

Konzernquartalsmitteilung

3. Quartal

2020

---



# 3. Quartal

# 2020

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 2020 beschäftigte der Porsche SE Konzern 915 Mitarbeiter (951 Mitarbeiter).

Die Porsche SE ist eine Holdinggesellschaft. Sie hält insbesondere die Mehrheit der Stammaktien der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg („Volkswagen AG“, „Volkswagen“ oder „VW“), einem der weltweit führenden Automobilhersteller. Der Volkswagen Konzern besteht aus zwölf Marken mit Sitz in sieben europäischen Staaten: Volkswagen Pkw, Audi, SEAT, ŠKODA, Bentley, Bugatti, Lamborghini, Porsche, Ducati, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Scania und MAN. Die Zusammenarbeit der beiden Nutzfahrzeugmarken MAN und Scania wird in der TRATON SE koordiniert, die seit Mitte des Jahres 2019 an der Börse notiert ist. Über die Beteiligung an Volkswagen hinaus hält der Porsche SE Konzern 100 % an der PTV Planung Transport Verkehr AG, Karlsruhe („PTV AG“), Anteile an INRIX Inc., Kirkland, Washington/USA („INRIX“) sowie Anteile an vier Technologie-Start-ups.

Vorrangige Kriterien der Porsche SE für den Erwerb von Beteiligungen sind der Bezug zur automobilen Wertschöpfungskette, zur industriellen Fertigung oder zur Zukunft der Mobilität. Die automobilen Wertschöpfungskette umfasst dabei die gesamte Bandbreite von Basistechnologien über die Unterstützung des Entwicklungs- und Produktionsprozesses bis hin zu fahrzeug- und mobilitätsbezogenen Dienstleistungen. Voraussetzungen für eine Beteiligung durch die Porsche SE sind stets die Positionierung in einem attraktiven Marktumfeld und ein überdurchschnittliches Wachstumspotential.

Aktuell fokussiert die Porsche SE ihre Suche auf Unternehmen in den Bereichen autonomes Fahren, Elektromobilität, Verkehrsmanagement, innovative Produktions- bzw. Fertigungsmethoden sowie neuartige Mobilitätsangebote.

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 2020.



# Inhalt

<b>Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern</b>	<b>6</b>
<b>Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern</b>	<b>12</b>
<b>Geschäftsverlauf</b>	<b>16</b>
<b>Erläuterungen zur Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage</b>	<b>20</b>
<b>Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung</b>	<b>27</b>
<b>Ausblick</b>	<b>29</b>
<b>Glossar</b>	<b>32</b>

## 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 2020, soweit innerhalb dieses Abschnitts nicht Bezug zu einem hiervon abweichenden Zeitraum genommen wird.

### Weltweite Ausbreitung des Coronavirus

Ende Dezember 2019 wurden in Wuhan, in der chinesischen Provinz Hubei, erste Fälle einer Atemwegserkrankung mit teilweise tödlichem Verlauf bekannt, die auf ein neuartiges Virus aus der Familie der Coronaviren zurückzuführen ist. Ab Mitte Januar 2020 traten auch Infektionen außerhalb Chinas auf. In Europa stieg die Zahl der infizierten Personen im Verlauf des Februars und insbesondere im März und im April 2020 laufend an. Während dort im weiteren Verlauf des zweiten Quartals 2020 vielerorts rückläufige Neuinfektionen verzeichnet wurden, erhöhte sich die Dynamik in Nord-, Mittel- und Südamerika, in Afrika sowie in Teilen Asiens. Im zweiten Quartal wurden vor allem in Europa viele der zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie ergriffenen Maßnahmen sukzessive wieder gelockert. Dazu gehörten unter anderem die teilweise Aufhebung von Grenzkontrollen und Reisebeschränkungen, die Reduzierung von Ausgangsbeschränkungen sowie erweiterte Öffnungen von Geschäften und öffentlichen Einrichtungen. Zudem wurden von der Kommission der Europäischen Union sowie von

zahlreichen Regierungen in Europa Hilfspakete zur Unterstützung der Wirtschaft verabschiedet. Auch in anderen Regionen wurden von den Regierungen konjunkturstützende Maßnahmen eingeleitet, um den massiven Beeinträchtigungen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens infolge der Covid-19-Pandemie entgegenzuwirken. Während des dritten Quartals und insbesondere zu Beginn des vierten Quartals 2020 war weltweit vielerorts ein erneuter, teilweise sehr dynamischer Anstieg der Neuinfektionen zu verzeichnen, so dass zuvor eingeleitete Lockerungen situationsbezogen wieder zurückgenommen wurden.

Der Porsche SE Konzern geht derzeit bei der Covid-19-Pandemie von einem vorübergehenden Ereignis aus, das die langfristige Geschäftsentwicklung des Konzerns nicht nachhaltig negativ beeinflussen wird.

### 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. In diesem Zusammenhang ist auch im dritten Quartal 2020 insbesondere auf die Dieseltematik und die Covid-19-Pandemie auf Ebene des Volkswagen Konzerns und deren Implikationen auf den Porsche SE Konzern einzugehen.

Am 18. September 2015 veröffentlichte die US-amerikanische Umweltschutzbehörde Environmental Protection Agency (EPA) eine „Notice of Violation“ und gab öffentlich bekannt, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit 2,0 l Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns in den USA Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NO<sub>x</sub>)-Emissionen festgestellt wurden. In diesem Zusammenhang wurden daraufhin in verschiedenen Ländern zahlreiche gerichtliche und behördliche Verfahren eingeleitet (sogenannte „Dieselthematik“; siehe dazu die Darstellung innerhalb des zusammengefassten Konzernlageberichts der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2019 im Abschnitt „Die Dieselthematik“ im Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern“).

Durch die Covid-19-Pandemie verzeichnet der Volkswagen Konzern in den ersten neun Monaten des laufenden Geschäftsjahres erhebliche Beeinträchtigungen seines Geschäfts. Das Konzernergebnis nach Steuern ging von 11,2 Mrd. € im Vorjahr auf 1,7 Mrd. € zurück. Von Januar bis September 2020 ergaben sich im operativen Ergebnis negative Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieselthematik in Höhe von minus 0,7 Mrd. € (minus 1,3 Mrd. €) im Bereich Pkw. Sie resultierten im Wesentlichen aus Rechtsrisiken.

Des Weiteren beeinflussen die Covid-19-Pandemie und die Dieselthematik die Entwicklung der Aktienkurse der Stamm- und Vorzugsaktien der Volkswagen AG und somit die Börsenkapitalisierung

der Beteiligung der Porsche SE. Zum 30. September 2020 ergab sich auf Grundlage der Ertragserwartungen 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 sowie bei etwaigen nachhaltigen Ergebnisrückgängen aufgrund der Covid-19-Pandemie Auswirkungen auf die Werthaltigkeit der Beteiligung möglich. Zudem können sich hieraus Folgewirkungen auf die Dividendenpolitik der Volkswagen AG und somit auf die Mittelzuflüsse auf Ebene der Porsche SE ergeben. Aus der Dieselthematik resultierende Rechtsrisiken aus gegen die Porsche SE geltend gemachten Ansprüchen können sich ebenfalls auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns auswirken.

## Hauptversammlung 2020

Am 2. Oktober 2020 fand die ursprünglich für den 19. Mai 2020 geplante und aufgrund der Covid-19-Pandemie verschobene ordentliche Hauptversammlung der Porsche SE erstmalig als virtuelle Veranstaltung statt.

Die Hauptversammlung beschloss die Ausschüttung einer Dividende von 2,210 Euro je Vorzugsaktie und von 2,204 Euro je Stammaktie für das Geschäftsjahr 2019. Dies entspricht einer Ausschüttungssumme von rund 676 Mio. €. Den im Geschäftsjahr 2019 amtierenden Mitgliedern des Vorstands und

des Aufsichtsrats wurde jeweils Entlastung erteilt. Die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft wurde von der Hauptversammlung zum Abschlussprüfer und Konzernabschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2020 bestellt. Des Weiteren wurde § 17 Abs. 2 der Satzung (Teilnahme, Voraussetzungen für die Ausübung des Stimmrechts, Übertragung der Hauptversammlung in Bild und Ton) geändert.

#### 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, die sich im Berichtszeitraum in den Klageverfahren ereignet haben, dargestellt, wobei der Porsche SE nach wie vor keine belastbaren Erkenntnisse oder Einschätzungen vorliegen, die zu einer anderen Bewertung der rechtlichen Risiken führen würden.

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

Beim Oberlandesgericht Celle ist ein durch Vorlagebeschluss des Landgerichts Hannover vom 13. April 2016 eingeleitetes Musterverfahren nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG) gegen die Porsche SE rechtshängig. Das

Verfahren betrifft angebliche Schadensersatzansprüche wegen angeblicher Marktmanipulation und angeblicher unzutreffender Kapitalmarktinformation im Rahmen des Aufbaus der Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG. Zum Teil werden die Ansprüche auch auf angebliche kartellrechtliche Anspruchsgrundlagen gestützt. In den sechs auf das Musterverfahren ausgesetzten Ausgangsverfahren machen insgesamt 40 Kläger angebliche Schadensersatzansprüche in Höhe von rund 5,4 Mrd. € (zzgl. Zinsen) geltend. Seit Beginn des Musterverfahrens fanden bereits mehrere Termine zur mündlichen Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Celle statt, in denen das Gericht unter anderem seine vorläufige Auffassung zum Sach- und Streitstand erläutert hat. Die nächsten Termine für mündliche Verhandlungen sind ab dem 18. November 2020 terminiert. Die Porsche SE ist der Auffassung, dass die Klagen in den ausgesetzten Ausgangsverfahren unbegründet und die im Musterverfahren mit den Feststellungszielen begehrten Feststellungen nicht zu treffen sind. Die Porsche SE sieht sich durch den bisherigen Verlauf der mündlichen Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Celle in dieser Auffassung bestätigt.

In einem beim Landgericht Frankfurt am Main rechtshängigen Verfahren gegen ein amtierendes und ein früheres, mittlerweile verstorbenes, Mitglied des Aufsichtsrats der Porsche SE ist die Porsche SE auf Seiten der Beklagten als Streithelferin beigetreten. In diesem Verfahren werden die gleichen angeblichen Ansprüche geltend gemacht, die bereits

Gegenstand einer gegen die Porsche SE beim Landgericht Hannover rechtshängigen, derzeit ausgesetzten Schadensersatzklage in Höhe von rund 1,81 Mrd. € (zzgl. Zinsen) sind. Neue Entwicklungen haben sich in diesem Verfahren im Berichtszeitraum nicht ergeben. Die Porsche SE hält die geltend gemachten Ansprüche für unbegründet.

Die Porsche SE und zwei Gesellschaften eines Investmentfonds streiten seit dem Jahr 2012 über das Bestehen angeblicher Ansprüche in Höhe von rund 195 Mio. US\$ und haben wechselseitig Klagen in Deutschland und England eingereicht. Das englische Verfahren wurde am 6. März 2013 auf beiderseitigen Parteiantrag ausgesetzt, bis in dem beim Landgericht Stuttgart begonnenen Verfahren rechtskräftig über die Frage entschieden wurde, welches Gericht das zuerst angerufene Gericht ist. Eine rechtskräftige Entscheidung zu dieser Frage steht noch aus. Derzeit ist das Verfahren beim Oberlandesgericht Stuttgart anhängig. 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 Dieselthematik und aktienrechtliche Streitigkeiten**

Im Zusammenhang mit der Dieselthematik sind gegen die Porsche SE Klageverfahren am Landgericht Stuttgart, am Oberlandesgericht Stuttgart sowie am Landgericht Braunschweig mit einem

Gesamtvolumen von rund 1,1 Mrd. € (zzgl. Zinsen) anhängig. Die Kläger werfen der Porsche SE angeblich pflichtwidrig unterlassene bzw. fehlerhafte Kapitalmarktinformationen im Zusammenhang mit der Dieselthematik vor. Ein Teil der Klagen richtet sich sowohl gegen die Porsche SE als auch gegen die Volkswagen AG. In einem Verfahren ist neben der Porsche SE auch die Robert Bosch GmbH verklagt. Die Porsche SE hält die Klagen teilweise für unzulässig, jedenfalls aber für unbegründet.

Vor dem Landgericht Stuttgart sind derzeit in erster Instanz 199 Klagen rechtshängig. Nachdem ein Kläger seine Klage im Februar 2020 in Höhe von rund 11 Mio. € zurückgenommen hat und eine weitere Klage Anfang März zurückgenommen worden ist, sind die Klagen, soweit beziffert, auf Schadensersatz in Höhe von insgesamt rund 916,6 Mio. € (zzgl. Zinsen) und teils auf Feststellung einer Schadensersatzverpflichtung gerichtet. In einem Großteil der beim Landgericht Stuttgart anhängigen Verfahren hatte die Klägerseite Befangenheitsanträge gestellt. Soweit über diese Ablehnungsgesuche bislang entschieden wurde, sind sie zurückgewiesen worden. Im Übrigen sind sie aufgrund geänderter Kammerbesetzung unzulässig geworden. Vor dem Landgericht Braunschweig sind 30 Schadensersatzklagen mit einem Klagevolumen (nach derzeitiger Einschätzung der zum Teil unklaren Klageanträge) von rund 9 Mio. € (zzgl. Zinsen) gegen die Porsche SE anhängig. Eine Vielzahl der Verfahren vor dem Landgericht Stuttgart und dem Landgericht Braunschweig sind derzeit im Hinblick auf beim Oberlandesgericht Stuttgart und

beim Oberlandesgericht Braunschweig anhängige KapMuG-Verfahren ausgesetzt. Die Porsche SE hält die vor dem Landgericht Stuttgart gegen sie erhobenen Klagen für unbegründet. Die vor dem Landgericht Braunschweig gegen die Porsche SE erhobenen Klagen hält die Porsche SE für unzulässig und unbegründet.

Vor dem Oberlandesgericht Stuttgart sind zudem zwei weitere Verfahren, in denen insgesamt weitere rund 164 Mio. € (zzgl. Zinsen) Schadensersatz geltend gemacht wurden, in der Berufungsinstanz anhängig. Das Landgericht Stuttgart hatte am 24. Oktober 2018 den Klagen in Höhe von rund 47 Mio. € (zzgl. Zinsen) stattgegeben und die Klagen im Übrigen abgewiesen. Die Porsche SE und die jeweilige Klägerseite haben Berufung eingelegt. Die Berufungsverfahren waren im Hinblick auf die KapMuG-Verfahren beim Oberlandesgericht Stuttgart und beim Oberlandesgericht Braunschweig ausgesetzt. Gegen die Aussetzungsbeschlüsse des Oberlandesgerichts Stuttgart hat die jeweilige Klägerseite Rechtsbeschwerde eingelegt. In einem Verfahren wurde die Rechtsbeschwerde gegen den Aussetzungsbeschluss zwischenzeitlich zurückgenommen. In dem anderen Verfahren hat der Bundesgerichtshof mit Beschluss vom 16. Juni 2020 den Aussetzungsbeschluss des Oberlandesgerichts Stuttgart aufgehoben und die Fortsetzung des Verfahrens angeordnet. Die Porsche SE hält auch diese, vor dem Landgericht Stuttgart gegen sie erhobenen Klagen für unbegründet.

Beim Oberlandesgericht Stuttgart ist ein durch Vorlagebeschluss des Landgerichts Stuttgart vom 28. Februar 2017 eingeleitetes KapMuG-Verfahren anhängig. Das Oberlandesgericht Stuttgart hat mit Beschluss vom 27. März 2019 festgestellt, dass das Musterverfahren unzulässig ist. Gegen diesen Beschluss wurde Rechtsbeschwerde beim Bundesgerichtshof eingelegt. Mit Beschluss vom 16. Juni 2020 hat der Bundesgerichtshof den Beschluss des Oberlandesgerichts Stuttgart aufgehoben und die Sache an das Oberlandesgericht zur erneuten Entscheidung zurückverwiesen. Das Oberlandesgericht hat am 22. Oktober 2020 einen Musterkläger bestimmt.

Nach entsprechenden Aussetzungsbeschlüssen des Landgerichts Braunschweig und der Stuttgarter Gerichte ist die Porsche SE weitere Musterbeklagte des Musterverfahrens vor dem Oberlandesgericht Braunschweig. Es haben mehrere Termine zur mündlichen Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Braunschweig stattgefunden. Der nächste Termin ist für den 15. Dezember 2020 bestimmt. Im Hinblick auf den Teilmusterentscheid des Oberlandesgerichts Braunschweig zu Zuständigkeitsfragen wurde Rechtsbeschwerde beim Bundesgerichtshof eingelegt. Der Bundesgerichtshof hat die Rechtsbeschwerde mit Beschluss vom 21. Juli 2020 zurückgewiesen.

Im Hinblick auf die außergerichtlich und noch nicht klageweise geltend gemachten Ansprüche gegen die Porsche SE in Gesamthöhe von rund

63 Mio. € sowie in teilweise unbezifferter Höhe wie auch im Hinblick auf den seitens der Porsche SE gegenüber den Vereinigten Staaten von Amerika abgegebenen Verjährungseinredeverzicht haben sich im Berichtszeitraum keine wesentlichen neuen Entwicklungen ergeben.

Das Ermittlungsverfahren wegen Verdachts der Marktmanipulation gegen die Herren Matthias Müller, Hans Dieter Pötsch und Prof. Dr. Martin Winterkorn ist zwischenzeitlich eingestellt worden. Das Bußgeldverfahren gemäß §§ 30, 130 OWiG gegen die Porsche SE ist weiterhin anhängig. Die Porsche SE hält den erhobenen Vorwurf für unbegründet.

In den aktienrechtlichen Verfahren ist das von einem Aktionär eingeleitete Statusverfahren gemäß § 98 AktG durch Antragsrücknahme beendet worden. Ebenso beendet ist das Anfechtungsverfahren betreffend die Beschlüsse der Hauptversammlung vom 29. Juni 2016 über die Entlastung des Vorstands und des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2015. Die Beschwerde der Porsche SE gegen die Nichtzulassung der Revision wurde zurückgewiesen.

## Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern

Im dritten Quartal des Geschäftsjahres 2020 ergaben sich im Volkswagen Konzern folgende wesentliche Ereignisse und Entwicklungen:

### Covid-19-Pandemie

Die Covid-19-Pandemie hat sich aufgrund des weltweiten Nachfragerückgangs sowie der teilweise noch andauernden Produktionsunterbrechungen negativ auf die Finanz- und Ertragslage des Volkswagen Konzerns in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2020 ausgewirkt. Zu weiteren Ausführungen wird auf die Abschnitte „Ertragslage des Volkswagen Konzerns“, „Chancen und Risiken des Volkswagen Konzerns“ sowie „Voraussichtliche Entwicklung des Volkswagen Konzerns“ verwiesen.

### Kooperationen

Ende September 2020 unterzeichneten Volkswagen und Blacklvy Ghana eine unverbindliche Absichtserklärung zur strategischen Kooperation. Blacklvy Ghana befasst sich mit dem Aufbau und der Entwicklung von Unternehmen in der Subsahara-Region in Afrika. Das gemeinsame Ziel beider Parteien ist die Schaffung nachhaltiger und grüner Mobilität und der verbesserte Zugang zu Autos und Wohnraum in Ghana. Langfristig soll die Kooperation einen Beitrag zum Aufbau einer Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge in Ghana leisten und so auch den Markt für E-Fahrzeuge des Volkswagen Konzerns öffnen.

### Car.Software Org baut Kompetenzen in der Bildverarbeitung aus

Ende September 2020 hat das Software-Unternehmen Car.Software Org des Volkswagen Konzerns vereinbart, den Geschäftsbereich für die Frontkameransoftware vom Software-Spezialisten HELLA Aglaia Mobile Vision GmbH, einer Tochtergesellschaft der HELLA GmbH & Co. KGaA zu übernehmen. Ziele dieser Übernahme sind der interne Ausbau von Softwarekompetenzen in der Bildverarbeitung und die Entwicklung von Fahrerassistenzsystemen bis hin zu automatisierten Fahrfunktionen für alle Konzernmarken weiter voranzutreiben. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Frontkameransoftwarebereichs von HELLA Aglaia sollen den Berliner Standort der Car.Software Org unterstützen. Der Vollzug der Übernahme wird für Anfang 2021 erwartet und steht noch unter dem Vorbehalt kartellrechtlicher Genehmigungen.

### Aktienrechtlicher Squeeze-out bei der AUDI AG beschlossen

Im Rahmen des geplanten aktienrechtlichen Squeeze-out bei der AUDI AG hat die Volkswagen AG am 16. Juni 2020 die Höhe der Barabfindung für die Übertragung der Aktien der Minderheitsaktionäre auf 1.551,53 € je Aktie festgesetzt und mitgeteilt. Am 31. Juli 2020 hat die Hauptversammlung der AUDI AG dem aktienrechtlichen Squeeze-out und der vollständigen Übertragung der außenstehenden

Audi Aktien auf die Volkswagen AG zugestimmt. Dieser Beschluss wird mit Eintragung ins Handelsregister wirksam.

#### Verschmelzungsrechtlicher Squeeze-out bei der MAN SE verschoben

Am 17. September 2020 hat die TRATON SE die Entscheidung mitgeteilt, den am 28. Februar 2020 angekündigten verschmelzungsrechtlichen Squeeze-out der Minderheitsaktionäre der MAN SE nicht mehr im Jahr 2020 durchzuführen. Zuvor sollen die Themen Neuausrichtung der MAN SE und Bewältigung der Auswirkungen der Covid-19-Pandemie priorisiert werden. Die vollständige gesellschaftsrechtliche Integration der MAN SE in die TRATON SE soll 2021 weiter vorangetrieben werden.

#### Vollzug des Verkaufs der Beteiligung an der Renk AG

Der Volkswagen Konzern hat am 6. Oktober 2020 den Verkauf seiner 76-prozentigen Beteiligung an der Renk AG vollzogen. Der Verkaufspreis belief sich auf 0,5 Mrd. €. Die entsprechenden Vermögenswerte und Schulden sind in der Bilanz des Volkswagen Konzerns zum 30. September 2020 weiterhin als zur Veräußerung gehalten ausgewiesen.

#### Übernahme von Navistar

Am 7. November 2020 gab die TRATON SE bekannt, mit der Navistar International Corporation („Navistar“), an der TRATON bereits eine Beteiligung von ca. 16,7 % hält, einen bindenden Zusammenschlussvertrag („Merger Agreement“) unterzeichnet zu haben. Danach soll TRATON sämtliche nicht bereits von TRATON gehaltene Stammaktien an Navistar für einen Preis von 44,50 US\$ je Navistar Stammaktie erwerben. Der Vorstand und Aufsichtsrat von TRATON sowie die Gremien der Volkswagen AG haben der Transaktion zugestimmt. Das Board of Directors von Navistar hat dem Abschluss des Merger Agreements zugestimmt. Der Vollzug der Transaktion, mit dem Mitte 2021 gerechnet wird, steht unter anderem unter dem Vorbehalt, dass die Aktionärsversammlung von Navistar dem Merger Agreement zustimmt und weiteren Vollzugsbedingungen, insbesondere der Erteilung der erforderlichen regulatorischen Genehmigungen.

## Urteile des Bundesgerichtshofs zu Dieselverfahren

Am 25. Mai 2020 erging erstmalig eine Entscheidung des Bundesgerichtshofs (BGH) zu einer produktbezogenen Einzelklage im Zusammenhang mit der Dieselthematik. Der BGH entschied, dass dem Käufer eines vor Bekanntwerden der Dieselthematik erworbenen Fahrzeugs mit dem Motortyp EA 189 ein Schadensersatzanspruch gegen die Volkswagen AG zusteht. Er kann die Erstattung des für das Fahrzeug gezahlten Kaufpreises verlangen, muss sich aber den gezogenen Nutzungsvorteil anrechnen lassen und der Volkswagen AG das Fahrzeug zurückgeben. Mit dem Urteil wurde für einen Großteil der seinerzeit noch anhängigen Einzelklagen Klarheit darüber geschaffen, wie der BGH die wesentlichen Grundfragen in den Dieselverfahren beurteilt.

Der BGH hat im Juli 2020 in mehreren Grundsatzzurteilen weitere wesentliche Rechtsfragen für die noch anhängigen Verfahren betreffend Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 geklärt. Er hat entschieden, dass kein Schadensersatzanspruch besteht, wenn der Kläger sein Fahrzeug nach der Ad-hoc-Mitteilung vom 22. September 2015 erworben hat. Zudem hat der BGH geurteilt, dass Erwerber von betroffenen Fahrzeugen keinen Anspruch auf Deliktzinsen nach § 849 Bürgerliches Gesetzbuch haben. Darüber hinaus hat der BGH klargestellt, dass die Nutzungsvorteile eines Klägers einen möglichen Schadensersatzanspruch vollständig aufzehren können.

## Unabhängiges Compliance Monitorship erfolgreich abgeschlossen

Im September 2020 hat der unabhängige Compliance Monitor Larry D. Thompson bestätigt, dass Volkswagen seinen Verpflichtungen aus dem Vergleich mit dem US-Justizministerium nachgekommen ist, ein Compliance-Programm zu entwerfen und umzusetzen, welches Verstöße gegen Anti-Betrugs- und Umweltgesetze verhindert und aufdeckt. Die Zertifizierung gilt für die Volkswagen AG und ihre Tochtergesellschaften und verbundene Unternehmen mit Ausnahme der Porsche AG und Porsche Cars North America, die nicht Teil des Monitorship waren. Im Laufe des Monitorship, das 2017 begann und nun beendet ist, hat Volkswagen seine Strukturen, Prozesse und Systeme in vielen Unternehmensbereichen überarbeitet und gestärkt, darunter technische Entwicklung, Governance, Risikomanagement, Compliance und Rechtsfunktionen. Thompson fungierte auch als Independent Compliance Auditor und gab im Juni 2020 seinen dritten und letzten Prüfungsbericht ab. Dieser Bericht stellte keine neuen Verstöße gegen die relevanten Vergleiche mit der Abteilung für Umwelt und natürliche Ressourcen des Department of Justice, dem kalifornischen Generalstaatsanwalt, der Environmental Protection Agency und dem California Air Resources Board fest.

### Erste Green Bonds erfolgreich platziert

Im September 2020 hat der Volkswagen Konzern erstmalig Green Bonds mit einem Volumen von 2 Mrd. € und mit Laufzeiten von 8 und 12 Jahren erfolgreich am Markt platziert. Die Anleihen trafen auf ein sehr reges Interesse unter anderem von internationalen und auch spezialisierten Green-Bond-Investoren. Die Mittel sind für den Modulare E-Antriebsbaukasten (MEB) und die neuen BEV-Modelle ID.3 und ID.4 bestimmt. Die Green Bonds waren die erste Emission auf Basis des im März von Volkswagen vorgestellten Green Finance Framework für auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Finanzinstrumente. Zur Finanzierung der umfassenden Elektro-Offensive des Volkswagen Konzerns sollen in Zukunft verstärkt Green Bonds genutzt werden.

## Geschäftsverlauf

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

### Gesamtwirtschaftliche Entwicklungen

Bedingt durch die globale Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2, die damit verbundenen restriktiven Maßnahmen und die daraus resultierenden Einschnitte auf der Nachfrage- und Angebotsseite verzeichnete die Weltwirtschaft von Januar bis September 2020 ein negatives Wachstum. Die durchschnittliche Expansionsrate des Bruttoinlandsprodukts lag sowohl bei den fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch bei den Schwellenländern weit unter dem Wert der Vorjahresperiode. Dabei war weltweit zu erkennen, dass die Wachstumsraten im dritten Quartal weniger stark rückläufig waren als im zweiten Quartal dieses Jahres. Auf nationaler Ebene war die Entwicklung im Berichtszeitraum davon abhängig, inwieweit die globale Covid-19-Pandemie jeweils ihre negativen

Auswirkungen entfaltete. Die Regierungen und Notenbanken zahlreicher Länder weltweit haben zum Teil mit erheblichen fiskal- und geldpolitischen Maßnahmen reagiert. Entsprechend verringerte sich das bereits vergleichsweise niedrige Zinsniveau. Deutlich sanken die Preise für Energierohstoffe, während die Preise für sonstige Rohstoffe im Durchschnitt gegenüber dem Vorjahreszeitraum nahezu unverändert blieben. Die Währungen einiger Schwellenländer werteten in den ersten neun Monaten 2020 merklich ab. Der weltweite Güterhandel ging im Berichtszeitraum zurück.

### Entwicklung der Märkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Von Januar bis September 2020 ist die weltweite Pkw-Nachfrage im Vergleich zum Vorjahr aufgrund der Covid-19-Pandemie signifikant zurückgegangen (minus 20,2 %). Von dem Einbruch waren alle Regionen betroffen. Überdurchschnittliche Einbußen verzeichneten dabei die Gesamtmärkte Westeuropa, Südamerika und Afrika, während in Asien-Pazifik und Nahost der Rückgang im Vergleich dazu geringer ausfiel.

Die weltweite Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen lag von Januar bis September 2020 erheblich unter dem Vorjahresniveau.

### Entwicklung der Märkte für Nutzfahrzeuge

Die weltweite Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t lag in der Berichtsperiode auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten bedingt durch die Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 stark unter dem Wert der Vergleichsperiode. Auch die Bus-Märkte wurden durch die Covid-19-Pandemie sehr stark negativ beeinflusst.

### Entwicklung der Märkte für Finanzdienstleistungen

Automobile Finanzdienstleistungen wurden insbesondere in den ersten drei Monaten 2020 auf hohem Niveau nachgefragt, was unter anderem auf die weiterhin niedrigen Leitzinsen in wesentlichen Währungsräumen zurückzuführen war. Gleichwohl übte die Covid-19-Pandemie im Berichtszeitraum in nahezu allen Regionen Druck auf die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen aus. Insbesondere im zweiten Quartal 2020 waren die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie weltweit spürbar. Im dritten Quartal 2020 erholten sich die Märkte für automobiler Finanzdienstleistungen teilweise.

### Auslieferungen des Volkswagen Konzerns

Von Januar bis September 2020 lieferte der Volkswagen Konzern weltweit 6,5 Mio. (8,0 Mio.) Fahrzeuge an Kunden aus. Der Rückgang um 18,7 % oder 1,5 Mio. Einheiten im Vergleich zum Vorjahr war nahezu ausschließlich auf die Covid-19-Pandemie und die weltweit ergriffenen Maßnahmen zu deren Eindämmung zurückzuführen. Sowohl die Verkaufszahlen im Bereich Pkw als auch im Bereich Nutzfahrzeuge waren infolge des Absinkens der Nachfrage rückläufig. Mit Ausnahme von Bentley erreichten die Marken des Volkswagen Konzerns ihre Vorjahreswerte nicht. Im Bereich Pkw und leichte Nutzfahrzeuge registrierte der Volkswagen Konzern in allen Regionen eine gegenüber dem Vorjahr rückläufige Nachfrage. Im Verlauf des zweiten und des dritten Quartals schwächten sich die Rückgänge im Monatsvergleich wieder ab und in einigen Einzelmärkten verzeichnete Volkswagen einen Anstieg der Nachfrage nach Konzernmodellen. Im September lag die Nachfrage nach Konzernmodellen über dem Vergleichswert des Vorjahres. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns belief sich in einem signifikant rückläufigen Weltgesamtmarkt auf 13,0% (12,6 %).

### Auslieferungen des Volkswagen Konzerns vom 1. Januar bis zum 30. September<sup>1</sup>

	2020	2019	Veränderung %
<b>Regionen</b>			
Europa/Übrige Märkte	2.768.288	3.685.068	-24,9
Nordamerika	548.986	702.867	-21,9
Südamerika	334.659	447.000	-25,1
Asien-Pazifik	2.852.814	3.170.231	-10,0
<b>Weltweit</b>	<b>6.504.747</b>	<b>8.005.166</b>	<b>-18,7</b>
<b>nach Marken</b>			
Volkswagen Pkw	3.674.338	4.514.552	-18,6
Audi	1.187.190	1.357.102	-12,5
ŠKODA	721.884	913.723	-21,0
SEAT	316.904	454.797	-30,3
Bentley	7.496	7.155	+4,8
Lamborghini	5.631	6.517	-13,6
Porsche	191.547	202.318	-5,3
Bugatti	58	62	-6,5
Volkswagen Nutzfahrzeuge	272.035	369.849	-26,4
<b>PKW und leichte Nutzfahrzeuge gesamt</b>	<b>6.377.083</b>	<b>7.826.075</b>	<b>-18,5</b>
Scania	47.735	74.720	-36,1
MAN	79.929	104.371	-23,4
<b>Nutzfahrzeuge gesamt</b>	<b>127.664</b>	<b>179.091</b>	<b>-28,7</b>

<sup>1</sup> Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert. Inklusive der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.

## Absatz, Produktion und Lagerbestände im Volkswagen Konzern

In den ersten neun Monaten 2020 sank der Absatz des Volkswagen Konzerns an die Handelsorganisation<sup>1</sup> gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 21,0 % auf 6,3 Mio. Fahrzeuge (einschließlich der chinesischen Joint Ventures). Grund für den Rückgang waren im Wesentlichen negative Auswirkungen der Covid-19-Pandemie. Die in diesem Zusammenhang anhaltende Verunsicherung sowie die zur Eindämmung der Pandemie eingeführten nationalen Maßnahmen, wie Mobilitätsbeschränkungen und Geschäftsschließungen, gingen mit einem Absinken der Kundennachfrage einher.

Im Berichtszeitraum ging die Fertigung des Volkswagen Konzerns gegenüber dem Vorjahr aufgrund der getroffenen Maßnahmen zur Eindämmung des Coronavirus SARS-CoV-2 um 23,4 % auf insgesamt 6,1 Mio. Fahrzeuge zurück. Die Auswirkungen nationaler Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie führten zu einer Unterbrechung von Lieferketten und in der Folge zu Produktionsstopps im Volkswagen Konzern. Während sich an den Standorten in China die Produktionszahlen in den darauffolgenden Monaten gegenüber dem Vorjahr erholten, führten die zeitlich verzögerten Auswirkungen der Covid-19-Pandemie an den übrigen Standorten weltweit zu Rückgängen in der Fertigung.

Die weltweiten Lagerbestände bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation lagen am 30. September 2020 unter dem Stand zum Jahresende 2019 und unter dem entsprechenden Wert des Vorjahreszeitraums.

## Finanzdienstleistungen des Volkswagen Konzerns

Im Zeitraum Januar bis September 2020 war die Nachfrage nach Produkten und Services des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen von der Covid-19-Pandemie beeinträchtigt. Im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft ging die Zahl der Neuverträge um 10,0 % auf weltweit 6,2 Mio. Kontrakte zurück. Der Anteil der geleasteten und finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns (Penetrationsrate) in den Märkten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen stieg im Berichtszeitraum auf 36,2 % (34,9 %), da die Auslieferungen des Konzerns im Vergleich zu den Vertragsabschlüssen überproportional zurückgingen. Am 30. September 2020 lag der Gesamtvertragsbestand mit 23,8 Mio. (23,7 Mio.) Einheiten leicht über dem Stand vom Jahresende 2019.

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

## Erläuterungen zur Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

In den nachfolgenden Erläuterungen werden die wesentlichen Ergebnis- und Bestandsgrößen des Porsche SE Konzerns für die ersten neun Monate des Geschäftsjahres 2020 bzw. zum 30. September 2020 dargestellt. Während sich die Vorjahresangaben für Ergebnis- und Zahlungsgrößen auf den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. September 2019 beziehen, werden für Bestandsgrößen Werte zum 31. Dezember 2019 als Vergleichsgröße herangezogen.

Der Porsche SE Konzern unterscheidet zwei Segmente. Das erste Segment „PSE“ beinhaltet im Wesentlichen den Porsche SE Holdingbetrieb inklusive der at Equity-Beteiligungen. Das zweite Segment „Intelligent Transport Systems“ („ITS“) umfasst die Entwicklung intelligenter Softwarelösungen für die Transportlogistik, die Verkehrsplanung und das Verkehrsmanagement. Die Ertragslage des Porsche SE Konzerns setzt sich im Wesentlichen additiv aus den beiden Segmenten zusammen, da die Konsolidierungseffekte von untergeordneter Bedeutung sind.

### Ertragslage des Porsche SE Konzerns

Das Ergebnis nach Steuern des Porsche SE Konzerns belief sich in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2020 auf 437 Mio. € (3.520 Mio. €<sup>1</sup>). Es entfielen 449 Mio. € (3.527 Mio. €<sup>1</sup>) auf das Segment PSE. Für das Segment ITS ergab sich ein Ergebnis nach Steuern in Höhe von minus 12 Mio. € (minus 8 Mio. €). Darin enthalten waren Effekte aus der Kaufpreisallokation in Höhe von minus 7 Mio. € (minus 7 Mio. €).

<sup>1</sup> Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der Änderung einer Kaufpreisallokation angepasst.

**Verkürzte Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung**

in Mio. €	PSE Konzern	
	Jan. - Sep. 2020	Jan. - Sep. 2019
Umsatzerlöse	75	79
Materialaufwand	-10	-11
Personalaufwand	-63	-59
Abschreibungen	-16	-16
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-41	-34
Übrige Ergebnisbestandteile	7	8
At Equity-Ergebnis	495	3.585 <sup>1</sup>
Finanzergebnis	-4	9
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>442</b>	<b>3.560</b>
Ertragsteuern	-5	-41
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>437</b>	<b>3.520</b>

**Verkürzte Konzern-Gesamtergebnisrechnung**

in Mio. €	PSE Konzern	
	Jan. - Sep. 2020	Jan. - Sep. 2019
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>437</b>	<b>3.520<sup>1</sup></b>
Sonstiges Ergebnis	-932	-2.463
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-495</b>	<b>1.057</b>

<sup>1</sup> Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der Änderung einer Kaufpreisallokation angepasst.

Das Gesamtergebnis des Porsche SE Konzerns enthält im Wesentlichen positive Effekte aus der Bewertung von Cashflow Hedges in Höhe von 0,5 Mrd. € (minus 0,6 Mrd. €) sowie negative Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von minus 0,9 Mrd. (0,2 Mrd. €) und versicherungsmathematischen Verlusten aus der Neubewertung von Pensionsrückstellungen aus der at Equity-Bilanzierung der Beteiligung an Volkswagen in Höhe von minus 0,5 Mrd. € (minus 2,2 Mrd. €).

#### **Ertragslage des Segments PSE**

Das Ergebnis des Segments PSE war maßgeblich durch das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen in Höhe von 496 Mio. € (3.584 Mio. €<sup>1</sup>) beeinflusst. Der Rückgang des at Equity-Ergebnisses ist im Wesentlichen auf die Beteiligung an der Volkswagen AG zurückzuführen. Hierin sind Ergebnisbeiträge aus der laufenden at Equity-Bewertung in Höhe von 431 Mio. € (3.333 Mio. €) sowie Fortführungseffekte aus Kaufpreisallokationen in Höhe von minus 52 Mio. € (minus 71 Mio. €) enthalten. Der Rückgang des laufenden at Equity-Ergebnisses spiegelt die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf Ebene des Volkswagen Konzerns wider. Darüber hinaus ist im at Equity-Ergebnis ein vorläufiger Ertrag aus dem Erwerb weiterer Volkswagen Stammaktien in Höhe von 126 Mio. € (322 Mio. €<sup>1</sup>) erfasst. Der passivische Unterschiedsbetrag ist im Wesentlichen dadurch begründet, dass die

Fundamentaldaten des Volkswagen Konzerns, die insbesondere bei der Bewertung der Marken und der at Equity bewerteten Anteile in die Berechnung des anteiligen Neubewerteten Eigenkapitals einfließen, nicht vollständig im Börsenkurs und damit nicht in den Anschaffungskosten reflektiert wurden.

Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Segment PSE ist insbesondere auf gegenüber dem Vorjahr höhere Rechts- und Beratungskosten in Höhe von 18 Mio. € (7 Mio. €) zurückzuführen.

Das Finanzergebnis in Höhe von minus 3 Mio. € (9 Mio. €) beinhaltet im Wesentlichen realisierte Verluste aus der Veräußerung von Finanzinstrumenten. Der Vorjahreswert beinhaltet im Wesentlichen positive Ergebnisbeiträge aus zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumenten.

Der Rückgang des Ertragsteueraufwands um 34 Mio. € auf minus 6 Mio. € beruht im Wesentlichen auf dem im Vergleich zum Vorjahr geringeren at Equity-Ergebnis aus der Beteiligung an der Volkswagen AG und der damit einhergehenden Minderung des darauf entfallenden latenten Ertragsteueraufwands.

<sup>1</sup> Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der Änderung einer Kaufpreisallokation angepasst.

### **Ertragslage des Segments ITS**

Das Segment ITS erzielte im Berichtszeitraum Umsatzerlöse in Höhe von 75 Mio. € (79 Mio. €). Der Rückgang der Umsatzerlöse führte zu einem entsprechend anteiligen Rückgang des Materialaufwands. Kompensierende positive Ergebniseffekte konnten durch angemessene Kostenmaßnahmen erzielt werden. Die Verringerung des Segmentergebnisses vor Steuern von minus 8 Mio. € auf minus 13 Mio. € ist insbesondere auf positive Vorjahreseffekte aus der mehrheitlichen Veräußerung der Anteile an der PTV Truckparking B.V. und negative Effekte aus der Folgebilanzierung der verbleibenden Anteile im laufenden Geschäftsjahr zurückzuführen.

### Finanz- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns

Die Nettoliquidität des Porsche SE Konzerns umfasst flüssige Mittel, Termingeldanlagen und Wertpapiere abzüglich Finanzschulden. Diese hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2019 auf 492 Mio. € (553 Mio. €) verringert. Mittelabflüsse resultieren insbesondere aus den Erwerben von Volkswagen Stammaktien und aus operativen Holdingaufwendungen. Demgegenüber standen Mittelzuflüsse aus Ertragsteuererstattungen einschließlich hierauf entfallender Zinsen.

Die Bilanzsumme des Porsche SE Konzerns verringerte sich um 551 Mio. € auf 35,0 Mrd. € zum 30. September 2020.

## Verkürzte Konzernbilanz

Mio. €	PSE Konzern	
	30.09.2020	31.12.2019
<b>Aktiva</b>		
Immaterielle Vermögenswerte	231	241
At Equity bewertete Anteile	33.421	34.597
Sonstige langfristige Vermögenswerte	69	70
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>33.721</b>	<b>34.908</b>
Wertpapiere	47	147
Termingeldanlagen	37	93
Flüssige Mittel	445	353
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	791	92
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>1.320</b>	<b>684</b>
	<b>35.041</b>	<b>35.592</b>
<b>Passiva</b>		
<b>Eigenkapital</b>	<b>34.740</b>	<b>35.284</b>
Finanzschulden	33	35
Passive latente Steuern	89	100
Sonstige langfristige Schulden	72	71
<b>Langfristige Schulden</b>	<b>194</b>	<b>206</b>
Finanzschulden	4	5
Sonstige kurzfristige Schulden	102	97
<b>Kurzfristige Schulden</b>	<b>107</b>	<b>102</b>
	<b>35.041</b>	<b>35.592</b>

Die langfristigen Vermögenswerte des Porsche SE Konzerns in Höhe von 33,7 Mrd. € (34,9 Mrd. €) betrafen im Wesentlichen die at Equity bewerteten Anteile. Hierin enthalten war insbesondere der at Equity-Buchwert für die Beteiligung an der Volkswagen AG in Höhe von 33,4 Mrd. € (34,6 Mrd. €). Die Verminderung des Buchwertes ist in Höhe von minus 996 Mio. € auf in den übrigen Rücklagen erfasste Aufwendungen und Erträge, in Höhe von minus 756 Mio. € auf zugerechnete Dividenden sowie in Höhe von minus 52 Mio. € auf Effekte aus der Fortführung der im Rahmen der Kaufpreisallokationen aufgedeckten stillen Reserven und Lasten zurückzuführen. Gegenläufig wirkten sich insbesondere das laufende at Equity-Ergebnis in Höhe von 431 Mio. € sowie der Erwerb weiterer Volkswagen Stammaktien in Höhe von 81 Mio. € und ein hieraus realisierter Ertrag in Höhe von 126 Mio. € aus.

Die immateriellen Vermögenswerte des Porsche SE Konzerns in Höhe von 231 Mio. € (241 Mio. €) enthielten zum 30. September 2020 im Wesentlichen den Geschäfts- oder Firmenwert der PTV Group in Höhe von 147 Mio. € (147 Mio. €) sowie die aus der Kaufpreisallokation fortgeführten Werte für Kundenstämme, Software und die Marke.

Die kurzfristigen Vermögenswerte in Höhe von 1.320 Mio. € (684 Mio. €) enthielten im Berichtszeitraum insbesondere Dividendenforderungen gegenüber der Volkswagen AG in Höhe von 756 Mio. €. Darüber hinaus setzten sich diese, wie zum 31. Dezember 2019, insbesondere aus flüssigen

Mitteln, Termingeldanlagen und Wertpapieren zusammen.

Die Eigenkapitalquote blieb mit 99,1 % zum 30. September 2020 im Vergleich zum Ende des Geschäftsjahres 2019 konstant.

### Ertragslage des Volkswagen Konzerns

Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich auf originäre Ergebnisgrößen des Volkswagen Konzerns. Das heißt, dass 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, unberücksichtigt bleiben. Ferner ist zu beachten, dass sich das Ergebnis des Volkswagen Konzerns nur mit dem Kapitalanteil der Porsche SE in ihrem Konzernergebnis niederschlägt.

Der Volkswagen Konzern erwirtschaftete in den ersten neun Monaten 2020 Umsatzerlöse in Höhe von 155,5 Mrd. €; dies entspricht einem Rückgang um 16,7 % im Vergleich zum Vorjahr. Insbesondere die geringeren Volumina infolge der Covid-19-Pandemie belasteten das Ergebnis, zudem hatte die Währungskursentwicklung einen negativen Einfluss. Mixeffekte und eine bessere Preispositionierung wirkten hingegen positiv. Der Volkswagen Konzern erzielte 80,7 % (80,4 %) seiner Umsatzerlöse im Ausland. Das Bruttoergebnis (Umsatzerlöse minus

Kosten der Umsatzerlöse) ging auf 23,3 Mrd. € (36,4 Mrd. €) zurück; die Bruttomarge belief sich auf 15,0 % (19,5 %).

Im Zeitraum Januar bis September 2020 konnte das operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns vor Sondereinflüssen mit 2,4 Mrd. € (14,8 Mrd. €) wieder einen Gewinn verzeichnen. Die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen verringerte sich auf 1,5 % (7,9 %). Vor allem die negativen Auswirkungen der Ausbreitung der Covid-19-Pandemie wirkten belastend: Neben dem Absatzrückgang infolge des Absinkens der Kundennachfrage führten Turbulenzen auf den Rohstoff- und Kapitalmärkten zu negativen Effekten aus der Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge-Accounting sowie aus der Bewertung von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten. Aus der Einbringung der Autonomous Intelligent Driving (AID) in das Joint Venture Argo AI ergab sich ein Ertrag in Höhe von 0,8 Mrd. €. Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieseldispute belasteten das operative Ergebnis mit minus 0,7 Mrd. € (minus 1,3 Mrd. €). Im Berichtszeitraum konnte ein positives operatives Ergebnis in Höhe von 1,7 Mrd. € (13,5 Mrd. €) erzielt werden. Die operative Umsatzrendite lag bei 1,1 % (7,3 %).

Infolge der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 nahm auch das Finanzergebnis im Vergleich zum Vorjahr um 0,5 Mrd. € auf 0,6 Mrd. € ab. Geänderte Zinssätze zur Bewertung von Schulden führten dazu, dass die im Finanzergebnis

enthaltenen Zinsaufwendungen bewertungsbedingt zurückgingen. Das Wertpapier- und Fondsergebnis wurde durch Kursänderungen belastet. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum war das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen geringer; dies ist insbesondere auf das gesunkene Ergebnis der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen zurückzuführen, die vor allem im ersten Quartal 2020 von der Covid-19-Pandemie betroffen waren.

Im Berichtszeitraum gab das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns um 12,4 Mrd. € auf 2,3 Mrd. € nach. Das Ergebnis nach Steuern lag bei 1,7 Mrd. € (11,2 Mrd. €).

## Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung

### Chancen und Risiken des Porsche SE Konzerns

Hinsichtlich der im Chancen- und Risikobericht des Porsche SE Konzerns im zusammengefassten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2019 dargestellten Risikofelder ergaben sich bis zum Berichtszeitpunkt Veränderungen aufgrund der Auswirkungen der Covid-19-Pandemie.

Vor dem Hintergrund der Covid-19-Pandemie hat der Volkswagen Konzern seinen Ausblick für das Geschäftsjahr 2020 im April 2020 zurückgenommen, da die ursprünglichen Erwartungen nach Einschätzung des Volkswagen Vorstands nicht mehr erreicht werden können. Entsprechend hat auch die Porsche SE ihre Prognose für das Konzernergebnis nach Steuern im Geschäftsjahr 2020 zurückgenommen. Das Risikofeld „Ergebnisbeitrag Volkswagen“ beschreibt das Risiko, dass das der Porsche SE im Rahmen der at Equity-Bewertung zugerechnete Ergebnis des Volkswagen Konzerns unterhalb der Erwartung zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses 2019 liegt. Die Eintrittswahrscheinlichkeit dieses Risikos hat sich entsprechend der erfolgten Kommunikation der Porsche SE und der Volkswagen AG erhöht. Das Risikofeld ist damit in die Risikokategorie „Hoch“ gerückt.

Vor dem Hintergrund der Covid-19-Pandemie hat die Volkswagen AG im Juli 2020 ihre ursprünglich für Mai 2020 geplante Hauptversammlung in den September 2020 verschoben sowie für das

Geschäftsjahr 2019 einen geänderten Dividendenvorschlag auf Vorjahresniveau kommuniziert. Aufgrund der hiermit verbundenen Reduktion des erwarteten Dividendenzuflusses auf Ebene der Porsche SE im laufenden Jahr war das Risikofeld „Dividendenzufluss Volkswagen“ zwischenzeitlich in die Risikokategorie „Hoch“ gerückt. In diesem Zusammenhang hatte die Porsche SE ihren Dividendenvorschlag ebenfalls auf das Vorjahresniveau angepasst. Nachdem der Porsche SE die angepasste Dividende der Volkswagen AG Anfang Oktober zugeflossen ist, rückt das Risikofeld „Dividendenzufluss Volkswagen“ wieder in die Risikokategorie „Mittel“.

Trotz der aktuellen Covid-19-Pandemie arbeitet die PTV Group unverändert an der Umsetzung ihrer im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2020 verabschiedeten Strategie. Die Eintrittswahrscheinlichkeit für das Risikofeld „Werthaltigkeit PTV“ hat sich damit reduziert, das Risikofeld verbleibt weiterhin in der Risikokategorie „Gering“.

Hinsichtlich der weiteren im Chancen- und Risikobericht des Porsche SE Konzerns im zusammengefassten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2019 dargestellten Risikofelder und deren Risikoeinschätzungen ergaben sich bis zum Berichtszeitpunkt keine Veränderungen. Zum aktuellen Stand der Rechtsstreitigkeiten der Porsche SE und zur aktuellen Entwicklung wird auf das Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“ in dieser Konzernquartalsmitteilung verwiesen.

## Chancen und Risiken des Volkswagen Konzerns

Es handelt sich im Folgenden um Textauszüge aus dem Prognose-, Risiko- und Chancenbericht im Zwischenbericht Januar bis September 2020 der Volkswagen AG.

Die weltweite Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 bringt massive Beeinträchtigungen in sämtlichen Bereichen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens mit sich. Dies ist auch verbunden mit Turbulenzen auf den Rohstoff- und Finanzmärkten. Insbesondere sind die Folgen für die weitere Entwicklung einzelner Volkswirtschaften und der Weltwirtschaft insgesamt zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht verlässlich einschätzbar. Zudem könnte eine zweite Welle mit steigenden Neuinfektionen die Belastungen und die Unsicherheit verstärken.

Von den Auswirkungen der Covid-19-Pandemie ist der Volkswagen Konzern in allen Bereichen betroffen: insbesondere der Vertrieb infolge des Absinkens der Kundennachfrage, die Produktion und die Lieferketten. Risiken ergeben sich vor allem aus einer anhaltend rückläufigen Nachfrage und einer steigenden Wettbewerbsintensität, die durch staatliche Konjunkturprogramme gemindert werden könnten. Herausforderungen sieht Volkswagen darüber hinaus vor allem in der Produktion im Hinblick auf stabile Lieferketten und den Schutz der Gesundheit seiner Belegschaft. Der

Volkswagen Konzern hat verstärkte Hygiene- und Schutzmaßnahmen installiert, um den Betrieb sicherzustellen. Der Vorstand des Volkswagen Konzerns erwartet weltweit an seinen Standorten negative Auswirkungen auf das operative Geschäft. In der Folge geht Volkswagen davon aus, dass die ursprünglichen Erwartungen an einige Spitzenkennzahlen des Konzerns für das Geschäftsjahr 2020 nicht erreicht werden.

Zudem wurde im Zwischenbericht Januar bis September 2020 des Volkswagen Konzerns der Stand der Rechtsrisiken auf Ebene des Volkswagen Konzerns aktualisiert. Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum des Volkswagen Zwischenberichts gegenüber den Ausführungen im Kapitel „Chancen und Risiken des Volkswagen Konzerns“ des zusammengefassten Konzernlageberichts im Geschäftsbericht der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2019 keine wesentlichen Änderungen.

Insbesondere liegen dem Vorstand der Volkswagen AG zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Volkswagen Zwischenberichts Januar bis September 2020 basierend auf den vorhandenen und gewonnenen Informationen nach wie vor keine belastbaren Erkenntnisse oder Einschätzungen hinsichtlich der von Volkswagen beschriebenen Sachverhalte vor, die zu einer anderen Bewertung der damit verbundenen Risiken führen würden.

## Ausblick

### Voraussichtliche Entwicklung des Volkswagen Konzerns

Der Vorstand des Volkswagen Konzerns geht davon aus, dass das Wachstum der Weltwirtschaft 2020 infolge der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 eine negative Wachstumsrate aufweisen wird. Risiken werden darüber hinaus weiterhin in protektionistischen Tendenzen, Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern gesehen. Zudem werden die Wachstumsaussichten von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet. Volkswagen geht davon aus, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer eine deutlich rückläufige Wirtschaftsentwicklung verzeichnen werden. Gleichwohl wird von einer sich fortsetzenden wirtschaftlichen Erholung im restlichen Verlauf des Jahres 2020 ausgegangen.

Für die Entwicklung der Pkw-Märkte im Jahr 2020 hat Volkswagen aufgrund der Covid-19-Pandemie für einzelne Regionen Szenarien entwickelt, die zum Beispiel auch die aktuellen Erfahrungen aus der Entwicklung in China berücksichtigen. Die Szenarien reflektieren die zeitlich unterschiedliche geographische Ausbreitung der Covid-19-Pandemie. Insgesamt geht Volkswagen davon aus, dass das weltweite Nachfragevolumen nach Neufahrzeugen im Jahr 2020 voraussichtlich zwischen 15 und 20 % unter dem des Vorjahres liegen wird.

Auch die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden sich im Jahr 2020 in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln; insgesamt rechnet Volkswagen Covid-19-bedingt für 2020 mit einer signifikant sinkenden Nachfrage.

Der Volkswagen Konzern erwartet für 2020, dass die Neuzulassungen sowohl von mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t als auch von Bussen auf den relevanten Märkten des Bereichs Nutzfahrzeuge stark bis sehr stark unter denen von 2019 liegen.

Automobilbezogene Finanzdienstleistungen werden nach Einschätzung des Volkswagen Konzerns auch im Jahr 2020 eine hohe Bedeutung für den weltweiten Fahrzeugabsatz haben.

Die Markenvielfalt des Volkswagen Konzerns, seine Präsenz auf allen wichtigen Märkten der Welt, die breite und gezielt ergänzte Produktpalette sowie seine Technologien und Dienstleistungen verschaffen dem Volkswagen Konzern weltweit eine gute Position im Wettbewerb. Im Zuge der Transformation seines Kerngeschäfts positioniert Volkswagen die Konzernmarken noch trennschärfer und optimiert sein Fahrzeug- und Antriebsportfolio. Im Fokus stehen dabei vor allem die CO<sub>2</sub>-Bilanz der Fahrzeugflotte und die Konzentration auf die attraktivsten und wachstumsstärksten Marktsegmente. Zusätzlich arbeitet der Volkswagen Konzern mit der fortlaufenden Entwicklung neuer Technologien und seiner

Baukästen daran, die Vorteile des Mehrmarkenkonzerns noch gezielter zu nutzen.

Der Volkswagen Konzern geht davon aus, dass die Auslieferungen an seine Kunden im Jahr 2020 in Folge der Auswirkungen der Covid-19-Pandemie deutlich unter dem Wert des Vorjahres liegen werden.

Herausforderungen ergeben sich zudem insbesondere aus der steigenden Wettbewerbsintensität, volatilen Rohstoff- und Devisenmärkten sowie aus verschärften emissionsbezogenen Anforderungen.

Volkswagen erwartet, dass in Folge der Covid-19-Pandemie im Jahr 2020 die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns und seiner Bereiche, mit Ausnahme des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen, deutlich unter dem Niveau des Vorjahres liegen werden. Für das operative Ergebnis vor und inklusive Sondereinflüssen des Volkswagen Konzerns und des Bereichs Pkw sowie für das operative Ergebnis des Bereichs Nutzfahrzeuge wird mit einem gravierenden Rückgang gegenüber dem Vorjahr gerechnet. Im Konzernbereich Finanzdienstleistungen erwartet Volkswagen geschäftsmodellbedingt für das operative Ergebnis im Jahr 2020 geringere Einflüsse aus der Pandemie. Es wird mit Umsatzerlösen auf dem Niveau des Vorjahres, allerdings mit einem operativen Ergebnis deutlich unter dem Vorjahreswert gerechnet. Insgesamt erwartet der Volkswagen Konzern ein positives operatives Ergebnis vor und inklusive Sondereinflüssen im Jahr 2020.

## 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.

Unter den zuvor beschriebenen Rahmenbedingungen, die derzeit wesentlich von der Covid-19-Pandemie bestimmt sind, besteht weiterhin eine außergewöhnliche Unsicherheit über die geschäftlichen Entwicklungen auf Ebene des Volkswagen Konzerns, die die Prognosefähigkeit auf Ebene des Porsche SE Konzerns wesentlich beeinträchtigt. Am 16. April 2020 hat der Vorstand der Porsche SE entschieden, die im zusammengefassten Konzernlagebericht der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2019 dargestellte Prognose für das Konzernergebnis nach Steuern für das Geschäftsjahr 2020 nicht länger aufrecht zu halten. Diese Entscheidung gilt unverändert. Zudem könnte eine zweite Welle mit steigenden Neuinfektionen die Belastungen und die Unsicherheit verstärken. Derzeit ist daher eine zuverlässige und realistische Prognose nicht möglich. Der Porsche SE Konzern erwartet aber für das Geschäftsjahr 2020 ein positives Konzernergebnis nach Steuern.

Die bisherige Prognose zur Nettoliquidität des Porsche SE Konzerns bleibt nach derzeitiger Einschätzung von dieser Entwicklung unberührt. Sie liegt – ohne Berücksichtigung weiterer Investitionen – in einem Korridor von 0,4 bis 0,9 Mrd. € zum 31. Dezember 2020.



## Glossar

### Ausgewählte Begriffe auf einen Blick

#### **Bruttomarge**

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

#### **Eigenkapitalquote**

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

#### **Modularer E-Antriebs-Baukasten (MEB)**

In der Entwicklung befindliches Baukastensystem für die Herstellung von Elektroautos. Der MEB legt die Parameter für Achsen, Antriebe, Hochvolt-Batterien, Radstände und Gewichtsverhältnisse fest, damit ein Fahrzeug optimal die Anforderungen der Elektromobilität erfüllt. Im Jahr 2020 soll das erste Fahrzeug auf Basis des MEB in Serie gefertigt werden.

#### **Operatives Ergebnis**

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

#### **Operative Umsatzrendite**

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



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](mailto:InvestorRelations@porsche-se.com)  
[www.porsche-se.com](http://www.porsche-se.com)