in gemeinschaftlicher Arbeit seiner Mitglieder. Zu den Aufgaben des Aufsichtsrats gehören insbesondere die Überwachung und Beratung der Geschäftsführung. Darüber hinaus unterliegen bestimmte Arten von Geschäften des Vorstands der vorherigen Zustimmung des Aufsichtsrats. Ferner bedürfen wesentliche Geschäfte mit nahestehenden Personen gemäß § 111b Abs. 1 AktG der Zustimmung des Aufsichtsrats.

Der Aufsichtsrat hat sich eine Geschäftsordnung gegeben, die auf der Porsche SE-Homepage unter

<http://www.porsche-se.com/unternehmen/corporate-governance>

abgerufen werden kann. Der Aufsichtsrat arbeitet vertrauensvoll mit den übrigen Unternehmensorganen zum Wohle des Unternehmens zusammen. Seine Mitglieder haben gleiche Rechte und Pflichten; sie sind an Aufträge und Weisungen nicht gebunden, insbesondere nicht an solche der Aktionäre.

Der Aufsichtsratsvorsitzende beruft die Aufsichtsratssitzungen unter Einhaltung einer Frist von mindestens vierzehn Tagen ein. Der Aufsichtsrat muss zweimal im Kalenderhalbjahr und soll einmal im

Kalendervierteljahr Sitzungen abhalten. Darüber hinaus sind Aufsichtsratssitzungen einzuberufen, wenn ein besonderer Grund vorliegt. Im Geschäftsjahr 2023 hat der Aufsichtsrat vier ordentliche Sitzungen abgehalten.

An den Sitzungen des Aufsichtsrats nehmen bei Bedarf die Mitglieder des Vorstands oder einzelne Mitglieder des Vorstands teil. Der Aufsichtsrat berät auch regelmäßig ohne den Vorstand. Über die Teilnahme der Mitglieder des Vorstands entscheidet der Aufsichtsratsvorsitzende. Auf Antrag eines Mitglieds entscheidet hierüber der Aufsichtsrat. Wird der Abschlussprüfer als Sachverständiger zugezogen, nehmen der Vorstand und der Leiter Finanzen an dieser Sitzung nicht teil, es sei denn, der Aufsichtsrat erachtet ihre Teilnahme als erforderlich.

Der Aufsichtsrat ist beschlussfähig, wenn nach Einladung sämtlicher Mitglieder mindestens die Hälfte der nach der Satzung erforderlichen Mitglieder an der Beschlussfassung teilnimmt. Er beschließt mit der Mehrheit der Stimmen der teilnehmenden Mitglieder.

Ergibt eine Abstimmung Stimmgleichheit, so gibt die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag. Beschlüsse des Aufsichtsrats können auch in einer Telefon- oder Videokonferenz oder außerhalb einer Sitzung durch schriftliche, fernmündliche oder in

Textform übermittelte Stimmabgaben erfolgen, wenn der Aufsichtsratsvorsitzende dies bestimmt.

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

Die Behandlung etwaig auftretender Interessenkonflikte erfolgte im Berichtsjahr nach folgendem Grundsatz: Die Mitglieder des Aufsichtsrats der Porsche SE prüfen, insbesondere vor Sitzungen und bei Beschlussfassungen, ob Interessenkonflikte bestehen, und legen diese gegebenenfalls offen. Dies gilt vor allem für Mitglieder, die auch Mitglied im Aufsichtsrat der Volkswagen AG oder im Aufsichtsrat der Porsche AG sind. Sofern die Prüfung zum Ergebnis kommt, dass ein Interessenkonflikt vorliegt, nehmen die jeweiligen Mitglieder nicht an der Abstimmung über den betreffenden Beschlussgegenstand teil bzw. enthalten sich bei der Abstimmung der Stimme. An einer Abstimmung kann sich ein Aufsichtsratsmitglied dann nicht durch Abgabe von Ja- oder Nein-Stimmen beteiligen, wenn die Beschlussfassung die Vornahme eines Rechtsgeschäfts mit ihm oder die Einleitung eines Rechtsstreits zwischen ihm und dem Unternehmen betrifft.

Der Aufsichtsrat überprüft in der Regel alle zwei Jahre, wie wirksam der Aufsichtsrat insgesamt und seine Ausschüsse ihre Aufgaben erfüllen. Zu diesem Zweck wird ein Fragebogen an die Mitglieder des Aufsichtsrats verteilt, in dem sie ihre Einschätzung der Wirksamkeit der Arbeitsweise des Aufsichtsrats abgeben und Möglichkeiten zur Verbesserung vorschlagen können. Das Ergebnis der Auswertung dieser Fragebögen wird in der nachfolgenden ordentlichen Sitzung des Aufsichtsrats besprochen und über die Umsetzung etwaiger Verbesserungsmöglichkeiten wird diskutiert. Die letzte Selbstbeur-

teilung wurde im zweiten Halbjahr des Geschäftsjahres 2022 durchgeführt.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats nehmen die für ihre Aufgabe erforderlichen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen grundsätzlich eigenverantwortlich wahr und werden dabei von der Porsche SE sowohl organisatorisch als auch durch die Übernahme etwaiger Kosten unterstützt. Zuletzt wurde im Dezember 2022 eine Fortbildung für den gesamten Aufsichtsrat durchgeführt, die über aktuelle für den Aufsichtsrat der Porsche SE relevante Fragestellungen informiert hat. Die Porsche SE unterstützt zudem neu in den Aufsichtsrat gewählte Mitglieder umfassend und unter Hinzuziehung interner sowie gegebenenfalls auch externer Experten bei ihrer Amtseinführung.

Der Aufsichtsrat hat auch im Geschäftsjahr 2023 sämtliche Aufgaben wahrgenommen, die ihm nach Gesetz oder Satzung obliegen. Der Aufsichtsrat hat den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens beraten und sein Handeln aufmerksam überwacht. Der Aufsichtsrat war zugleich in alle grundlegenden Entscheidungen eingebunden. Vom Vorstand wurde er regelmäßig, umfassend und zeitnah über die wesentlichen Aspekte der Geschäftsentwicklung, die Ertragslage sowie die Risiken und deren Management informiert. Der Aufsichtsrat hat seine Entscheidungen auf Grundlage umfassender Berichte und Beschlussvorschläge des Vorstands getroffen. Der Aufsichtsrat hatte ausreichend Gelegenheit, sich im Plenum und in den Ausschüssen mit den Berichten und Beschlussvorschlägen des Vorstands auseinanderzusetzen. Über Projekte und Vorgänge von besonderer Bedeutung oder Dringlichkeit hat ihn der Vorstand umfassend informiert, teils in Sitzungen und teils auch außerhalb von Sitzungen. Der Aufsichtsrat hat alle nach Gesetz oder Satzung erforderlichen Beschlüsse gefasst, mitunter auch im Umlaufverfahren. Der Vorsitzende des Gremiums stand in ständigem Kontakt mit dem Vorstand. Ereignisse von außerordentlicher Bedeutung für die Lage und Entwicklung des Konzerns konnten somit ohne Zeitverzug erörtert werden.

Weitere Informationen zur Arbeit des Aufsichtsrats, insbesondere zu den Sitzungen im Geschäftsjahr 2023 (z. B. zur Präsenz der Aufsichtsratsmitglieder und zu den Themen) können dem im Geschäftsbericht veröffentlichten Bericht des Aufsichtsrats entnommen werden. Gleiches gilt für die Arbeit der Ausschüsse, die nachfolgend beschrieben werden.

3. Ausschüsse des Aufsichtsrats und deren Arbeitsweise

Zur Wahrnehmung seiner Aufgaben hatte der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2023 insgesamt vier Ausschüsse (Präsidialausschuss, Prüfungsausschuss, Nominierungsausschuss und Phoenixausschuss) eingerichtet. Während des laufenden Geschäftsjahres wurde der Phoenixausschuss aufgelöst, da das Projekt Phoenix nach dem vollzogenen Erwerb von 25 % zuzüglich einer Aktie der Stammaktien der Porsche AG sowie dem Abschluss der korrespondierenden Finanzierungsverträge abgeschlossen ist. Die konkrete Zusammensetzung der im Geschäftsjahr 2023 eingerichteten Ausschüsse ist im Überblick am Ende dieses Kapitels wiedergegeben.

Die Sitzungen der Ausschüsse werden durch den jeweiligen Ausschussvorsitzenden einberufen, wobei die Einberufungsfrist in der Regel eine Woche nicht unterschreiten soll. Ausschüsse, die anstelle des Aufsichtsrats entscheiden, sind nur beschlussfähig, wenn alle Ausschussmitglieder an der Beschlussfassung durch Stimmabgabe oder Enthaltung mitwirken. Der jeweilige Ausschussvorsitzende berichtet dem Aufsichtsrat regelmäßig über die Tätigkeit seines Ausschusses.

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

Präsidialausschuss

Der Präsidialausschuss entscheidet in Eilfällen über nach der Geschäftsordnung des Vorstands zustimmungspflichtige Geschäfte. Außerdem fungiert er als Personalausschuss und spricht Empfehlungen über Abschluss, Änderung und Aufhebung von Anstellungsverträgen der Vorstandsmitglieder an den Aufsichtsrat aus. Der Präsidialausschuss ist für die Genehmigung von Nebentätigkeiten der Vorstandsmitglieder zuständig. Darüber hinaus erarbeitet der Präsidialausschuss für jedes abgelaufene Geschäftsjahr unter Berücksichtigung der jeweiligen Geschäfts- und Ertragslage und basierend auf der individuellen Leistung des einzelnen Vorstandsmitglieds einen Vorschlag für die individuelle Höhe der variablen Vergütung. Dieser Vorschlag wird dem Aufsichtsrat der Porsche SE zur Entscheidung vorgelegt. Seit dem Geschäftsjahr 2023 ist der Präsidialausschuss außerdem für die Vorbereitung von Beschlüssen des Aufsichtsrats und die Behandlung von Themen zuständig, die zur Umsetzung der durch den Vorstand erarbeiteten Investitionsstrategie erforderlich oder zweckmäßig sind. Hierfür kann er auch Empfehlungen an den Aufsichtsrat richten.

Der Präsidialausschuss setzt sich aus dem Aufsichtsratsvorsitzenden, seinem Stellvertreter und einem weiteren Mitglied des Aufsichtsrats zusammen. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats ist zugleich Vorsitzender des Präsidialausschusses.

Prüfungsausschuss

Der Prüfungsausschuss unterstützt den Aufsichtsrat bei der Überwachung der Geschäftsführung und befasst sich insbesondere mit der Prüfung der Rechnungslegung, der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionssystems, der Abschlussprüfung, insbesondere der Auswahl und der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers, der Qualität der Abschlussprüfung und den vom Abschlussprüfer

zusätzlich erbrachten Leistungen sowie der Compliance.

Die Prüfung der Rechnungslegung durch den Prüfungsausschuss betrifft insbesondere den Konzernabschluss und den zusammengefassten Konzernlagebericht, unterjährige Finanzinformationen und den Jahresabschluss nach HGB. Der Prüfungsausschuss behandelt für den Aufsichtsrat den Halbjahresfinanzbericht und die Konzernquartalsmitteilungen und erörtert diese mit dem Vorstand und gegebenenfalls dem Abschlussprüfer. Zusätzlich befasst sich der Prüfungsausschuss mit dem Abhängigkeitsbericht, dem Gewinnverwendungsvorschlag sowie gegebenenfalls mit dem nichtfinanziellen Konzernbericht und bereitet deren Prüfung durch den Aufsichtsrat vor.

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

Der Prüfungsausschuss kann schließlich nach der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats die dem Aufsichtsrat nach § 111 Abs. 2 AktG zustehenden



besonderen Einsichts- und Prüfungsrechte wahrnehmen, soweit dies für die Wahrnehmung seiner Aufgaben erforderlich ist oder nützlich erscheint. Der Prüfungsausschuss ist berechtigt, Auskünfte im Zusammenhang mit seiner Tätigkeit vom Abschlussprüfer und vom Vorstand einzuholen. Zudem kann jedes Mitglied des Prüfungsausschusses über den Vorsitzenden des Prüfungsausschusses unmittelbar bei den Leitern derjenigen Zentralbereiche der Gesellschaft, die für die den Prüfungsausschuss betreffenden Aufgaben zuständig sind, Auskünfte einholen.

Der Prüfungsausschuss besteht aus drei Mitgliedern. Mindestens ein Mitglied des Prüfungsausschusses muss über Sachverstand auf dem Gebiet Rechnungslegung und mindestens ein weiteres Mitglied über Sachverstand auf dem Gebiet Abschlussprüfung verfügen. Gemäß der Empfehlung D.3 DCGK soll der Sachverstand auf dem Gebiet der Rechnungslegung in besonderen Kenntnissen und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und interner Kontroll- und Risikomanagementsysteme bestehen und der Sachverstand auf dem Gebiet Abschlussprüfung in besonderen Kenntnissen und Erfahrungen in der Abschlussprüfung. Zur Rechnungslegung und Abschlussprüfung gehören auch die Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung. Der Vorsitzende des

Prüfungsausschusses soll zumindest auf dem Gebiet der Rechnungslegung oder der Abschlussprüfung entsprechend sachverständig sein. Der Aufsichtsratsvorsitzende soll nicht den Vorsitz im Prüfungsausschuss innehaben.

Die vorstehend beschriebenen Anforderungen wurden im Geschäftsjahr 2023 erfüllt. Herr Prof. Dr. Ulrich Lehner als Vorsitzender des Prüfungsausschusses und Herr Dr. Ferdinand Oliver Porsche als Mitglied des Prüfungsausschusses verfügen jeweils über den notwendigen Sachverstand auf dem Gebiet Rechnungslegung und dem Gebiet Abschlussprüfung. Sowohl Herr Prof. Dr. Ulrich Lehner als auch Herr Dr. Ferdinand Oliver Porsche verfügen insbesondere durch langjährige Geschäftsführungstätigkeiten sowie Tätigkeiten als Aufsichtsratsmitglieder großer Kapitalgesellschaften über einen fundierten Sachverstand auf den Gebieten Rechnungslegung und Abschlussprüfung. Zudem war Herr Prof. Dr. Ulrich Lehner als Steuerberater und Wirtschaftsprüfer tätig sowie mehrere Jahre bei verschiedenen Unternehmen in den Bereichen Controlling, Rechnungswesen und Finanzen beschäftigt. Herr Dr. Ferdinand Oliver Porsche hat seine Kenntnisse in den Bereichen der Abschlussprüfung und Rechnungslegung aufgrund seiner langjährigen Tätigkeit als Vorsitzender des Prüfungsausschusses der Volkswagen AG vertieft.

An den Sitzungen des Prüfungsausschusses nehmen der Vorstandsvorsitzende, der Finanzvorstand, der Vorstand Recht und Compliance und der Leiter Finanzen teil, sofern nicht der Vorsitzende des Prüfungsausschusses im Einzelfall etwas anderes bestimmt. Wird der Abschlussprüfer als Sachverständiger zugezogen, nehmen der Vorstand und der Leiter Finanzen an dieser Sitzung nicht teil, es sei denn, der Prüfungsausschuss erachtet ihre Teilnahme als erforderlich. Der Prüfungsausschuss berät ungeachtet dessen regelmäßig auch ohne den Vorstand mit dem Abschlussprüfer. Zudem steht der Vorsitzende des Prüfungsausschusses auch außerhalb der Sitzungen mit dem Abschlussprüfer im

Austausch und berichtet hierüber im Prüfungsausschuss.

Nominierungsausschuss

Der Nominierungsausschuss schlägt dem Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung geeignete Kandidaten vor. Im Geschäftsjahr 2023 hat der Nominierungsausschuss einmal getagt und dabei dem Aufsichtsrat Frau Sophie Piëch erstmalig und Herrn Mag. Josef Michael Ahorner, Frau Mag. Marianne Heiß, Herrn Dr. Günther Horvath sowie Herrn Peter Daniell Porsche für eine weitere Amtsperiode zur Wahl vorgeschlagen.

Der Nominierungsausschuss besteht aus drei Mitgliedern. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats ist stets zugleich Vorsitzender des Nominierungsausschusses.



Phoenixausschuss

Um im Zusammenhang mit dem Projekt Phoenix eine regelmäßige Überwachung sowie den Austausch und die Koordinationen mit dem Vorstand zu ermöglichen, hatte der Aufsichtsrat vom 13. Mai 2022 bis zum 25. September 2023 den zunächst aus fünf (ab dem 30. Juni 2023 aus vier) Mitgliedern bestehenden Phoenixausschuss als nicht ständigen Ad-hoc-Ausschuss eingerichtet. Der Phoenixausschuss wurde vom Aufsichtsrat ermächtigt, als vorbereitender Ausschuss im Rahmen der rechtlichen Grenzen projektfördernde Beschlüsse zu fassen. Da das Projekt Phoenix nach dem Vollzug des Erwerbs von 25 % zuzüglich einer Aktie der Stammaktien der Porsche AG sowie dem Abschluss der korrespondierenden Finanzierungsverträge zwischenzeitlich abgeschlossen wurde, hat der Aufsichtsrat der Porsche SE den Phoenixausschuss am 25. September 2023 aufgelöst.

4. Vergütung

Die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder der Porsche SE ist in § 13 der Satzung festgesetzt. Danach erhalten die Aufsichtsratsmitglieder für ihre Tätigkeit eine fixe Vergütung, deren Höhe im Einzelnen von den übernommenen Aufgaben im Aufsichtsrat bzw. in dessen Ausschüssen abhängt, sowie eine Erstattung ihrer Auslagen. Eine variable Vergütung ist nicht vorgesehen. Die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder wurde der Hauptversammlung zuletzt am 23. Juli 2021 zur Beschlussfassung vorgelegt und einstimmig durch die Hauptversammlung bestätigt. Im Geschäftsjahr 2023 erfolgte keine Anpassung des bestehenden Vergütungssystems.

Der durch den Vorstand und Aufsichtsrat zu erstellende Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2023 und der Vermerk des Abschlussprüfers gemäß § 162 AktG sowie der letzte Vergütungsbeschluss gemäß § 113 Abs. 3 AktG werden auf unserer Internetseite unter

<https://www.porsche-se.com/unternehmen/corporate-governance>

veröffentlicht.

5. Wertpapiertransaktionen der Aufsichtsratsmitglieder

Nach Maßgabe des Art. 19 der europäischen Marktmissbrauchsverordnung sind Mitglieder des Aufsichtsrats sowie in enger Beziehung zu ihnen stehende Personen verpflichtet, Eigengeschäfte in Aktien oder Schuldtiteln der Porsche SE oder damit verbundenen Derivaten oder anderen damit verbundenen Finanzinstrumenten offenzulegen. Die Porsche SE veröffentlicht Meldungen über derartige Transaktionen unter anderem auf der Porsche SE-Homepage.

IV. Aktionäre und Hauptversammlung

Das Grundkapital der Porsche SE ist je zur Hälfte in Stammaktien mit und in Vorzugsaktien ohne Stimmrecht eingeteilt. Die Aktionäre nehmen im Rahmen der satzungsmäßig vorgesehenen Möglichkeiten ihre Rechte vor oder während der Hauptversammlung wahr und üben dabei, soweit sie Stammaktien halten, ihr Stimmrecht aus. Bei der Beschlussfassung gewährt jede Stammaktie der Porsche SE eine Stimme. Es gibt keine Aktien mit Mehr- oder Vorzugsstimmrechten. Ein Höchststimmrecht existiert ebenfalls nicht.

Jeder Aktionär ist berechtigt, an der Hauptversammlung teilzunehmen, sich zu den Gegenständen der Tagesordnung zu äußern, Anträge zu stellen und Auskunft über Angelegenheiten der Gesellschaft zu verlangen, soweit dies zur sachgemäßen Beurteilung eines Gegenstands der Tagesordnung erforderlich ist.

Hauptversammlungen der Porsche SE können als Präsenzhauptversammlung oder als sogenannte virtuelle Hauptversammlung ohne physische Präsenz der Aktionäre oder ihrer Bevollmächtigten abgehalten werden. Diese Möglichkeit bestand im Jahr 2023 bereits aufgrund einer Übergangsvorschrift. In Zukunft besteht diese Möglichkeit aufgrund einer von der Hauptversammlung 2023 beschlossenen Satzungsermächtigung.

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

Porsche Automobil Holding SE

**Liste aller Ausschüsse
des Aufsichtsrats der
Porsche Automobil Holding SE
und ihrer Mitglieder im Geschäftsjahr
2023**

Präsidialausschuss:

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

Nominierungsausschuss:

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

Prüfungsausschuss:

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

Phoenixausschuss (bis 25. September 2023):

- Dr. Ferdinand Oliver Porsche (Vorsitz)
- Dr. Wolfgang Porsche
- Dr. Hans Michel Piëch
- Dr. Stefan Piëch
(bis 30. Juni 2023 – Ende seiner Amtszeit)
- Dr. Günther Horvath

Weitere Informationen zu den vorstehend genannten und noch amtierenden Ausschussmitgliedern, insbesondere zum ausgeübten Beruf sowie der Mitgliedschaft in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien, sind unter

<https://www.porsche-se.com/unternehmen/aufsichtsrat>

abrufbar.

Porsche SE – Angaben zum Jahresabschluss nach HGB

Ertragslage

Die Porsche SE erzielte im Geschäftsjahr 2023 einen Jahresüberschuss in Höhe von 1.441 Mio. € (4.104 Mio. €), wovon 1.510 Mio. € (4.256 Mio. €) auf das Beteiligungsergebnis entfallen. Das Beteiligungsergebnis enthält insbesondere Dividendenerträge aus der Beteiligung an der Volkswagen AG in Höhe von 1.393 Mio. € (4.253 Mio. €) sowie aus der Beteiligung an der Porsche AG in Höhe von 114 Mio. € (im Vorjahr kein Dividendenertrag). Dies entspricht dem im zusammengefassten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2022 für die Porsche SE im Geschäftsjahr 2023 in Aussicht gestellten Dividendenertrag in Höhe von 1,5 Mrd. €. Daneben enthält das Beteiligungsergebnis im Saldo einen Ertrag aus Ergebnisabführungsverträgen in Höhe von 3 Mio. € (3 Mio. €).

Die sonstigen betrieblichen Erträge des Berichtszeitraums beinhalten insbesondere einen Ertrag aus einem Ausgleichsanspruch gegenüber der Volkswagen AG. Dieser resultierte aus einem auf entstandene steuerliche Vor- und Nachteile gerichteten Ausgleichsmechanismus des Einbringungsvertrags im Zusammenhang mit der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG im Geschäftsjahr 2012 (siehe hierzu den Abschnitt „Ertragslage des Porsche SE Konzerns“).

Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Aufwendungen von 27 Mio. € auf 20 Mio. € ist insbesondere auf die im Vorjahr angefallenen Beratungskosten im Zusammenhang mit dem Erwerb von Stammaktien der Porsche AG zurückzuführen.

Die Entwicklung des Zinsergebnisses steht insbesondere mit der initial im vierten Quartal des Geschäftsjahres 2022 erfolgten Fremdkapitalaufnahme, deren Refinanzierung im Geschäftsjahr 2023 sowie deren Zinssicherung in Zusammenhang, die sich im Geschäftsjahr 2023 erstmals ganzjährig auswirkten.

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag weisen im Berichtszeitraum im Saldo einen Ertrag aus. Dieser ist im Wesentlichen auf die Auflösung von Ertragsteuerrückstellungen für Vorjahre aufgrund neuer Erkenntnisse aus den laufenden steuerlichen Außenprüfungen sowie auf gebildete Ertragsteuerforderungen aufgrund eines steuerlichen Verlustrücktrags ins Vorjahr zurückzuführen.



Gewinn- und Verlustrechnung der Porsche Automobil Holding SE

| Mio. € | 2023 | 2022 |
|---|--------------|--------------|
| Umsatzerlöse | 0 | 0 |
| Sonstige betriebliche Erträge | 234 | 3 |
| Personalaufwand | -19 | -18 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | -20 | -27 |
| Beteiligungsergebnis | 1.510 | 4.256 |
| Zinsergebnis | -267 | -99 |
| Steuern vom Einkommen und vom Ertrag | 3 | -11 |
| Ergebnis nach Steuern | 1.441 | 4.104 |
| Sonstige Steuern | 0 | 0 |
| Jahresüberschuss | 1.441 | 4.104 |
| Einstellungen in andere Gewinnrücklagen | -658 | -2.052 |
| Bilanzgewinn | 783 | 2.052 |

Vermögens- und Finanzlage

Das Anlagevermögen in Höhe von 33.488 Mio. € (33.424 Mio. €) beinhaltet im Wesentlichen die Beteiligung an der Volkswagen AG in Höhe von 22.912 Mio. € (22.912 Mio. €) sowie die Beteiligung an der Porsche AG in Höhe von 10.106 Mio. € (10.106 Mio. €). Die Erhöhung resultiert im Wesentlichen aus Kapitalerhöhungen in Tochtergesellschaften in Höhe von insgesamt 64 Mio. €.

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen beinhalten Forderungen aufgrund von Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträgen. Im Vorjahr war daneben insbesondere eine Forderung der Porsche SE gegen die Volkswagen AG in Höhe von 22 Mio. € enthalten. Diese betraf den saldierten Ausweis des Sonderdividendenanspruchs 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. €, welche am 9. Januar 2023 beglichen wurde. Die sonstigen Vermögensgegenstände des Vorjahres enthielten 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.

Im März 2023 hat die Porsche SE ein Schuldschein-darlehen im Volumen von rund 2,7 Mrd. € erfolgreich platziert. Unter einem neu aufgelegten Anleiheprogramm hat die Porsche SE im Berichtszeitraum drei Anleihen im Volumen von insgesamt 2,0 Mrd. € begeben. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten enthielten im Vorjahr eine Bankenfinanzierung in Höhe von insgesamt 7,1 Mrd. €. Hiervon entfielen 3,9 Mrd. € auf eine Brückenfinanzierung mit einer Laufzeit von bis zu zwei Jahren, 3,0 Mrd. € auf ein Bankdarlehen

mit einer Laufzeit von fünf Jahren und 0,2 Mrd. € auf ein Bankdarlehen mit einer Laufzeit von drei Jahren. Im Geschäftsjahr wurde die Brückenfinanzierung mithilfe des Schuldscheindarlehens, der ersten Anleihe in Höhe von 750 Mio. € und darüber hinaus aus der Dividendenzahlung der Volkswagen AG vollständig getilgt. Das fünfjährige Bankdarlehen wurde im Zuge der Begebung der beiden weiteren Anleihen in Höhe von insgesamt 1.250 Mio. € teilweise getilgt.

Die Verbindlichkeiten betreffen unverändert insbesondere Darlehensbeziehungen mit Tochtergesellschaften.





Bilanz der Porsche Automobil Holding SE

| Mio. € | 31.12.2023 | 31.12.2022 |
|--|---------------|---------------|
| Aktiva | | |
| Anlagevermögen | 33.488 | 33.424 |
| Forderungen gegen verbundene Unternehmen | 6 | 30 |
| Sonstige Vermögensgegenstände | 19 | 317 |
| Wertpapiere des Umlaufvermögens | 283 | 70 |
| Flüssige Mittel | 724 | 343 |
| Rechnungsabgrenzungsposten | 9 | 0 |
| | 34.530 | 34.185 |
| Passiva | | |
| Eigenkapital | 27.365 | 26.707 |
| Rückstellungen | 94 | 112 |
| Anleihen | 2.062 | |
| Schuldscheindarlehen | 2.805 | |
| Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | 1.953 | 7.118 |
| Verbindlichkeiten | 251 | 247 |
| | 34.530 | 34.185 |

Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage der Porsche SE

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. Auf Ebene der beiden Kernbeteiligungen – der Volkswagen AG und der Porsche AG – wurde das Geschäft im Geschäftsjahr 2023 insbesondere durch ein weltweit herausforderndes Marktumfeld, Engpässe in der Teileversorgung sowie Störungen in der Logistikette beeinflusst. Zudem ist die Branche von intensivem Wettbewerb, technologischem Wandel und zunehmendem Umweltbewusstsein geprägt.

Der handelsrechtliche Jahresüberschuss der Porsche SE in Höhe von 1,4 Mrd. € (4,1 Mrd. €) ist maßgeblich von den Dividendenerträgen der Beteiligungen an der Volkswagen AG sowie der Porsche AG geprägt. Der Rückgang des Jahresüberschusses ist im Wesentlichen auf die im Vorjahr erfasste Sonderdividende der Volkswagen AG zurückzuführen. Die im Geschäftsjahr erfassten Dividendenerträge entsprechen dem im zusammengefassten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2022 für die Porsche SE im Geschäftsjahr 2023 in Aussicht gestellten Betrag. Im Berichtszeitraum vereinnahmte die Porsche SE des Weiteren einen Ertrag aus dem Erstattungsanspruch gegen Volkswagen.

Risiken der Geschäftsentwicklung

Die Risiken der Geschäftsentwicklung der Porsche SE hängen eng mit den Risiken der 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“.

Dividendenvorschlag

Die Dividendenpolitik der Porsche SE ist grundsätzlich auf Stabilität ausgerichtet (siehe hierzu auch den Abschnitt „Ziele und Strategie“ im Kapitel „Grundlagen des Konzerns“).

Der handelsrechtliche Jahresabschluss der Porsche SE weist zum 31. Dezember 2023 bei einem Jahresüberschuss in Höhe von 1.441 Mio. € und einer Einstellung in die Gewinnrücklagen in Höhe von 658 Mio. € einen Bilanzgewinn in Höhe von 783 Mio. € aus. Der Vorstand der Porsche SE schlägt vor, die Auszahlung einer Dividende je Stammaktie von 2,554 € (2,554 €) und je Vorzugsaktie von 2,560 € (2,560 €), das heißt in Höhe von insgesamt 783 Mio. € (783 Mio. €), zu beschließen.





Abhängigkeitsbericht

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

Porsche AG Stammaktie für das Geschäftsjahr 2023. Mithin wird auf Ebene der Porsche SE mit Dividendenerträgen von der Volkswagen AG und der Porsche AG in Höhe von insgesamt 1,7 Mrd. € gerechnet, welche den Jahresabschluss und das Jahresergebnis 2024 voraussichtlich maßgeblich prägen werden. Zudem schlagen Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche SE der Hauptversammlung vor, die Auszahlung einer Dividende je Stammaktie von 2,554 € und je Vorzugsaktie von 2,560 €, das heißt in Höhe von insgesamt 783 Mio. € für das Geschäftsjahr 2023 zu beschließen.

Stuttgart, den 13. März 2024
Porsche Automobil Holding SE

Ausblick

Wir verweisen auf die Aussagen im Abschnitt „Voraussichtliche Entwicklung des Porsche SE Konzerns“ im Kapitel „Prognosebericht und Ausblick“, 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 9,00 € je Volkswagen Stammaktie und 9,06 € je Volkswagen Vorzugsaktie sowie basierend auf dem Vorschlag des Vorstands und Aufsichtsrats der Porsche AG 2,30 € je

Der Vorstand