

Konzernquartalsmitteilung

3. Quartal
2017





3. Quartal
2017





3. Quartal

2017

Die Porsche Automobil Holding SE („Porsche SE“ oder „Gesellschaft“) als oberstes Mutterunternehmen des Porsche SE Konzerns ist eine Europäische Aktiengesellschaft und hat ihren Firmensitz am Porscheplatz 1 in 70435 Stuttgart, Deutschland. Zum 30. September 2017 beschäftigte der Porsche SE Konzern 787 Mitarbeiter (31. Dezember 2016: 30 Mitarbeiter). Die Erhöhung ist auf die erstmalige Einbeziehung der PTV Group (PTV AG und ihre Tochtergesellschaften) zurückzuführen.

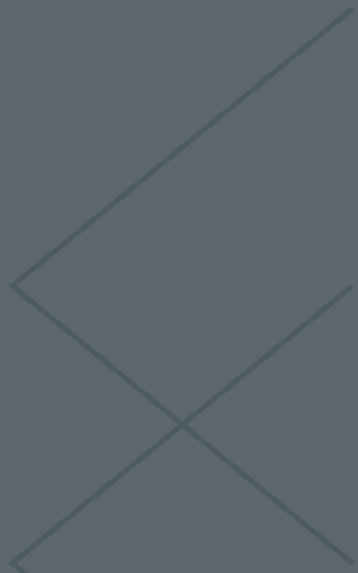
Die Porsche SE ist eine Holdinggesellschaft. Sie hält insbesondere die Mehrheit der Stammaktien an der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg („Volkswagen AG“ oder „Volkswagen“), einem der weltweit führenden Automobilhersteller. Der Volkswagen Konzern besteht aus zwölf Marken aus sieben europäischen Staaten: Volkswagen Pkw, Audi, SEAT, ŠKODA, Bentley, Bugatti, Lamborghini, Porsche, Ducati, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Scania und MAN. Die Porsche SE hält des Weiteren Anteile an dem US-amerikanischen Technologieunternehmen INRIX Inc., Kirkland, Washington/USA („INRIX“). INRIX nimmt eine weltweit führende Position im Bereich Connected-Car-Dienstleistungen und Echtzeitverkehrsinformationen ein. Darüber hinaus hat der Porsche SE Konzern Anfang September die PTV Planung Transport Verkehr AG („PTV AG“), Karlsruhe, erworben.

Vorrangige Investitionskriterien der Porsche SE für künftige Beteiligungen sind der Bezug zur automobilen Wertschöpfungskette sowie ein überdurchschnittliches Wachstumspotenzial basierend auf makroökonomischen sowie daraus abgeleiteten

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

Neben etablierten mittelständischen Unternehmen hat die Porsche SE ihren Investitionsfokus zuletzt auch auf junge Unternehmen ab der Gründungsphase erweitert. In diesem Zusammenhang hat Porsche SE kürzlich zwei Venture-Beteiligungen im jeweils einstelligen Prozentbereich an zwei 3D-Druck-Spezialisten erworben. Dabei handelt es sich um das US-Unternehmen Markforged Inc. sowie um ein weiteres 3D-Druck-Unternehmen, dessen Finanzierungsrunde noch nicht veröffentlicht wurde. Das Investitionsvolumen für beide Beteiligungen liegt im einstelligen Millionen-Euro-Bereich.

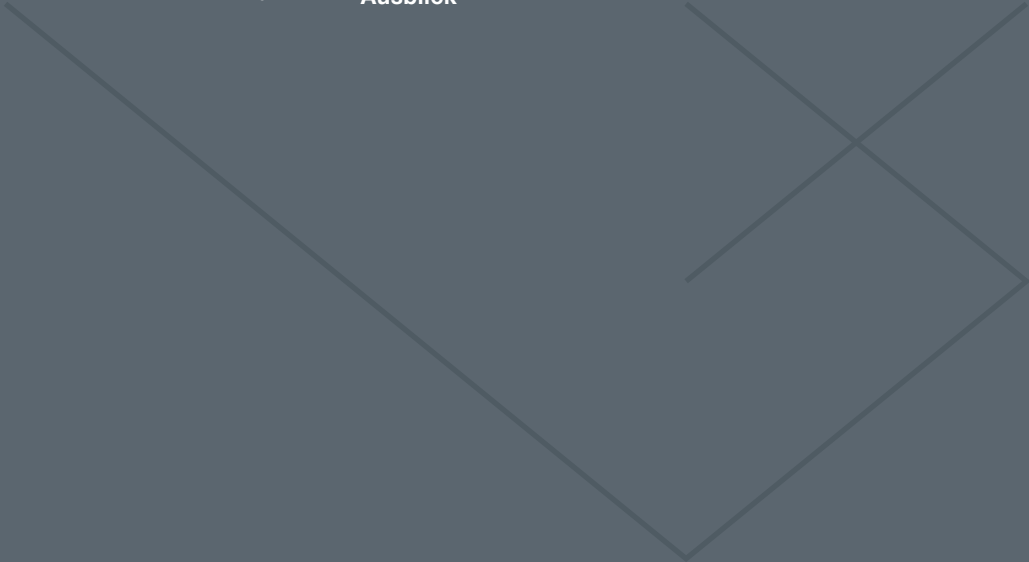
Die vorliegende Konzernquartalsmitteilung der Porsche SE bezieht sich auf den Geschäftsverlauf und dessen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2017 und enthält Informationen über den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 6. November 2017.





Inhalt

8	Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern
15	Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern
17	Geschäftsverlauf
19	Erläuterungen zur Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
22	Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung
29	Ausblick



Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern

Im Folgenden werden die wesentlichen Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern dargestellt. Die Erläuterungen beziehen sich auf Ereignisse und Entwicklungen im dritten Quartal des Geschäftsjahres 2017, soweit innerhalb dieses Abschnitts nicht Bezug zu einem hiervon abweichenden Zeitraum genommen wird.

Porsche SE schließt Erwerb der PTV AG ab

Am 7. Juni 2017 hat eine 100 %-ige Tochtergesellschaft der Porsche SE, die Porsche Zweite Beteiligung GmbH, Stuttgart, zunächst rund 97 % der Aktien der PTV AG gekauft. Das Unternehmen ist ein führender Anbieter von Software für Verkehrsplanung und Verkehrsmanagement sowie Transportlogistik. Die Transaktion wurde Anfang September 2017 vollzogen. Mit Vollzug erfolgte die Kaufpreiszahlung von 309 Mio. €. Diese enthält Zahlungen für den Erwerb ausstehender Aktienoptionen auf Anteile an der PTV AG sowie für weitere rund 2,9 % der Aktien an der PTV AG. Die Porsche SE hält somit indirekt 99,9 % der Aktien der PTV AG. Künftige Kaufpreisanpassungen bleiben möglich. Aufgrund der zeitlichen Nähe des Erwerbs zum Quartalsende ist die IFRS-Umstellung der PTV Group noch nicht abgeschlossen und die Kaufpreisallokation vorläufig. Den Immateriellen Vermögenswerten wurden auf Basis der vorläufigen Ermittlung 300 Mio. € zugeordnet und die Pensionsrückstellungen um rund 1 Mio. € erhöht.

Abgasthematik auf Ebene des Volkswagen Konzerns

Am 18. September 2015 informierte die US-amerikanische Umweltschutzbehörde Environmental Protection Agency (EPA) in einer „Notice of Violation“ die Öffentlichkeit, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NO_x)-Emissionen festgestellt wurden. Infolgedessen nahmen Behörden weltweit in ihren jeweiligen Rechtsordnungen ihre eigenen Untersuchungen auf (sogenannte „Dieselthematik“). Im dritten Quartal des Geschäftsjahres 2017 waren vom Volkswagen Konzern zusätzliche Vorsorgen in Höhe von 2,6 Mrd. € zu bilden. Der Anstieg resultiert aus einer Erhöhung der Rückstellungen für Gewährleistungen in Höhe von 2,1 Mrd. € sowie Rechtsrisiken in Höhe von 0,5 Mrd. €. Wesentlicher Hintergrund für die Aufstockung der Vorsorgen ist, dass sich die im Rahmen des geschlossenen Vergleichs umzusetzenden Rückkauf-/Nachrüstprogramme von 2,0-Liter-TDI-Fahrzeugen in Nordamerika aufwendiger gestalten. Resultierend aus der stetigen Überwachung der Programmverläufe stellt sich die Aktion umfangreicher und technisch anspruchsvoller dar, womit auch eine zeitliche Ausdehnung der Abwicklung verbunden ist. Die Porsche SE ist als Mehrheitsaktionär weiterhin von dieser Thematik insbesondere im Rahmen ihres Ergebnisses aus at Equity bewerteten Anteilen betroffen. Des Weiteren ist die anteilige Börsenkapitalisierung ihrer Beteiligung an der Volkswagen AG durch die sich hieraus ergebende Entwicklung des Aktienkurses der

Volkswagen Stamm- und Vorzugsaktien beeinflusst. Trotz der zum 30. September 2017 unter dem Buchwert liegenden anteiligen Börsenkapitalisierung ergibt sich auf Grundlage der Ertrags Erwartungen kein Wertberichtigungsbedarf für den at Equity-Buchwert der Beteiligung an der Volkswagen AG. Jedoch sind insbesondere bei einem weiteren Anstieg der Kosten zur Bewältigung der Dieselthematik unverändert Auswirkungen auf die Werthaltigkeit der Beteiligung möglich. Schließlich können sich weiterhin Folgewirkungen auf die Dividendenpolitik der Volkswagen AG und somit auf die Mittelzuflüsse auf Ebene der Porsche SE ergeben. Aus dieser Thematik resultierende Rechtsrisiken aus gegen die Porsche SE geltend gemachten Ansprüchen können sich ebenfalls auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der Porsche SE auswirken. Zu Einzelheiten diesbezüglich verweisen wir auf die Ausführungen zu den wesentlichen Ereignissen und Entwicklungen im Volkswagen Konzern, auf die Erläuterungen zur Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage und auf das Kapitel „Ausblick“ innerhalb des Konzernlageberichts und Lageberichts im Geschäftsbericht der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2016. Der Vorstand der Porsche SE bekennt sich unverändert zur Rolle der Gesellschaft als langfristig orientierter Ankeraktionär der Volkswagen AG und ist auch weiterhin vom Wertsteigerungspotenzial des Volkswagen Konzerns überzeugt.

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

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

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

Beim Oberlandesgericht Celle ist ein Musterverfahren nach dem Kapitalanlegermusterverfahrensgesetz (KapMuG) gegen die Porsche SE rechtshängig. Das Verfahren betrifft angebliche Schadensersatzansprüche wegen angeblicher Marktmanipulation und angeblicher unzutreffender Kapitalmarktinformation im Rahmen des Erwerbs der Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG. Zum Teil werden die Ansprüche auch auf angebliche kartellrechtliche Anspruchsgrundlagen gestützt. Das Musterverfahren wurde durch einen Vorlagebeschluss des Landgerichts Hannover vom 13. April 2016 eingeleitet, nachdem die Kläger in vier von sechs rechtshängigen Verfahren vor dem Landgericht Hannover einen KapMuG-Antrag gestellt hatten. Mit dem Vorlagebeschluss hat das Landgericht Hannover dem Oberlandesgericht Celle bestimmte Feststellungsziele zur Entscheidung vorgelegt. Am 11. Mai 2016 hat das Landgericht Hannover alle sechs bei ihm gegen die Porsche SE rechtshängigen Verfahren bis zu einer rechtskräftigen Entscheidung über

die Feststellungsziele im Musterverfahren vor dem Oberlandesgericht Celle ausgesetzt. Bei den sechs ausgesetzten Verfahren handelt es sich um Klageverfahren von insgesamt 40 Klägern, die insgesamt angebliche Schadensersatzansprüche in Höhe von rund 5,4 Mrd. € zzgl. Zinsen geltend machen. Mit Beschluss vom 12. Januar 2017 hat das Oberlandesgericht Celle dem KapMuG-Vorlagebeschluss weitere Feststellungsziele hinzugefügt. Der erste Termin zur mündlichen Verhandlung fand am 12. Oktober 2017 statt. In diesem Termin hat das Oberlandesgericht Celle angekündigt, weitere Feststellungsziele zu ergänzen und seine vorläufige Auffassung zum Sach- und Streitstand erläutert. Die Richter des zuständigen Senats wurden von der Musterklägerin sowie weiteren Beigeladenen wegen der Besorgnis der Befangenheit abgelehnt. Mit Beschluss vom 23. Oktober 2017 hat das Oberlandesgericht Celle das Ablehnungsgesuch zurückgewiesen. Gegen diesen Beschluss hat die Musterklägerin nach Mitteilung des Oberlandesgerichts Celle mit Schriftsatz vom 30. Oktober 2017 eine Gehörsrüge erhoben. Ein Beigeladener hat mit Schriftsatz vom 30. Oktober 2017 ein weiteres Ablehnungsgesuch gegen die Richter des zuständigen Senats eingereicht. Das Oberlandesgericht Celle hat in der Folge die weiteren bisher vorgesehenen Verhandlungstermine in 2017 aufgehoben. Ein neuer Termin zur Fortsetzung der mündlichen Verhandlung wurde noch nicht bestimmt. Die Porsche SE ist der Auffassung, dass die Klagen in den ausgesetzten Ausgangsverfahren unbegründet und die im Musterverfahren mit den Feststellungszielen begehrten Feststellungen nicht zu treffen sind. Die Porsche SE

sieht sich durch den bisherigen Verlauf der mündlichen Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Celle in dieser Auffassung bestätigt.

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

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

Am 7. Juni 2012 hat die Porsche SE beim Landgericht Stuttgart Klage gegen zwei Gesellschaften eines Investmentfonds auf Feststellung des Nichtbestehens angeblicher Ansprüche in Höhe von rund 195 Mio. USD eingereicht. Der Investmentfonds hatte außergerichtlich behauptet, die Porsche SE habe im Rahmen des Erwerbs ihrer Beteiligung an der Volkswagen AG während des Jahres 2008 falsche und irreführende Angaben

gemacht. Der Investmentfonds hat deshalb Klage vor einem englischen Gericht angedroht. Am 18. Juni 2012 hat der Investmentfonds Klage gegen die Porsche SE beim Commercial Court in England eingereicht. Das englische Verfahren wurde am 6. März 2013 auf beiderseitigen Parteiantrag ausgesetzt, bis in dem beim Landgericht Stuttgart begonnenen Verfahren rechtskräftig über die Frage entschieden wurde, welches Gericht das zuerst angerufene Gericht ist. Das Landgericht Stuttgart hat mit Beschluss vom 24. Juli 2013 festgestellt, dass das Landgericht Stuttgart das zuerst angerufene Gericht ist. Gegen diese Entscheidung des Landgerichts Stuttgart hat eine der Beklagten das Rechtsmittel der sofortigen Beschwerde eingelegt. Mit Beschluss vom 28. November 2013 hat das Landgericht Stuttgart der Beschwerde nicht abgeholfen und die Beschwerde dem Oberlandesgericht Stuttgart zur Entscheidung vorgelegt. Mit Beschluss vom 30. Januar 2015 hat das Oberlandesgericht Stuttgart die sofortige Beschwerde zurückgewiesen. Die Beklagte hat Rechtsbeschwerde zum Bundesgerichtshof eingelegt. Mit Beschluss vom 13. September 2016 hat der Bundesgerichtshof den Beschluss des Oberlandesgerichts Stuttgart vom 30. Januar 2015 aufgehoben und die Sache zur erneuten Entscheidung an das Oberlandesgericht Stuttgart zurückverwiesen. Die Porsche SE hält die in England erhobene Klage für unzulässig und die geltend gemachten Ansprüche für unbegründet.

Im Zusammenhang mit dem Aufbau der Beteiligung an der Volkswagen AG sind bislang insgesamt fünf Schadensersatzklagen mit einem

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

Klageverfahren und rechtliche Risiken im Zusammenhang mit der Dieseldematik

Im Zusammenhang mit der Dieseldematik (siehe dazu die Darstellung innerhalb des Konzernlageberichts und Lageberichts im Geschäftsbericht der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2016 im Abschnitt „Die Dieseldematik“ im Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern“) sind gegen die Porsche SE folgende Ansprüche geltend gemacht worden:

Seit April 2016 sind gegen die Porsche SE 185 Klageverfahren vor dem Landgericht Stuttgart anhängig gemacht worden. Die Klagen sind auf Zahlung von Schadensersatz, soweit beziffert, in Höhe von insgesamt rund 934 Mio. € (zzgl. Zinsen) und teils auf Feststellung einer Schadensersatzverpflichtung gerichtet. Die Kläger werfen der Porsche SE angeblich pflichtwidrig unterlassene Kapitalmarktinformationen im Zusammenhang mit der

Dieselthematik vor. Ein Teil der Klagen richtet sich sowohl gegen die Porsche SE als auch gegen die Volkswagen AG. Die Volkswagen AG hat in Bezug auf eine dieser Klagen beim Oberlandesgericht Braunschweig den Antrag gestellt, das Landgericht Braunschweig als zuständiges Gericht zu bestimmen. Das Oberlandesgericht Braunschweig hat das Gerichtsstandsbestimmungsverfahren im April 2017 an das zuständige Oberlandesgericht Stuttgart verwiesen. Das Oberlandesgericht Stuttgart hat den Gerichtsstandsbestimmungsantrag Ende August 2017 abgelehnt. Ein Teil der Kläger in den beim Landgericht Stuttgart anhängigen Verfahren hat Musterverfahrensanträge nach dem KapMuG gestellt. Die Porsche SE hat hilfsweise für den Fall, dass das Landgericht Stuttgart Klagen nicht ohne weiteres abweist, in insgesamt zehn dieser Verfahren den Erlass eines KapMuG-Vorlagebeschlusses mit sechs näher bezeichneten Feststellungszielen beantragt. Das Landgericht Stuttgart hat mit Blick auf die vorgenannten KapMuG-Anträge am 28. Februar 2017 einen Vorlagebeschluss erlassen, mit dem es insgesamt neun der von den Klägern geltend gemachten Feststellungsziele sowie die vorgenannten sechs hilfsweise von der Porsche SE geltend gemachten Feststellungsziele dem Oberlandesgericht Stuttgart zur Entscheidung vorlegt. Zum Teil haben die Kläger Verfahrensaussetzungen nach dem KapMuG im Hinblick auf einen KapMuG-Vorlagebeschluss des Landgerichts Braunschweig in Schadensersatzverfahren, die gegen die Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieselthematik geführt werden, beantragt. Es ist derzeit offen, in welchem Umfang die beim Landgericht

Stuttgart anhängigen Verfahren etwa im Hinblick auf den Vorlagebeschluss des Landgerichts Braunschweig oder im Hinblick auf den Vorlagebeschluss des Landgerichts Stuttgart ausgesetzt werden. 30 Verfahren hat das Landgericht Stuttgart seit Anfang Mai 2017 im Hinblick auf seinen Vorlagebeschluss teilweise ausgesetzt und, soweit das Landgericht Stuttgart die Verfahren nicht ausgesetzt hat, zum Teil eine Klagerücknahme angeregt. Die Porsche SE hält die Klagen für unbegründet.

Vor dem Landgericht Braunschweig sind seit September 2016 sieben Klagen gegen die Porsche SE erhoben worden. Die Porsche SE ist dabei jeweils gemeinsam mit der Volkswagen AG verklagt. Die Klagen stützen sich auf angebliche Schadensersatzansprüche wegen unterlassener unverzüglicher Veröffentlichung von Insiderinformationen. Sie zielen auf die Leistung von Schadensersatz durch die Porsche SE in Höhe von insgesamt rund 170.000 € ab. Die Volkswagen AG hat in Bezug auf fünf Klagen beim Oberlandesgericht Braunschweig Anträge auf Bestimmung des Landgerichts Braunschweig als zuständiges Gericht gestellt. In Bezug auf vier Verfahren hat zudem die Klägerseite entsprechende Gerichtsstandsbestimmungsanträge beim Oberlandesgericht Braunschweig gestellt. Die Klägerseite in vier Verfahren hat die Aussetzung des Verfahrens im Hinblick auf den KapMuG-Vorlagebeschluss des Landgerichts Braunschweig beantragt. Die Kläger in drei Verfahren haben ihr Einverständnis mit einer solchen Aussetzung erklärt. Ein Verfahren hat das Landgericht Braunschweig hinsichtlich der Volkswagen AG mit Beschluss vom

1. Dezember 2016 im Hinblick auf den Vorlagebeschluss des Landgerichts Braunschweig ausgesetzt. Das Landgericht Braunschweig wird entscheiden müssen, ob es sich für die Verfahren hinsichtlich der Porsche SE für zuständig hält und ob dann die Verfahren hinsichtlich der Porsche SE im Hinblick auf den Vorlagebeschluss des Landgerichts Braunschweig oder den Vorlagebeschluss des Landgerichts Stuttgart auszusetzen sind. Die Porsche SE hält die Klagen für unzulässig und unbegründet.

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

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

in Höhe von insgesamt rund 3,6 Mio. € (zzgl. Zinsen) mittlerweile klageweise geltend gemacht.

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

Ermittlungsverfahren

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

Aktienrechtliche Streitigkeiten

Ein Aktionär hat gegen Beschlüsse der ordentlichen Hauptversammlung vom 27. Mai 2014 Anfechtungs- und Nichtigkeitsklage sowie hilfsweise positive Beschlussfeststellungsklage beim Landgericht Stuttgart eingereicht. Die Klage richtet sich gegen die Beschlüsse über die Entlastung von Vorstand und Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2013 sowie die Ablehnung des Antrags auf Abwahl des Versammlungsleiters. Ferner erhebt der Aktionär bezüglich des abgelehnten Abwahantrags hilfsweise positive Beschlussfeststellungsklage. Am 22. März 2016 fand ein Termin zur mündlichen Verhandlung vor dem Landgericht Stuttgart statt. Mit Urteil vom 28. Oktober 2016 hat das Landgericht Stuttgart die Klagen abgewiesen. Der Kläger hat gegen die Entscheidung des Landgerichts Stuttgart Berufung eingelegt. Die Porsche SE hält die Klagen teilweise für unzulässig und jedenfalls für unbegründet.

Derselbe Aktionär hat außerdem Anfechtungs- und Nichtigkeitsklage gegen die Beschlüsse der ordentlichen Hauptversammlung vom 29. Juni 2016 über die Entlastung des Vorstands und des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2015 erhoben. Ein Termin zur mündlichen Verhandlung wurde auf den 5. Dezember 2017 bestimmt. Die Porsche SE hält die Klage für unbegründet.

Darüber hinaus hat derselbe Aktionär beim Landgericht Stuttgart einen Antrag auf Auskunftserteilung durch die Porsche SE gestellt. Gegenstand des Antrags sind Fragen, die angeblich in der

ordentlichen Hauptversammlung vom 29. Juni 2016 gestellt worden sind. Ein Termin zur mündlichen Verhandlung wurde auf den 5. Dezember 2017 bestimmt. Die Porsche SE hält den Antrag für unbegründet.

Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern

Im Folgenden werden wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern im dritten Quartal des Geschäftsjahres 2017 dargestellt.

Diesalthematik

Im dritten Quartal erhöhte der Volkswagen Konzern die Vorsorgen für die im Rahmen des geschlossenen Vergleichs umzusetzenden Rückkauf-/Nachrüstprogramme von 2,0-Liter-TDI-Fahrzeugen in Nordamerika, die sich aufwendiger gestalten. Resultierend aus der stetigen Überwachung der Programmverläufe stellt sich die Aktion umfangreicher und technisch anspruchsvoller dar, womit auch eine zeitliche Ausdehnung der Abwicklung verbunden ist. Negative Sondereinflüsse von 2,6 Mrd. € belasteten das operative Ergebnis 2017.

Kooperationen

Anfang Juli 2017 schlossen die Volkswagen Konzernforschung und der Automatisierungsspezialist KUKA eine neue strategische Partnerschaft. Ziel der Forschungskooperation ist unter anderem die Entwicklung von roboterbasierten Innovationen rund um das elektrisch angetriebene und autonom fahrende Auto. Neben den technologischen Grundlagen sollen auch Konzepte für innovative Anwendungen entwickelt werden.

Ende August 2017 gaben Audi und Alta Devices, eine Tochterfirma des chinesischen

Solarzellen-Spezialisten Hanergy, eine strategische Allianz bekannt. Ziel ist es, Dünnschicht-Solarzellen in Panorama-Glasdächern von Audi-Modellen zu integrieren, Solarstrom zu erzeugen und so die Reichweite von Elektrofahrzeugen zu erhöhen. Bis Ende 2017 soll ein erster Prototyp entstehen.

Anfang September 2017 haben die Marke Volkswagen Pkw und DHL Paket das Pilotprojekt „We by Volkswagen Deliver“ in Berlin gestartet, bei dem der Empfang von Paketen vereinfacht wird. In einer achtmonatigen Testphase können ausgewählte Kunden 50 Polo als Lieferstationen einsetzen: die Sendungen werden direkt ins Auto geliefert. Mit dem Service, das Fahrzeug als mobile Lieferadresse zu nutzen, erweitert Volkswagen sein Angebot von Mobilitätslösungen rund um das Auto und unterstreicht damit seine Ambitionen, bis zum Jahr 2025 weltweit einer der Top-Anbieter effizienter, komfortabler und nachhaltiger Mobilitätsdienstleistungen zu werden.

Ebenfalls Anfang September 2017 gingen Volkswagen und IBM eine Kooperation ein, um personalisierte, digitale Mobilitätsdienste zu entwickeln und damit den Trend der zunehmenden Vernetzung zwischen Fahrzeugen und Fahrern aktiv zu gestalten. Die erste gemeinsame Entwicklung innerhalb des neuen digitalen Ökosystems „Volkswagen WE“ wird „We Commerce“ sein. Dieser Service soll dem Fahrer zielgerichtete, personalisierte Handlungsempfehlungen geben.

Kartellverfahren

Im Jahr 2011 führte die Europäische Kommission 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 nun gegen Scania eine Geldbuße von 0,88 Mrd. €. Scania wird dagegen Rechtsmittel zum Europäischen Gericht in Luxemburg einlegen und sich umfassend verteidigen. Scania bildete bereits im Jahr 2016 eine Rückstellung in Höhe von 0,4 Mrd. €.

Im Rahmen der laufenden kartellrechtlichen Untersuchungen der Europäischen Kommission hinsichtlich der deutschen Automobilhersteller hat die Behörde im Zuge einer angekündigten Nachprüfung Unterlagen in den Geschäftsräumen der Volkswagen AG in Wolfsburg und der AUDI AG in Ingolstadt gesichtet. Der Volkswagen Konzern sowie die betreffenden Konzernmarken kooperieren

bereits seit längerem vollumfänglich mit der Europäischen Kommission und haben einen entsprechenden Antrag gestellt. Ob die Europäische Kommission ein formelles Verfahren einleiten wird, ist derzeit unklar.

Geschäftsverlauf

Die in diesem Kapitel folgenden Ausführungen zu Auslieferungen, Absatz, Produktion und Mitarbeitern berücksichtigen die operativen Entwicklungen der Bereiche Pkw und Nutzfahrzeuge des Volkswagen Konzerns in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2017. Für den Geschäftsverlauf der Porsche SE verweisen wir darüber hinaus auf die Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“ und „Erläuterungen zur Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage“ in dieser Konzernquartalsmitteilung.

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

In den ersten neun Monaten des Jahres 2017 verzeichnete die Weltwirtschaft ein moderates Wachstum. Dabei übertraf die durchschnittliche Expansionsrate des Bruttoinlandsprodukts (BIP) sowohl in den Industrie- als auch in den Schwellenländern den jeweiligen Wert der Vorjahresperiode. Die Preise für Energie und Rohstoffe erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum und begünstigten damit die Wirtschaft einzelner davon abhängiger Exportländer.

Entwicklung der Pkw-Märkte

In den ersten neun Monaten des Jahres 2017 lag die weltweite Pkw-Nachfrage um 3,2 % über dem Niveau des Vorjahreszeitraums. Wachstumsträger waren die Regionen Asien-Pazifik, Südamerika, Westeuropa sowie Zentral- und Osteuropa. In Nordamerika sowie in Nahost und Afrika war die Zahl der Neuwagenverkäufe dagegen rückläufig.

Entwicklung der Märkte für Nutzfahrzeuge

Von Januar bis September 2017 lag die weltweite Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen unter dem Vorjahresniveau. Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten lag die weltweite Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t von Januar bis September 2017 über dem Wert der Vergleichsperiode, die Nachfrage nach Bussen lag in diesem Zeitraum merklich über dem Vorjahr.

Mitarbeiter im Volkswagen Konzern

Am Ende der ersten neun Monate 2017 erhöhte sich die weltweite Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns im Vergleich zum 31. Dezember 2016 um 1,6 % auf 636.740 Mitarbeiter. Dem produktionsbedingten Aufbau, der Einstellung von Fachkräften im In- und Ausland sowie dem Personalanstieg in den neuen Werken in Mexiko, China und Polen stand der Abgang von rund 9.800 Mitarbeitern infolge der teilweisen Veräußerung der PGA Group SAS gegenüber.

Absatz und Produktion im Volkswagen Konzern

Der Absatz des Volkswagen Konzerns an die Handelsorganisation¹ stieg in den ersten neun Monaten 2017 um 3,4 % auf 7.912.844 Fahrzeuge (einschließlich der chinesischen Joint Ventures). Grund dafür war insbesondere die höhere Nachfrage in China, Europa und Südamerika. Der Volkswagen Konzern produzierte von Januar bis

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

September 2017 insgesamt 8.039.052 Fahrzeuge, ein Anstieg von 5,2 % gegenüber der Vergleichsperiode.

In der folgenden Tabelle werden die Auslieferungen des Volkswagen Konzerns an Kunden nach Regionen sowie Marken dargestellt.

Auslieferungen von Pkw, leichten Nutzfahrzeugen, Lkw und Bussen vom 1. Januar bis 30. September ¹

	2017	2016	Veränderung %
Regionen			
Europa/Übrige Märkte	3.563.385	3.491.653	2,1
Nordamerika	718.733	685.767	4,8
Südamerika	389.744	320.004	21,8
Asien-Pazifik	3.134.810	3.111.843	0,7
Weltweit	7.806.672	7.609.267	2,6
nach Marken			
Volkswagen Pkw	4.490.927	4.374.774	2,7
Audi	1.380.778	1.408.828	-2,0
ŠKODA	871.082	840.881	3,6
SEAT	354.896	312.888	13,4
Bentley	7.890	7.074	11,5
Lamborghini	2.930	2.867	2,2
Porsche	185.898	178.314	4,3
Bugatti	42	1	-
Volkswagen Nutzfahrzeuge	367.928	350.783	4,9
Scania	63.959	58.732	8,9
MAN	80.342	74.125	8,4

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

Erläuterungen zur Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

In den nachfolgenden Erläuterungen werden den wesentlichen Ergebnis- und Bestandsgrößen für die ersten neun Monate des Geschäftsjahres 2017 bzw. zum 30. September 2017 die entsprechenden Vergleichswerte für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. September 2016 (Ertragslage) bzw. zum 31. Dezember 2016 (Finanz- und Vermögenslage) gegenübergestellt.

Ertragslage des Porsche SE Konzerns

Der Vollzug des Erwerbs der PTV AG erfolgte Anfang September 2017. Es ergaben sich daher keine wesentlichen Auswirkungen auf die einzelnen Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung und somit auf die Ertragslage des Porsche SE Konzerns.

Der Porsche SE Konzern erzielte im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. September 2017 ein Ergebnis nach Steuern in Höhe von 2.195 Mio. € (Vergleichsperiode: 1.635 Mio. €). Dies war im Wesentlichen auf das at Equity-Ergebnis aus der Beteiligung an der Volkswagen AG in Höhe von 2.255 Mio. € (Vergleichsperiode: 1.691 Mio. €) zurückzuführen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen lagen in den ersten drei Quartalen des Geschäftsjahres 2017 mit 24 Mio. € leicht unter Vorjahresniveau (Vergleichsperiode: 25 Mio. €). Enthalten sind insbesondere Rechts- und Beratungskosten der Porsche SE.

Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen stieg um 565 Mio. € auf 2.253 Mio. €. Es enthielt Ergebnisbeiträge aus der laufenden at Equity-Bewertung in Höhe von 2.322 Mio. € (Vergleichsperiode: 1.773 Mio. €) sowie Fortführungseffekte aus Kaufpreisallokationen in Höhe von minus 69 Mio. € (Vergleichsperiode: minus 83 Mio. €).

Das Finanzergebnis in Höhe von minus 9 Mio. € lag über Vorjahresniveau (Vergleichsperiode: minus 13 Mio. €). Der Anstieg resultiert insbesondere aus geringeren Zinsaufwendungen infolge der Rückzahlung von Finanzschulden Mitte Juni 2017.

Das Ergebnis vor Steuern belief sich auf 2.211 Mio. € (Vergleichsperiode: 1.641 Mio. €). Aus der Veränderung der latenten Steuern ergab sich im Berichtszeitraum ein Steueraufwand in Höhe von 16 Mio. € (Vergleichsperiode: 6 Mio. €).

Finanz- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns

Die Nettoliquidität des Porsche SE Konzerns umfasst flüssige Mittel, Termingeldanlagen und Wertpapiere abzüglich Darlehensverbindlichkeiten. Diese hat sich gegenüber dem Jahresbeginn von 1.299 Mio. € auf 961 Mio. € vermindert. Der Rückgang der Nettoliquidität ist insbesondere auf den Erwerb der PTV AG Anfang September zurückzuführen.

Die Bilanzsumme des Porsche SE Konzerns hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2016 um 2.325 Mio. € auf 30.690 Mio. € erhöht.

Die langfristigen Vermögenswerte des Porsche SE Konzerns zum 30. September 2017 in Höhe von 29.683 Mio. € (31. Dezember 2016: 26.761 Mio. €) betrafen im Wesentlichen die at Equity bewerteten Anteile. Hierin enthalten war insbesondere der at Equity-Buchwert für die Beteiligung an der Volkswagen AG, welcher sich um 2.605 Mio. € auf 29.344 Mio. € erhöht hat. Diese Erhöhung resultierte insbesondere aus dem at Equity-Ergebnis in Höhe von 2.255 Mio. € sowie direkt im Eigenkapital erfassten Effekten in Höhe von insgesamt 658 Mio. €. Gegenläufig wirkten erhaltene Dividendenzahlungen in Höhe von 308 Mio. €. In den at Equity bewerteten Anteilen ist zudem der Buchwert für die Beteiligung an INRIX in Höhe von 20 Mio. € enthalten.

Die Immateriellen Vermögenswerte des Porsche SE Konzerns in Höhe von 307 Mio. € enthalten im Wesentlichen den vorläufigen Unterschiedsbetrag aus der erstmaligen Konsolidierung der PTV Group.

Die kurzfristigen Vermögenswerte verringerten sich vor allem durch die Tilgung der Finanzschulden sowie den Erwerb der PTV AG um 597 Mio. € auf 1.007 Mio. € und beinhalten insbesondere flüssige Mittel, Termingeldanlagen und Wertpapiere.

Das Eigenkapital des Porsche SE Konzerns erhöhte sich zum 30. September 2017 aufgrund des positiven Konzernergebnisses nach Steuern und aufgrund direkt im Eigenkapital erfasster Aufwendungen und Erträge auf insgesamt 30.440 Mio. € (31. Dezember 2016: 27.894 Mio. €). Die Eigenkapitalquote zum 30. September 2017 stieg im Vergleich zum Ende des Geschäftsjahres 2016 von 98,3 % auf 99,2 % an.

Die lang- und kurzfristigen Rückstellungen haben sich um 11 Mio. € auf 134 Mio. € erhöht. Diese Erhöhung ist vor allem auf Rückstellungen für Kosten der Belegschaft und Pensionen der PTV Group zurückzuführen.

Die Finanzschulden in Höhe von 13 Mio. € betreffen im Wesentlichen ein Schuldscheindarlehen der PTV Group. Die Finanzschulden des Vorjahres in Höhe von insgesamt 300 Mio. € betrafen ein Darlehen gegenüber dem Volkswagen Konzern. Dieses wurde Mitte Juni 2017 vollständig getilgt.

Ertragslage der wesentlichen Beteiligung

Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich auf originäre Ergebnisgrößen des Volkswagen Konzerns in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2017. Das heißt, dass Effekte aus der Einbeziehung in den Konzernabschluss der Porsche SE, insbesondere aus der Fortführung der im Rahmen von

Kaufpreisallokationen aufgedeckten stillen Reserven und Lasten sowie aus der Zugrundelegung konzern-einheitlicher Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze, unberücksichtigt bleiben.

Im Zeitraum Januar bis September 2017 waren die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns mit 170,9 Mrd. € um 6,8 % höher als ein Jahr zuvor. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus positiven Volumeneffekten sowie der guten Geschäftsentwicklung im Konzernbereich Finanzdienstleistungen. Der Volkswagen Konzern erwirtschaftete 80,3 % (Vergleichsperiode: 79,5 %) seiner Umsatzerlöse im Ausland.

Abzüglich der Kosten der Umsatzerlöse fiel das Bruttoergebnis mit 32,0 Mrd. € um 0,9 Mrd. € höher aus als im Vorjahreszeitraum. Bereinigt um in beiden Zeiträumen hier erfasste Sondereinflüsse lag das Bruttoergebnis mit 34,1 Mrd. € um 2,1 Mrd. € über Vorjahr. Die Bruttomarge belief sich auf 18,7 % (Vergleichsperiode: 19,4 %); ohne Belastungen aus Sondereinflüssen betrug sie 19,9 % (Vergleichsperiode: 20,0 %).

Das operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns vor Sondereinflüssen verbesserte sich in den ersten neun Monaten 2017 um 2,0 Mrd. € auf 13,2 Mrd. €, die operative Rendite vor Sondereinflüssen erhöhte sich auf 7,7 % (Vergleichsperiode: 7,0 %). Hierzu trugen im Wesentlichen Volumen-, Mix- und Margenverbesserungen sowie Produktkostenoptimierungen und eine positive Wechselkursentwicklung bei. Sondereinflüsse belasteten

das operative Ergebnis in Höhe von minus 2,6 Mrd. € (Vergleichsperiode: minus 2,6 Mrd. €). Mit 10,6 Mrd. € (Vergleichsperiode: 8,6 Mrd. €) lag das operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns deutlich über dem Vorjahr. Die operative Rendite erhöhte sich auf 6,2 % (Vergleichsperiode: 5,4 %).

Das Finanzergebnis war leicht negativ (minus 84 Mio. €), nahm gegenüber dem Vorjahr jedoch um 0,4 Mrd. € zu. Bewertungsbedingt gesunkene Finanzierungsaufwendungen sowie geringere Aufwendungen aus der stichtagsbezogenen Bewertung derivativer Finanzinstrumente hatten einen positiven Einfluss. Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen lag unter dem Wert des Vorjahres. Darin enthalten ist der Ertrag aus der Neubewertung der Anteile an HERE infolge der Beteiligung weiterer Investoren, der die unter Vorjahr liegenden at Equity-Ergebnisse der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen ausgleichen konnte. Im Vorjahreszeitraum hatte der Ertrag aus dem Verkauf der Anteile an LeasePlan einen positiven Einfluss.

Das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns nahm um 2,4 Mrd. € auf 10,6 Mrd. € zu. Das Ergebnis nach Steuern erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 1,8 Mrd. € auf 7,7 Mrd. €.

Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung

Chancen und Risiken der Porsche SE

Der Bericht zu den Chancen und Risiken der Porsche SE im Konzernlagebericht und Lagebericht der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2016 ist zum 30. September 2017 hinsichtlich der Ausführungen zum aktuellen Stand der Rechtsstreitigkeiten zu aktualisieren. Wir verweisen auf das Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“ in dieser Konzernquartalsmitteilung.

Aufgrund der zeitlichen Nähe des Veröffentlichungszeitpunkts der Konzernquartalsmitteilung zum Erwerb der PTV AG sind die Chancen und Risiken aus der Beteiligung an der PTV Group noch nicht beschrieben.

Chancen und Risiken im Volkswagen Konzern

Der Volkswagen Konzern hat seine Prognose für die Umsatzentwicklung des Konzerns, der Bereiche Pkw und Nutzfahrzeuge sowie des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen angehoben. Des Weiteren hat Volkswagen die Ergebnisprognose für den Konzern vor Sondereinflüssen und den Bereich Pkw vor Sondereinflüssen, für den Bereich Nutzfahrzeuge sowie für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen moderat angehoben. Die Ergebnisprognose für den Bereich Pkw inklusive Sondereinflüssen hat

der Volkswagen Konzern leicht abgesenkt (auf den Abschnitt „Voraussichtliche Entwicklung des Volkswagen Konzerns“ in dieser Konzernquartalsmitteilung wird verwiesen).

Darüber hinaus ist der Bericht zu den Chancen und Risiken des Volkswagen Konzerns im Konzernlagebericht und Lagebericht der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2016 zum 30. September 2017 hinsichtlich der Ausführungen zu den Rechtsstreitigkeiten zu aktualisieren:

Am 10. März 2017 schlossen die Volkswagen AG, Volkswagen Group of America, Inc. und bestimmte Tochterunternehmen eine Vergleichsvereinbarung zur Beilegung der Umweltschutzklagen von zehn Bundesstaaten – Connecticut, Delaware, Maine, Massachusetts, New York, Oregon, Pennsylvania, Rhode Island, Vermont und Washington – in Höhe von 157 Mio. USD.

Am 24. März 2017 stellten die Vereinigten Staaten einen Antrag auf Erlass des zweiten Partial Consent Decree, welches am 20. Dezember 2016 zwischen Volkswagen und dem Department of Justice (DOJ), der US-amerikanischen Umweltschutzbehörde Environmental Protection Agency (EPA), der Umweltbehörde des US-Bundesstaates Kalifornien California Air Resources Board (CARB) und dem Attorney General von Kalifornien zur Beilegung von Unterlassungsansprüchen gemäß dem US-amerikanischen Gesetz zur Reinhaltung der Luft, dem Clean Air Act und den kalifornischen

Umweltschutz- und Verbraucherschutzgesetzen sowie Gesetzen bezüglich irreführender Werbung in Bezug auf 3,0-Liter-TDI-Fahrzeuge vereinbart worden war. Am 17. Mai 2017 billigte das US-Bundesgericht in der in Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ das zweite Partial Consent Decree. Des Weiteren stimmte das Gericht am 17. Mai 2017 in Bezug auf die 3,0-Liter-TDI-Fahrzeuge dem zweiten Partial Consent Decree in Kalifornien, der zweiten 3,0-Liter-TDI Partial Stipulated Order der Federal Trade Commission (FTC) sowie dem mit privaten Klägern in Bezug auf 3,0-Liter-TDI-Fahrzeuge erzielten Vergleich in Zusammenhang mit Sammelklagen endgültig zu.

Am 13. April 2017 stimmte das Bundesgericht in der in Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ dem dritten Partial Consent Decree zu, welches von Volkswagen am 11. Januar 2017 mit dem DOJ und der EPA zur Beilegung zivilrechtlicher Ansprüche und Unterlassungsansprüche gemäß dem Clean Air Act in Bezug auf die 2,0-Liter- und 3,0-Liter-TDI-Fahrzeuge vereinbart wurde. Verschiedene Klagen, die gegen die Volkswagen AG und ihre verbundenen Unternehmen eingereicht wurden, bleiben weiterhin vor dem Bundesgericht in der „Multidistrict Litigation“ in Kalifornien anhängig. Dazu gehören unter anderem Sammelklagen, die seitens Einzelhandelsbetrieben von Mitbewerbern (das heißt nicht zu Volkswagen gehörenden Fahrzeughandelsbetrieben) und seitens bei Franchise-Handelsbetrieben tätigen Volkswagen Vertriebsmitarbeitern sowie seitens Käufern von bestimmten Volkswagen Anleihen und American Depositary

Receipts („ADRs“) erhoben wurden. Überdies entschieden sich bestimmte Angehörige der Verbraucher- und Händlerklassen gegen die Vergleiche der „Multidistrict Litigation“ in Kalifornien und reichten anstelle dessen eigene Klagen ein, die in der „Multidistrict Litigation“ in Kalifornien und verschiedenen einzelstaatlichen Gerichten in den USA anhängig sind.

Am 21. April 2017 erkannte das Bundesgericht in Michigan die am 11. Januar 2017 von Volkswagen getroffene Vereinbarung zum Schuldnerkenntnis sowie zur Leistung einer Strafzahlung in Höhe von 2,8 Mrd. USD an und verhängte eine Strafe mit einer dreijährigen Bewährungsauflage.

Ebenfalls am 21. April 2017 genehmigten kanadische Gerichte die zwischen Verbrauchern und der Volkswagen AG sowie anderen kanadischen und US-amerikanischen Unternehmen des Volkswagen Konzerns geschlossene Vergleichsvereinbarung in Bezug auf 2,0-Liter-Dieselfahrzeuge.

In Verbindung mit der Dieselformat hat die Staatsanwaltschaft München II im März 2017 ein Ermittlungsverfahren zunächst gegen unbekannt, mittlerweile gegen mehrere Personen, wegen des Verdachts des Betrugs und der strafbaren Werbung im Zusammenhang mit V6 3,0-Liter-TDI-Fahrzeugen eingeleitet. Zudem wurden im Juli 2017 Ordnungswidrigkeitsverfahren im Zusammenhang mit der Dieselformat gegen Audi eingereicht. Die Verfahren befinden sich in einem frühen Stadium, der weitere Fortgang bleibt abzuwarten.

Im Juni 2017 erfolgte die Bestellung von Larry Thompson zum unabhängigen Compliance Monitor und unabhängigen Compliance Auditor. Zusammen mit seinem Team wird er für einen Zeitraum von mindestens drei Jahren entsprechend dem strafrechtlichen „Plea Agreement“ und dem „Third Partial Consent Decree“ tätig sein. Herr Thompson (der „Monitor“) war unter anderem als stellvertretender Attorney General, United States Attorney für den nördlichen Bezirk von Georgia, Executive Vice President und General Counsel für Pepsi-Co bestellt und verfügt daher über umfangreiche Erfahrungen im öffentlichen und privaten Sektor. Die Volkswagen AG und relevante, nahestehende Unternehmen arbeiten eng mit dem Monitor und seinem Team zusammen, um sie bei der Ausführung ihrer Aufträge zu unterstützen.

Am 19. April 2017 wurde gegen die AUDI AG und bestimmte verbundene Unternehmen eine vermeintliche Sammelklage eingereicht, die auf den Vorwurf abstellt, die Beklagten hätten die Existenz von „Abschalteinrichtungen“ in mit Automatikgetriebe ausgestatteten Fahrzeugen der Marke Audi verschleiert. Mittlerweile sind 14 dieser vermeintlichen Sammelklagen in der „Multidistrict Litigation“ in Kalifornien anhängig. Am 12. Oktober 2017 reichten Kläger eine konsolidierte Sammelklage ein; die Frist für die Beantragung einer Abweisung seitens der Beklagten endet am 11. Dezember 2017.

Darüber hinaus wurden im Auftrag von circa 500 Einzelklägern in der „Multidistrict Litigation“ in Kalifornien fünf Massenklagen wegen ähnlicher

Vorwürfe bezüglich der Existenz von „Abschalteinrichtungen“ in mit Automatikgetriebe ausgestatteten Fahrzeugen der Marke Audi eingereicht. Die letzte der Massenklagen wurde am 26. Mai 2017 eingereicht. Im Juni 2017 nahmen die Kläger diese Klagen ohne Präjudiz zurück.

Am 23. Mai 2017 wies das Bundesgericht in der „Multidistrict Litigation“ in Kalifornien die Verbraucher- und Umweltschutzklagen der Attorney Generals von 12 Bundesstaaten (Alabama, Illinois, Maryland, Minnesota, Missouri, Montana, New Hampshire, New Mexico, Ohio, Oklahoma, Tennessee und Vermont) an deren entsprechende einzelstaatliche Gerichte zurück, vor denen künftige Verfahren in Zusammenhang mit diesen Klagen geführt werden.

Im Juni 2017 erzielte die Volkswagen Group Canada mit ihren Volkswagen Markenvertragshändlern eine Einigung zur Lösung der Dieselthematik. Die Einigung wurde außergerichtlich erzielt.

Am 28. Juni 2017 gab das Gericht in der „Multidistrict Litigation“ in Kalifornien dem Antrag der Volkswagen AG, die seitens bestimmter Käufer von Volkswagen ADR eingereichte First-Amended-Consolidated-Securities-Sammelklage der Kläger abzuweisen, zum Teil statt beziehungsweise wies diese zum Teil ab. Am 19. Juli 2017 gab ebenfalls dieses Gericht dem Antrag der Volkswagen AG, die von Käufern bestimmter Volkswagen Anleihen eingereichte Sammelklage zum Teil statt beziehungsweise wies diese zum Teil ab. Am 18. August 2017

reichten Kläger eine geänderte Klage ein, bezüglich der die Volkswagen AG am 23. September 2017 eine Abweisung beantragte.

Am 21. Juli 2017 genehmigte das Bundesgericht in der in Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ ein weiteres kalifornisches Partial Consent Decree, gemäß dem sich die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen mit dem Attorney General von Kalifornien und der CARB auf eine Zahlung für Zivilstrafen und Kostenerstattungen in Höhe von 153,8 Mio. USD geeinigt hatten. Diese Strafen schlossen umweltrechtliche Bußgelder in Kalifornien für die 2,0-Liter- und 3,0-Liter-TDI-Fahrzeuge ein. Eine grundsätzliche Vereinbarung war am 11. Januar 2017 erzielt worden.

Zudem gab das Bundesgericht in Kalifornien am 21. Juli 2017 dem Antrag des Steuerungskomitees der Kläger „Plaintiffs' Steering Committee“ auf eine Zahlung in Höhe von 125 Mio. USD für Anwaltsgebühren und Kostenerstattungen im Zusammenhang mit der Vereinbarung zu 3,0-Liter-TDI-Fahrzeugen statt.

Am 31. August 2017 gab das Bundesgericht in der im US-Bundesstaat Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ dem Antrag der Volkswagen AG, Volkswagen Group of America, Inc., AUDI AG und Audi of America, LLC auf Abweisung der Umweltklage des US-Bundesstaats Wyoming statt, da das US-amerikanische Gesetz zur Reinhaltung der Luft, der Clean Air Act, eine

eigene Klage des Bundesstaates in diesem Fall ausschließt.

Am 8. September 2017 genehmigte ein kanadisches Gericht die von der Volkswagen AG und anderen kanadischen und US-amerikanischen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns erzielte Einigung über 31,2 Mio. CAD zur Begleichung der Gruppenanwaltsgebühren in Zusammenhang mit der Sammelklage für 2,0-Liter-Dieselfahrzeuge mit kanadischen Verbrauchern außerhalb der Provinz Quebec.

Am 15. September 2017 klagte eine kanadische Provinzregulierungsbehörde – das Ministerium für Umwelt und Klimawandel von Ontario – die Volkswagen AG in einem Punkt der Umweltgesetze der Provinz an, demzufolge die Volkswagen AG den Betrieb von nicht den vorgeschriebenen Emissionsnormen entsprechenden 2,0-Liter-Dieselfahrzeugen verursacht oder zugelassen habe. Ein Gerichtstermin ist für den 15. November 2017 anberaumt.

Von Juli bis September 2017 reichten Kläger in verschiedenen Gerichtsbarkeiten im Namen mutmaßlicher Käuferklassen deutscher Luxusfahrzeuge zahlreiche Klagen gegen mehrere Automobilhersteller einschließlich der Volkswagen AG und ihrer nahestehenden Unternehmen ein. Im Rahmen dieser Klagen werden Ansprüche gemäß dem amerikanischen Kartellgesetz Sherman Act, dem Racketeer Influenced and Corrupt Organizations Act, staatlichen Wettbewerbs- und Verbraucherschutz-

gesetzen sowie nach allgemeinem Recht wegen ungerechtfertigter Bereicherung geltend gemacht. In den Klagen wird angeführt, dass die Beklagten sich seit den 1990ern zwecks unrechtmäßiger Erhöhung der Preise deutscher Luxusfahrzeuge abstimmten, indem sie einen Austausch sensibler Geschäftsinformationen vereinbarten und unrechtmäßige Vereinbarungen bezüglich Technik, Kosten und Lieferanten eingingen. Des Weiteren führen die Kläger an, dass die Beklagten eine Beschränkung der Größe der AdBlue-Tanks vereinbart hätten, um sicherzustellen, dass die US-Emissions-Regulierungsbehörden keine eingehende Überprüfung des Emissionskontrollsystems in Fahrzeugen der Beklagten vornehmen würden und dass diese Vereinbarung für Volkswagen den Anstoß zur Erstellung des „Defeat Device“ gab. Am 28. September 2017 fand eine Anhörung vor dem Rechtsausschuss der „Multidistrict Litigation“ dem Judicial Panel on Multidistrict Litigation (JPML) statt. Am 4. Oktober 2017 entschied der JPML, diese Fälle zu konsolidieren und an Richter Breyer im nördlichen Bezirk von Kalifornien zu verweisen.

Im September 2017 erging in einer produktbezogenen Sammelklage im Zusammenhang mit der Dieseldematik in Brasilien in erster Instanz ein Urteil gegen Volkswagen do Brasil. Das Urteil ist weder rechtskräftig noch vollstreckbar. Volkswagen do Brasil wird hiergegen Berufung einlegen. Volkswagen geht derzeit davon aus, dass letztinstanzlich eine erfolgreiche Verteidigung gegen diese Klage überwiegend wahrscheinlich möglich sein wird.

In Deutschland hat sich die Zahl der kundenseitigen Einzelklagen im Zusammenhang mit der Dieseldematik von 1.300 auf 4.600 erhöht.

Am 21. Juli 2017 hat die AUDI AG für bis zu 850.000 Fahrzeuge mit V6 und V8 TDI-Motoren der Emissionsklassen EU5 und EU6 in Europa und weiteren Märkten außerhalb der USA und Kanada ein softwarebasiertes Update-Programm angeboten. Hierdurch wird im Wesentlichen das Emissionsverhalten im realen Fahrbetrieb weiter verbessert. Für Kunden werden durch die neue Software keine Kosten entstehen. Das auch für bestimmte Modelle der Marken Volkswagen und Porsche angebotene Gesamtpaket besteht aus freiwilligen und verpflichtenden Maßnahmen, die den Behörden bereits berichtet und teilweise in ihren Entscheidungen aufgegriffen wurden. Audi überprüft zudem seit Monaten systematisch Motor-Getriebe-Kombinationen auf ihre Emissionen und ist dazu in enger Abstimmung mit den Behörden, insbesondere dem deutschen Bundesverkehrsministerium und dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA). Audi geht gegenwärtig von insgesamt überschaubaren Kosten für das softwarebasierte Update-Programm inklusive des auf Rückrufen basierenden Umfangs aus und hat eine entsprechende bilanzielle Risikovorsorge gebildet. Sollten zudem aus den Untersuchungen von Audi und der Abstimmung mit dem KBA weitere Maßnahmen erforderlich werden, wird Audi die Lösungen im Rahmen des Update-Programms im Interesse der Kunden zügig umsetzen. Die freiwilligen Überprüfungen sind bereits weit fortgeschritten, jedoch noch nicht vollständig abgeschlossen.

Zudem kommt Audi den Informationsanforderungen der US-Behörden im Zusammenhang mit Automatikgetrieben in bestimmten Fahrzeugen nach. Somit können aktuell weitere Feldmaßnahmen mit finanziellen Auswirkungen nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

In Österreich hat der Oberste Gerichtshof am 7. Juli 2017 in einer Grundsatzentscheidung entschieden, dass die Anlegerklagen gegen Volkswagen nicht unter die Zuständigkeit der österreichischen Gerichte fallen. Volkswagen geht davon aus, dass diese Entscheidung zur Folge haben wird, dass sämtliche derzeit in Österreich anhängigen Anlegerklagen abgewiesen oder zurückgenommen werden.

Insgesamt sind gegen den Volkswagen Konzern im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik weltweit (exklusive USA/Kanada) derzeit Anlegerklagen, gerichtliche Mahn- und Güteanträge sowie Anspruchsanmeldungen gemäß § 10 Abs. 2 KapMuG mit geltend gemachten Ansprüchen in Höhe von ungefähr 9 Mrd. € anhängig.

Im Kapitalanlegermusterverfahren betreffend den Erwerb von Stammaktien der Volkswagen AG durch die Porsche Automobil Holding SE im Jahr 2008 haben die Termine zur mündlichen Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Celle am 12. Oktober 2017 begonnen. Der zuständige Senat des Oberlandesgerichts Celle hat im ersten Termin erkennen lassen, dass er nach derzeitiger Einschätzung, aufgrund fehlenden substantiierten Vortrags, keine

Kenntnis der Volkswagen AG hinsichtlich der relevanten Umstände und aus rechtlichen Gründen auch keine Zurechnung etwaig vorhandenen Wissens bei den „Doppelmandatsträgern“ im Aufsichtsrat der Volkswagen AG sieht. Die Prozessvertreter der Musterklägerin und der Beigeladenen Elliott haben daraufhin einen Befangenheitsantrag gestellt. Mit Pressemitteilung vom 24. Oktober 2017 hat das Oberlandesgericht Celle darüber informiert, dass es den Befangenheitsantrag zurückgewiesen hat. Volkswagen sieht sich durch die Ausführungen des erkennenden Senats bestätigt, dass die gegenüber ihr geltend gemachten Ansprüche jeglicher Grundlage entbehren.

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 nun gegen Scania eine Geldbuße von 0,88 Mrd. €. Scania wird dagegen Rechtsmittel zum Europäischen Gericht in Luxemburg einlegen und

sich umfassend verteidigen. Scania bildete bereits im Jahr 2016 eine Rückstellung in Höhe von 0,4 Mrd. €.

Im Rahmen der laufenden kartellrechtlichen Untersuchungen der Europäischen Kommission hinsichtlich der deutschen Automobilhersteller hat die Behörde im Zuge einer angekündigten Nachprüfung Unterlagen in den Geschäftsräumen der Volkswagen AG in Wolfsburg und der AUDI AG in Ingolstadt gesichtet. Der Volkswagen Konzern sowie die betreffenden Konzernmarken kooperieren bereits seit längerem vollumfänglich mit der Europäischen Kommission und haben einen entsprechenden Antrag gestellt. Ob die Europäische Kommission ein förmliches Verfahren einleiten wird, ist derzeit unklar.

Darüber hinaus haben wenige nationale und internationale Behörden kartellrechtliche Ermittlungen eingeleitet. Volkswagen arbeitet mit den zuständigen Behörden in diesen Untersuchungen eng zusammen, eine Bewertung der zugrundeliegenden Sachverhalte ist aufgrund des frühen Stadiums noch nicht möglich.

Zudem ergaben sich im Berichtszeitraum gegenüber den Ausführungen im Konzernlagebericht und Lagebericht der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2016 zur voraussichtlichen Entwicklung des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2017 sowie den bis zur Veröffentlichung dieser Konzernquartalsmitteilung erfolgten Veröffentlichungen zur Dieseldiagnostik und anderen möglichen Verfahren keine wesentlichen Änderungen.

Ausblick

Voraussichtliche Entwicklung des Volkswagen Konzerns

Angesichts der heterogenen Entwicklung der weltweiten Automobilmärkte ist der Volkswagen Konzern gut aufgestellt. Seine breite, gezielt ergänzte Produktpalette mit Motoren der neuesten Generation und verschiedenen alternativen Antrieben verschafft Volkswagen weltweit eine gute Position gegenüber dem Wettbewerb. Zu den weiteren Stärken des Volkswagen Konzerns zählen insbesondere das einzigartige Markenportfolio, die stetig steigende Präsenz auf allen wichtigen Märkten der Welt sowie das breite Spektrum an Finanzdienstleistungen. Das Modellangebot des Volkswagen Konzerns deckt vom Kleinwagen bis zum Supersportwagen bei den Pkw, vom Pickup bis zum schweren Lkw und Bus im Nutzfahrzeugsbereich sowie mit Motorrädern nahezu alle wesentlichen Segmente ab. Die Marken des Volkswagen Konzerns werden im Jahr 2017 ihr Fahrzeug- und Antriebsportfolio mit Blick auf die attraktivsten und wachstumsstärksten Marktsegmente weiter optimieren.

Der Anspruch des Volkswagen Konzerns ist, jedem Kunden Mobilität und Innovationen gemäß seinen Bedürfnissen anzubieten und damit seine Wettbewerbsposition nachhaltig zu stärken.

Der Volkswagen Konzern erwartet, dass die Auslieferungen an Kunden im Jahr 2017, bei anhaltend herausfordernden Marktbedingungen, das Vorjahresvolumen moderat übertreffen werden.

Herausforderungen ergeben sich insbesondere aus der konjunkturellen Entwicklung, dem wettbewerbsintensiven Marktumfeld, volatilen Wechselkursverläufen sowie der Dieseldisussion.

Volkswagen geht davon aus, dass die Umsatzerlöse des Konzerns, des Bereichs Pkw und des Bereichs Nutzfahrzeuge im Jahr 2017 mehr als 4 % über dem Vorjahreswert liegen werden. Für das operative Ergebnis des Konzerns vor Sondereinflüssen rechnet Volkswagen im Jahr 2017 damit, dass die operative Rendite den ursprünglich angestrebten Korridor von 6,0 bis 7,0 % moderat übertrifft. Auch im Bereich Pkw wird erwartet, dass die operative Rendite vor Sondereinflüssen moderat über der ursprünglich prognostizierten Spanne von 6,5 bis 7,5 % liegt. Für den Bereich Nutzfahrzeuge geht Volkswagen von einer operativen Rendite moderat über der ursprünglich angestrebten Bandbreite von 3,0 bis 5,0 % aus. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen geht Volkswagen von Umsatzerlösen und einem operativen Ergebnis merklich über dem Niveau des Vorjahres aus.

Nach Sondereinflüssen rechnet der Volkswagen Konzern mit einer operativen Rendite, die für den Konzern am unteren Ende und für den Bereich Pkw leicht unterhalb des jeweils erwarteten Korridors liegt.

Voraussichtliche Entwicklung des Porsche SE Konzerns

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

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

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

Insbesondere aufgrund der Erwartungen des Volkswagen Konzerns zu seiner künftigen Entwicklung und der weiterhin bestehenden Unsicherheiten in Bezug auf mögliche Sondereffekte in Zusammenhang mit der Dieseldispute geht die Porsche SE auf der Grundlage ihrer derzeitigen Konzernstruktur für das Geschäftsjahr 2017 weiterhin von einem positiven Konzernergebnis nach Steuern zwischen 2,1 Mrd. € und 3,1 Mrd. € aus.

Zum 30. September 2017 verfügte der Porsche SE Konzern über eine Nettoliquidität in Höhe von 961 Mio. €. Sowohl für die Porsche SE als auch für den Porsche SE Konzern wird unverändert eine positive Nettoliquidität angestrebt, die sich zum 31. Dezember 2017 ohne Berücksichtigung künftiger Investitionen voraussichtlich zwischen 0,7 Mrd. € und 1,2 Mrd. € bewegen wird.

Porsche Automobil Holding SE
Investor Relations
Postfach
70432 Stuttgart
Deutschland
Telefon +49(0)711 911-24420
Fax +49(0)711 911-118 19
InvestorRelations@porsche-se.com
www.porsche-se.com