

Halbjahresfinanzbericht

1.1. – 30.6.

2020

Beteiligungen der Porsche SE

PORSCHE SE

Kerninvestment

Anteil an Stammaktien: 53,3 %
(Entspricht Anteil am gezeichneten Kapital: 31,4 %)

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT



VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES

AKTIENGESELLSCHAFT

Weitere Beteiligungen



Minderheitsbeteiligungen



Inhalt

Konzern-Zwischenlagebericht	7
-----------------------------	---

Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern	10
---	----

Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern	16
---	----

Geschäftsverlauf	19
-------------------------	----

Erläuterungen zur Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage	23
--	----

Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung	28
--	----

Ausblick	30
-----------------	----

Glossar	35
----------------	----

Verkürzter Konzern-Zwischenabschluss	37
--------------------------------------	----

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	38
--	----

Konzern-Gesamtergebnisrechnung	39
---------------------------------------	----

Konzernbilanz	40
----------------------	----

Konzern-Eigenkapitalspiegel	41
------------------------------------	----

Konzern-Kapitalflussrechnung	42
-------------------------------------	----

Ausgewählte erläuternde Anhangangaben	43
--	----

Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht	59
---	----

Versicherung der gesetzlichen Vertreter	61
--	----

Konzern-Zwischenlagebericht

1.1.–30.6.

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. Juni 2020 beschäftigte der Porsche SE Konzern 927 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.

Alle Beträge und Prozentangaben sind kaufmännisch gerundet. Dies kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen. Die Vergleichswerte des Vorjahres werden neben den Werten des aktuellen Berichtszeitraums in Klammern dargestellt.

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 zweiten 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 Lungenerkrankung bei Menschen mit teilweise tödlichem Verlauf bekannt, die auf ein neuartiges Virus aus der Familie der Coronaviren zurückzuführen ist. Ab Januar 2020 traten die Infektionen außerhalb Chinas und schließlich weltweit auf. Um die Ausbreitung des SARS-CoV-2-Virus zu verlangsamen und die dadurch hervorgerufene Covid-19-Pandemie einzudämmen, haben im Verlauf des Jahres 2020 weltweit Regierungen Maßnahmen ergriffen, die zu massiven Beeinträchtigungen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens geführt haben. Vor allem in Europa und Asien wurden im zweiten Quartal viele der zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie ergriffenen Maßnahmen sukzessive wieder gelockert.

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 im zweiten Quartal 2020 insbesondere auf die Dieselthematik 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_x)-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 sechs Monaten des laufenden Geschäftsjahres erhebliche Beeinträchtigungen seines Geschäfts. Das

Konzernergebnis nach Steuern ging von 7,2 Mrd. € im Vorjahr auf minus 1,0 Mrd. € zurück. Von Januar bis Juni 2020 ergaben sich im operativen Ergebnis negative Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieseldematik in Höhe von minus 0,7 Mrd. € (minus 1,0 Mrd. €) im Bereich Pkw. Sie resultierten im Wesentlichen aus Rechtsrisiken.

Des Weiteren beeinflussen die Covid-19-Pandemie und die Dieseldematik die Entwicklung der Aktienkurse der Stamm- und Vorzugsaktien der Volkswagen AG und somit die Börsenkapitalisierung der Beteiligung der Porsche SE. Zum 30. Juni 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 Dieseldematik 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 Dieseldematik resultierende Rechtsrisiken aus gegen die Porsche SE geltend gemachten Ansprüchen können sich ebenfalls auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns auswirken.

Porsche SE erwirbt weitere Stammaktien der Volkswagen AG

Die Porsche SE hält als Kerninvestment die Mehrheit der Stammaktien der Volkswagen AG, versteht sich als langfristig orientierter und strategisch handelnder Ankerinvestor und ist auch weiterhin vom Wertsteigerungspotenzial des Volkswagen Konzerns überzeugt. Im Zeitraum vom 17. März 2020 bis 20. April 2020 hat die Porsche SE über Kapitalmarkttransaktionen insgesamt 0,2 % der Stammaktien der Volkswagen AG für 81 Mio. € erworben. Der Anteil der Porsche SE an den Stammaktien der Volkswagen AG betrug zum 31. Dezember 2019 53,1 % bzw. zum Berichtszeitpunkt 53,3 %. Aus den Erwerben resultierte insgesamt ein vorläufiger Ertrag aus der erstmaligen at Equity-Bewertung in Höhe von 126 Mio. €. Durch diese Beteiligungserhöhung gibt die Gesellschaft erneut ein starkes Bekenntnis zu Volkswagen ab.

Lutz Meschke folgt auf Philipp von Hagen

Philipp von Hagen hat in Abstimmung mit dem Aufsichtsrat mit Wirkung zum 30. Juni 2020 das Unternehmen auf eigenen Wunsch und in gegenseitigem Einvernehmen verlassen. Zu seinem Nachfolger in der Funktion des Vorstands für Beteiligungsmanagement der Porsche SE hat das Aufsichtsgremium Lutz Meschke bestellt. Dieser wird das Amt neben seinen bisherigen Aufgaben als Stellvertreter der Vorstandsvorsitzender der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart, ausüben.

Anpassung des Dividendenvorschlags und neuer Hauptversammlungstermin

Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche SE haben sich darüber verständigt, der Hauptversammlung der Porsche SE die Ausschüttung einer Dividende von 2,210 Euro je Vorzugsaktie und von 2,204 Euro je Stammaktie vorzuschlagen und die Ausschüttung damit an die Dividende des Vorjahres anzupassen. Hintergrund ist eine Mitteilung der Volkswagen AG, die ihrerseits bekanntgegeben hat, den Dividendenvorschlag an die Volkswagen Hauptversammlung auf dem Niveau der Vorjahresdividende zu belassen. Das Unternehmen reagiere damit auf den aus der Covid-19-Pandemie resultierenden bisherigen Verlauf des aktuellen Geschäftsjahrs 2020. Ursprünglich hatten Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche SE der Hauptversammlung vorgeschlagen, eine Dividende von 3,110 Euro je Vorzugsaktie und von 3,104 Euro je Stammaktie auszuschütten.

Der Termin der ordentlichen Hauptversammlung 2020 der Porsche SE wurde für den 2. Oktober 2020 festgelegt. Angesichts der anhaltenden Unsicherheit über die Beschränkung von Teilnehmerzahlen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie wird sie als virtuelle Hauptversammlung durchgeführt werden.

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 2. September 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 verstorbene, Mitglied des Aufsichtsrats der Porsche SE ist die Porsche SE auf Seiten der Beklagten als Streithelferin beigetreten. In diesem Verfahren werden die gleichen angeblichen Ansprüche geltend gemacht, die bereits Gegenstand einer gegen die Porsche SE beim Landgericht Hannover rechtshängigen, derzeit ausgesetzten Schadensersatzklage in Höhe von rund 1,81 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 Parteienantrag ausgesetzt, bis in dem beim Landgericht Stuttgart begonnenen Verfahren rechtskräftig über die Frage entschieden wurde, welches Gericht das zuerst angerufene Gericht ist. Eine rechtskräftige Entscheidung zu dieser Frage steht noch aus. Derzeit ist das Verfahren beim Oberlandesgericht Stuttgart anhängig. Am 24. Januar 2020 wurde ein weiteres Befangenheitsgesuch gegen den Sachverständigen gestellt, über das noch nicht entschieden wurde. Die Porsche SE hält die in England erhobene Klage für unzulässig und die geltend gemachten Ansprüche für unbegründet.

Klageverfahren und rechtliche Risiken im Zusammenhang mit der Dieseldematik und aktienrechtliche Streitigkeiten

Im Zusammenhang mit der Dieseldematik sind gegen die Porsche SE Klageverfahren am Landgericht Stuttgart, am Oberlandesgericht Stuttgart sowie am Landgericht Braunschweig mit einem Gesamtvolumen von rund 1,1 Mrd. € (zzgl. Zinsen) anhängig. Die Kläger werfen der Porsche SE angeblich pflichtwidrig unterlassene bzw. fehlerhafte Kapitalmarktinformationen im Zusammenhang mit der Dieseldematik vor. Ein Teil der Klagen richtet sich sowohl gegen die Porsche SE als auch gegen die Volkswagen AG. 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 sind Befangenheitsanträge der Klägerseite anhängig. Soweit über diese Ablehnungsgesuche bislang entschieden wurde, sind sie zurückgewiesen worden. 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 über die Bestimmung eines Musterklägers zurückverwiesen.

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 8. September 2020 bestimmt. Im Hinblick auf den Teilmusterentscheid des Oberlandesgerichts Braunschweig zu Zuständigkeitsfragen ist ein Rechtsbeschwerdeverfahren beim Bundesgerichtshof anhängig.

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 und die aktienrechtlichen Rechtsstreitigkeiten haben sich im Berichtszeitraum keine wesentlichen neuen Entwicklungen ergeben.

Das Ermittlungsverfahren wegen Verdachts der Marktmanipulation gegen Prof. Dr. Martin Winterkorn, Hans Dieter Pötsch und Matthias Müller sowie das Bußgeldverfahren gemäß §§30, 130 OWiG

gegen die Porsche SE sind nach wie vor anhängig. Die Porsche SE hält den erhobenen Vorwurf für unbegründet.

Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern

Im zweiten 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 im ersten Halbjahr 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

Volkswagen hat im Rahmen seiner Elektrifizierungsstrategie Anfang Mai 2020 beschlossen, Gebäude und Infrastruktur für das Gemeinschaftsunternehmen mit der Northvolt AB zur Herstellung von Lithium-Ionen-Batteriezellen am Standort Salzgitter zu bauen, um dort in Verbindung mit dem bereits bestehenden „Center of Excellence Batterie zelle“ Synergien zu nutzen. Die Fertigung von Batteriezellen soll dort Anfang 2024 zunächst mit einer Kapazität von 16 Gigawattstunden anlaufen.

Ende Mai 2020 gab Volkswagen bekannt, seinen Anteil bei JAC Volkswagen Automotive Co. Ltd., Hefei („JAC VW“), einem Joint Venture für Elektromobilität in China, erhöhen zu wollen. Die Transaktion in Höhe von rund 1 Mrd. € enthält die Übernahme von 50 % an der Anhui Jianghuai Automobile Group Holdings Ltd., Hefei („JAG“), der Muttergesellschaft des Volkswagen Partners JAC, und eine Erhöhung der Anteile an JAC VW von 50 auf 75 %. Durch die Kapitalerhöhung treibt Volkswagen seine Elektrooffensive in China weiter voran. Darüber hinaus investiert Volkswagen rund 1 Mrd. € in eine Beteiligung am Batteriehersteller Guoxuan High-Tech Co. Ltd., Hefei, und wird mit ca. 26 % zum größten Aktionär des Unternehmens. Die Umsetzung der Transaktionen erfolgt vorbehaltlich behördlicher Genehmigungen.

Anfang Juni 2020 unterzeichneten die Ford Motor Company und die Volkswagen AG weitere Verträge innerhalb ihrer bestehenden globalen Allianz für leichte Nutzfahrzeuge, Elektrifizierung und autonomes Fahren. Die Verträge legen die Grundlage für insgesamt drei Fahrzeugprojekte. Neben der bereits vereinbarten Zusammenarbeit beim mittelgroßen Pickup laufen jetzt die Projekte für einen Stadtlieferwagen und einen Transporter im Ein-Tonnen-Ladesegment an. Insgesamt umfassen die drei beschlossenen Projekte der Allianz ein Volumen von rund 8 Mio. Fahrzeugen über den gesamten Lebenszyklus. Anfang Juni 2020 erfolgte zudem der Abschluss der Transaktionsverträge zur Kooperation im Bereich der Entwicklung des

autonomen Fahrens und in diesem Zuge wurde die vormalige Volkswagen Konzerngesellschaft Autonomous Intelligent Driving GmbH, München („AID“), in das Unternehmen Argo AI eingebracht.

Ebenfalls im Juni 2020 verkündete der Volkswagen Konzern Pläne zur Aufstockung seiner Beteiligung an dem US-Batteriespezialisten QuantumScape. Ziel ist es, die gemeinsame Entwicklung der Feststoffzellentechnologie voranzutreiben. Feststoffbatterien sollen in Zukunft Reichweiten deutlich vergrößern und Ladezeiten weiter verkürzen und gelten als aussichtsreichster Ansatz für die Elektromobilität der übernächsten Generation. Volkswagen arbeitet bereits seit 2012 mit QuantumScape zusammen und ist bislang der größte automobiler Anteilseigner. Beide gründeten 2018 ein Gemeinschaftsunternehmen, das die Großserienfertigung von Feststoffbatterien für Volkswagen vorbereiten soll. Der Vollzug der neuen Investition von bis zu 200 Mio. US\$ und der damit verbundenen Anteilsaufstockung steht noch unter verschiedenen auf-schiebenden Bedingungen.

Neuer Termin für die VW-Hauptversammlung 2020 und geänderter Dividendenvorschlag

Der 30. September 2020 wurde als neuer Termin für die ordentliche Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2019 festgelegt. Nachdem die ursprünglich für den Mai geplante Hauptversammlung

aufgrund der Ausbreitung des Coronavirus verschoben wurde, wird auch die Durchführung im September nicht in der gewohnten Weise stattfinden. Zum Schutz der Gesundheit von Aktionären, Mitarbeitern und Dienstleistern wird die VW-Hauptversammlung in diesem Jahr virtuell durchgeführt. Zeitgleich mit dem neuen Termin hat die Verwaltung der Volkswagen AG auch einen geänderten Gewinnverwendungs-vorschlag vorgelegt. Von den massiven Beeinträchtigungen in sämtlichen Bereichen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens durch die Covid-19-Pandemie ist auch der Volkswagen Konzern weltweit betroffen. Angesichts des Umfangs und des Ausmaßes sowie der nach wie vor nicht verlässlich einschätzbaren weiteren Entwicklung haben Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG entschieden, der Hauptversammlung nunmehr eine Dividende von 4,80 € je Stammaktie und 4,86 € je Vorzugsaktie vorzuschlagen. Damit passt die Verwaltung der Volkswagen AG den bisher für das Geschäftsjahr 2019 angekündigten Gewinnverwendungs-vorschlag an, der ursprünglich bei 6,50 € je Stammaktie und 6,56 € je Vorzugsaktie lag. Die Volkswagen AG hält unverändert an der Zielsetzung ihrer Konzernstrategie fest, eine Ausschüttungsquote von mindestens 30 % zu erreichen.

Barabfindung für Audi Aktionäre festgesetzt

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. Der Übertragungsbeschluss ist in der ordentlichen Hauptversammlung am 31. Juli 2020 der AUDI AG gefasst worden.

Erste 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 rund 65 Tsd. in Deutschland noch anhängigen Einzelklagen Klarheit darüber geschaffen, wie der BGH die wesentlichen Grundfragen in den Dieselverfahren beurteilt. Der BGH hat im Juli 2020 in mehreren Grundsatzurteilen 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 Bekanntwerden der Dieselthematik im Herbst 2015 erworben hat. Zudem hat der BGH geurteilt, dass Erwerber von betroffenen Fahrzeugen keinen Anspruch auf Deliktzinsen nach § 849 BGB haben. Darüber hinaus hat der BGH klargestellt, dass die Nutzungsvorteile eines Klägers einen möglichen Schadensersatzanspruch vollständig aufzehren können.

Verfahren wegen Marktmanipulation eingestellt

Das Landgericht Braunschweig hat am 20. Mai 2020 das Strafverfahren wegen des Verdachts des Verstoßes gegen das Wertpapierhandelsgesetz im Zusammenhang mit der Dieselthematik gegen den Vorsitzenden des Aufsichtsrats der Volkswagen AG, Herrn Hans Dieter Pötsch, und den Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG, Herrn Dr. Herbert Diess, gegen Zahlung einer Geldauflage in Höhe von jeweils 4,5 Mio. € – und insoweit auch gegen die Volkswagen AG als Nebenbeteiligte – endgültig eingestellt.

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG hat nach umfassender Prüfung und Abwägung entschieden, Herrn Pötsch und Herrn Dr. Diess hinsichtlich der Zahlung dieser Geldauflage freizustellen.

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 sowie die damit verbundenen restriktiven Maßnahmen und die daraus resultierenden Einschnitte auf der Nachfrage- und Angebotsseite verzeichnete die Weltwirtschaft im ersten Halbjahr des Jahres 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. 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 sich die Preise für sonstige Rohstoffe im Durchschnitt gegenüber dem Vorjahreszeitraum nur leicht reduzierten. Die Währungen einiger Schwellenländer werteten im ersten Halbjahr 2020 merklich ab. Der weltweite Güterhandel ging im Berichtszeitraum weiter zurück.

Entwicklung der Märkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Von Januar bis Juni 2020 ist die weltweite Pkw-Nachfrage im Vergleich zum Vorjahr aufgrund der Covid-19-Pandemie stark zurückgegangen (minus 28,1 %). Von dem Einbruch waren alle Regionen betroffen. Überdurchschnittliche Einbußen verzeichneten dabei die Gesamtmärkte Westeuropa und Südamerika. In Asien-Pazifik, Nordamerika, Zentral- und Osteuropa sowie Nahost und Afrika fiel der Rückgang im Vergleich dazu geringer aus.

Die weltweite Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen lag von Januar bis Juni 2020 ebenfalls stark 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 sehr stark unter dem Wert der Vergleichsperiode. Auch die Bus-Märkte wurden durch die Covid-19-Pandemie sehr stark beeinflusst.

Entwicklung der Märkte für Finanzdienstleistungen

Automobile Finanzdienstleistungen wurden insbesondere in den ersten drei Monaten des ersten Halbjahres 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.

Auslieferungen des Volkswagen Konzerns

Von Januar bis Juni 2020 lieferte der Volkswagen Konzern weltweit 3,9 Mio. (5,4 Mio.) Fahrzeuge an Kunden aus. Der Rückgang um 27,4 % 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 und leichte Nutzfahrzeuge 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 Quartals schwächten sich die Rückgänge im Monatsvergleich wieder ab und in einigen Einzelmärkten verzeichnete Volkswagen wieder einen leichten Anstieg der Nachfrage nach Konzernmodellen. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns belief sich in einem stark rückläufigen Weltgesamtmarkt auf 12,8 % (12,6 %).

Auslieferungen des Volkswagen Konzerns vom 1. Januar bis 30. Juni¹

	2020	2019	Veränderung %
Regionen			
Europa/Übrige Märkte	1.653.550	2.564.113	-35,5
Nordamerika	339.976	460.572	-26,2
Südamerika	190.352	283.358	-32,8
Asien-Pazifik	1.709.220	2.057.303	-16,9
Weltweit	3.893.098	5.365.346	-27,4
nach Marken			
Volkswagen Pkw	2.198.908	2.998.181	-26,7
Audi	707.225	906.180	-22,0
ŠKODA	426.712	620.935	-31,3
SEAT	193.419	314.279	-38,5
Bentley	4.918	4.785	2,8
Lamborghini	3.548	4.553	-22,1
Porsche	116.964	133.484	-12,4
Bugatti	33	42	-21,4
Volkswagen Nutzfahrzeuge	163.633	259.571	-37,0
Pkw und leichte Nutzfahrzeuge gesamt	3.815.360	5.242.010	-27,2
Scania	30.437	51.524	-40,9
MAN	47.301	71.812	-34,1
Nutzfahrzeuge gesamt	77.738	123.336	-37,0

¹ Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert. Inklusive der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.

Absatz, Produktion und Lagerbestände im Volkswagen Konzern

Im ersten Halbjahr 2020 ging der Absatz des Volkswagen Konzerns an die Handelsorganisation¹ gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 30,0 % auf 3,7 Mio. Fahrzeuge (einschließlich der chinesischen Joint Ventures) zurück. 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.

Von Januar bis Juni 2020 sank die Fertigung des Volkswagen Konzerns gegenüber dem Vorjahr aufgrund der getroffenen Maßnahmen zur Eindämmung des Coronavirus SARS-CoV-2 um 32,5 % auf insgesamt 3,7 Mio. Fahrzeuge. 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 zum Ende des ersten Halbjahrs 2020 die Produktionszahlen 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. Juni 2020 unter dem Stand zum Jahresende 2019 und unter dem entsprechenden Wert des Vorjahreszeitraums.

Finanzdienstleistungen des Volkswagen Konzerns

Im ersten Halbjahr 2020 war die Nachfrage nach Produkten und Services des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen von der Covid-19-Pandemie beeinträchtigt. Die Zahl der Neuverträge im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft sank um 18,0 % auf weltweit 3,7 Mio. Kontrakte. Da die Auslieferungen des Konzerns im Vergleich zu den Vertragsabschlüssen überproportional zurückgingen, erhöhte sich der Anteil der geleasteten und finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns (Penetrationsrate) in den Märkten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen in den ersten sechs Monaten 2020 auf 36,3 % (34,5 %). Der Gesamtvertragsbestand lag am 30. Juni 2020 bei 23,4 Mio. Einheiten, das waren 1,0 % weniger als am Jahresende 2019.

¹ 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 sechs Monate des Geschäftsjahres 2020 bzw. zum 30. Juni 2020 dargestellt. Während sich die Vorjahresangaben für Ergebnis- und Zahlungsgrößen auf den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. Juni 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 im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2020 auf minus 329 Mio. € (2.377 Mio. €¹). Es entfielen minus 318 Mio. € (2.381 Mio. €¹) auf das Segment PSE. Für das

Segment ITS ergab sich ein Ergebnis nach Steuern in Höhe von minus 11 Mio. € (minus 4 Mio. €). Darin enthalten waren Effekte aus der Kaufpreisallokation in Höhe von minus 5 Mio. € (minus 4 Mio. €).

Ertragslage des Segments PSE

Das Ergebnis des Segments PSE war maßgeblich durch das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen in Höhe von minus 299 Mio. € (2.417 Mio. €¹) 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 minus 380 Mio. € (2.149 Mio. €) sowie Fortführungseffekte aus Kaufpreisallokationen in Höhe von minus 37 Mio. € (minus 54 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. €¹) erfasst. Der passive 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.

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der Änderung einer Kaufpreisallokation angepasst.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen verringerten sich im Segment PSE insbesondere aufgrund geringerer Rechts- und Beratungskosten gegenüber dem Vorjahr auf 9 Mio. € (13 Mio. €).

Das Finanzergebnis in Höhe von minus 3 Mio. € (8 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 im Vergleich zur Vorperiode (25 Mio. €) beruht im Wesentlichen auf dem gesunkenen at Equity-Buchwert aus der Beteiligung an der Volkswagen AG und der damit einhergehenden Minderung des darauf entfallenden latenten Ertragsteueraufwands.

Ertragslage des Segments ITS

Das Segment ITS erzielte im Berichtszeitraum Umsatzerlöse in Höhe von 50 Mio. € (52 Mio. €). Während sich die wiederkehrenden Umsätze aus erbrachten Wartungsleistungen und aus der Erbringung von Hostingdienstleistungen im Vergleich zum Vorjahr kaum veränderten, sanken die Umsätze aus Lizenzverkäufen um 15 %. Die Umsatzerlöse aus dem Projektgeschäft stiegen im ersten Halbjahr um 11 % an. Insbesondere aufgrund der gegenüber dem Vorjahresvergleichszeitraum geringeren sonstigen betrieblichen Erträge, aufgrund der im Vorjahr enthaltenen Veräußerung von Anteilen an der

PTV Truckparking B.V., sowie gestiegenen Personalaufwendungen verminderte sich das Segmentergebnis vor Steuern von minus 4 Mio. € auf minus 11 Mio. €.

Finanzlage des Porsche SE Konzerns

Der Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit sank im ersten Halbjahr 2020 auf 35 Mio. € (741 Mio. €). Im Mittelzufluss sind im Wesentlichen Ertragsteuererstattungen und hierauf entfallende Zinsen enthalten. Die Verringerung zum Vorjahr ist überwiegend auf die im Vorjahresvergleichszeitraum bereits erhaltene Dividende aus der Beteiligung an der Volkswagen AG in Höhe von 753 Mio. € zurückzuführen.

Aus der Investitionstätigkeit ergab sich im ersten Halbjahr 2020 ein Mittelabfluss in Höhe von 121 Mio. € (290 Mio. €). Dieser resultierte im Wesentlichen aus Auszahlungen für die Erwerbe weiterer Stammaktien der Volkswagen AG in Höhe von 81 Mio. € (311 Mio. €) sowie aus der Anlage von Termingeldern in Höhe von 128 Mio. €. Gegenläufig wirkten sich Verkäufe von Wertpapieren in Höhe von 89 Mio. € aus.

Aus der Finanzierungstätigkeit ergab sich im ersten Halbjahr 2020 ein Mittelabfluss in Höhe von 3 Mio. € (3 Mio. €). Dividendenzahlungen an die Aktionäre waren im Berichtszeitraum analog dem Vorjahr noch nicht erfolgt.

Der Finanzmittelbestand verringerte sich gegenüber dem 31. Dezember 2019 somit um insgesamt 88 Mio. € auf 265 Mio. € (353 Mio. €).

Die Nettoliquidität des Porsche SE Konzerns umfasst flüssige Mittel, Termingeldanlagen und Wertpapiere abzüglich Finanzschulden. Diese hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2019 auf 505 Mio. € (553 Mio. €) verringert. Mittelabflüsse resultieren insbesondere aus den Erwerben von Volkswagen Stammaktien und operativen Holdingaufwendungen. Demgegenüber standen Mittelzuflüsse aus Ertragsteuererstattungen einschließlich hierauf entfallender Zinsen.

Vermögenslage des Porsche SE Konzerns

Die Bilanzsumme des Porsche SE Konzerns verringerte sich zum 30. Juni 2020 gegenüber dem 31. Dezember 2019 um 670 Mio. € auf 34,9 Mrd. €.

Die langfristigen Vermögenswerte des Porsche SE Konzerns in Höhe von 34,3 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, welcher sich um 550 Mio. € auf 34,0 Mrd. € vermindert hat. Die Verminderung des Buchwerts ist in Höhe von minus 380 Mio. € auf das laufende at Equity-Ergebnis sowie auf im sonstigen Ergebnis erfasste Aufwendungen und Erträge in Höhe von minus 341 Mio. €, die im Wesentlichen aus

negativen Effekten aus der Währungsumrechnung und gegenläufig positiven Effekten aus der Bewertung von Cashflow Hedges auf Ebene des Volkswagen Konzerns resultieren, zurückzuführen. Ebenso führten Effekte aus der Fortführung der im Rahmen der Kaufpreisallokationen aufgedeckten stillen Reserven und Lasten in Höhe von minus 37 Mio. € zu einer Verringerung des at Equity-Buchwertes. Gegenläufig wirkten sich insbesondere der Erwerb weiterer Volkswagen Stammaktien in Höhe von 81 Mio. € sowie ein hieraus realisierter Ertrag in Höhe von 126 Mio. € aus.

Die immateriellen Vermögenswerte des Porsche SE Konzerns in Höhe von 234 Mio. € (241 Mio. €) enthielten zum 30. Juni 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 581 Mio. € (684 Mio. €) setzten sich insbesondere aus flüssigen Mitteln, Termingeldanlagen und Wertpapieren zusammen.

Das Eigenkapital des Porsche SE Konzerns verminderte sich insbesondere aufgrund des negativen Ergebnisses aus der at Equity-Bewertung zum 30. Juni 2020 auf insgesamt 34,6 Mrd. € (35,3 Mrd. €). Die Eigenkapitalquote blieb mit 99,1 % zum 30. Juni 2020 im Vergleich zum Ende des Geschäftsjahres 2019 konstant.

Nahestehende Unternehmen und Personen

Bezüglich der wesentlichen Geschäfte mit nahestehenden Unternehmen und Personen wird auf Anhangangabe [12] des verkürzten Konzern-Zwischenabschlusses verwiesen.

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.

Im ersten Halbjahr 2020 erzielte der Volkswagen Konzern Umsatzerlöse in Höhe von 96,1 Mrd. €; das waren 23,2 % weniger als im Vorjahr. Belastungen ergaben sich insbesondere aus den geringeren Volumina infolge der Covid-19-Pandemie, auch die Währungskursentwicklung wirkte negativ. Mixeffekte und eine bessere Preispositionierung wirkten hingegen positiv. Der Volkswagen Konzern erzielte 80,6 % (80,8 %) seiner Umsatzerlöse im Ausland. Das Bruttoergebnis verringerte sich auf 12,9 Mrd. € (24,7 Mrd. €); die Bruttomarge lag bei 13,4 % (19,8 %).

Das operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns vor Sondereinflüssen belief sich im Zeitraum Januar bis Juni 2020 auf minus 0,8 Mrd. € (10,0 Mrd. €). Die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen sank auf minus 0,8 % (8,0 %). Der Rückgang war im Wesentlichen auf die negativen Auswirkungen der Ausbreitung der Covid-19-Pandemie zurückzuführen; 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 (insbesondere Rohstoffsicherungen) sowie aus der Bewertung von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten. Die Einbringung der AID in das Joint Venture Argo AI führte zu einem Ertrag in Höhe von 0,8 Mrd. €. Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieselthematik belasteten das operative Ergebnis mit minus 0,7 Mrd. € (minus 1,0 Mrd. €); es belief sich im Berichtszeitraum auf minus 1,5 Mrd. € (9,0 Mrd. €). Die operative Umsatzrendite ging auf minus 1,5 % (7,2 %) zurück.

Das Finanzergebnis gab im Vergleich zum Vorjahr um 0,4 Mrd. € auf 0,1 Mrd. € nach, was ebenfalls aus der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 resultierte. Aufgrund geänderter Zinssätze zur Bewertung von Schulden nahmen die im Finanzergebnis enthaltenen Zinsaufwendungen bewertungsbedingt ab. Das Wertpapier- und Fondsergebnis wurde durch Kursänderungen belastet. Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen lag

unter dem des Vorjahreszeitraums, was insbesondere auf das geringere positive Ergebnis der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen zurückzuführen war, die vor allem im ersten Quartal 2020 von Covid-19 betroffen waren.

Das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns sank im Berichtszeitraum um 10,9 Mrd. € auf minus 1,4 Mrd. €. Das Ergebnis nach Steuern belief sich auf minus 1,0 Mrd. € (7,2 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 rückt damit in die Risikokategorie „Hoch“.

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 rückt das Risikofeld „Dividendenzufluss Volkswagen“ in die Risikokategorie „Hoch“. In diesem Zusammenhang hat die Porsche SE ihren Dividendenvorschlag ebenfalls auf das Vorjahresniveau angepasst.

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 diesem Halbjahresfinanzbericht verwiesen.

Chancen und Risiken des Volkswagen Konzerns

Es handelt sich im Folgenden um Textauszüge aus dem Prognose-, Risiko- und Chancenbericht im Halbjahresfinanzbericht 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. Gleichwohl geht der Volkswagen Konzern von einer einsetzenden wirtschaftlichen Erholung im Verlaufe des Jahres 2020 aus.

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 alle Spitzenkennzahlen des Konzerns für das Geschäftsjahr 2020 nicht erreicht werden.

Zudem wurde im Halbjahresfinanzbericht 2020 des Volkswagen Konzerns der Stand der Rechtsrisiken auf Ebene des Volkswagen Konzerns aktualisiert. Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum des Volkswagen Halbjahresfinanzberichts 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 Halbjahresfinanzberichts 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 einsetzenden wirtschaftlichen Erholung im 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. Für das zweite

Halbjahr wird insgesamt mit einer weiteren Erholung der Märkte gerechnet.

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 deutlich sinkenden Nachfrage.

Der Volkswagen Konzern erwartet für 2020, dass die Neuzulassungen sowohl von mittel-schweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t als auch von Bussen auf den relevanten Märkten des Bereichs Nutzfahrzeuge massiv 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 CO₂-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 Kunden des Volkswagen Konzerns 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 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 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 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. Derzeit ist 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.

Stuttgart, den 7. August 2020

Porsche Automobil Holding SE
Der Vorstand

Glossar

Ausgewählte Begriffe auf einen Blick

Bruttomarge

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

Eigenkapitalquote

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

Operatives Ergebnis

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

Operative Umsatzrendite

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

Verkürzter
Konzern-Zwischenabschluss

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
der Porsche Automobil Holding SE vom 1. Januar bis 30. Juni 2020

Mio. €	Anhang	1. Halbjahr 2020	1. Halbjahr 2019
Umsatzerlöse	[1]	50	52
Bestandsveränderungen und aktivierte Eigenleistungen		0	0
Sonstige betriebliche Erträge		3	5
Materialaufwand		-7	-7
Personalaufwand		-43	-39
Abschreibungen		-11	-10
Sonstige betriebliche Aufwendungen		-18	-24
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	[2]	-300	2.418 ¹
Ergebnis vor Finanzergebnis		-326	2.394
Finanzierungsaufwendungen		-2	-2
Übriges Finanzergebnis		-1	9
Finanzergebnis		-3	7
Ergebnis vor Steuern		-329	2.402
Ertragsteuern	[3]	0	-25
Ergebnis nach Steuern		-329	2.377
davon entfallen auf			
die Aktionäre der Porsche Automobil Holding SE		-329	2.377
nicht beherrschende Anteilseigner		0	0
Ergebnis je Stammaktie (unverwässert und verwässert)		-1,08	7,76 ¹
Ergebnis je Vorzugsaktie (unverwässert und verwässert)		-1,07	7,76 ¹

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der Änderung einer Kaufpreisallokation angepasst.

Konzern-Gesamtergebnisrechnung
der Porsche Automobil Holding SE vom 1. Januar bis 30. Juni 2020

Mio. €	1. Halbjahr 2020	1. Halbjahr 2019
Ergebnis nach Steuern	-329	2.377¹
Neubewertungen aus Pensionen	0	-7
Latente Steuern auf Neubewertungen aus Pensionen	0	2
Nicht reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen (vor Steuern)	-44	-2.019
Latente Steuern auf nicht reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen	21	598
Latente Steuern im Zusammenhang mit Anteilen an assoziierten Unternehmen	0	22
Gesamtsumme nicht reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge	-22	-1.403
Währungsumrechnung	0	0
Reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen (vor Steuern)	-179	-250
Latente Steuern auf reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen	-139	110
Latente Steuern im Zusammenhang mit Anteilen an assoziierten Unternehmen	5	2
Gesamtsumme reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge	-314	-138
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-336	-1.541
Gesamtergebnis	-665	836
davon entfallen auf		
die Aktionäre der Porsche Automobil Holding SE	-665	836
nicht beherrschende Anteilseigner	0	0

¹ Der Vorjahreswert wurde aufgrund der Änderung einer Kaufpreisallokation angepasst.

Konzernbilanz der Porsche Automobil Holding SE zum 30. Juni 2020

Mio. €	Anhang	30.6.2020	31.12.2019
Aktiva			
Immaterielle Vermögenswerte	[4]	234	241
Sachanlagen		36	37
At Equity bewertete Anteile	[5]	34.038	34.597
Sonstige finanzielle Vermögenswerte		28	28
Übrige Vermögenswerte		3	3
Aktive latente Steuern		2	2
Langfristige Vermögenswerte		34.341	34.908
Vorräte		4	4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		16	24
Sonstige finanzielle Vermögenswerte		4	5
Übrige Vermögenswerte		11	25
Ertragsteuerforderungen		2	34
Wertpapiere		57	147
Termingeldanlagen		221	93
Flüssige Mittel		265	353
Kurzfristige Vermögenswerte		581	684
		34.922	35.592
Passiva			
Gezeichnetes Kapital	[6]	306	306
Kapitalrücklage	[6]	4.884	4.884
Gewinnrücklagen	[6]	34.098	34.492
Übrige Rücklagen (OCI)	[6]	-4.669	-4.399
Eigenkapital der Anteilseigner der Porsche SE		34.620	35.283
Anteile nicht beherrschender Anteilseigner	[6]	1	1
Eigenkapital		34.621	35.284
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen		46	45
Sonstige Rückstellungen	[7]	20	27
Finanzschulden		34	35
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten		0	0
Übrige Verbindlichkeiten		0	0
Passive latente Steuern		94	100
Langfristige Schulden		194	206
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen		1	1
Sonstige Rückstellungen	[7]	36	38
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		3	4
Finanzschulden		5	5
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten		15	13
Übrige Verbindlichkeiten		47	40
Ertragsteuerverbindlichkeiten		1	1
Kurzfristige Schulden		107	102
		34.922	35.592

Konzern-Eigenkapitalspiegel der Porsche Automobil Holding SE vom 1. Januar bis 30. Juni 2020

Mio. €	Auf die Anteilseigner der Porsche SE entfallendes Eigenkapital						Konzern-eigenkapital
	Gezeichnetes Kapital	Kapital-rücklage	Gewinn-rücklagen	Übrige Rücklagen (OCI)	Summe	Nicht beherrschende Anteilseigner	
Stand am 1.1.2019	306	4.884	30.601	-2.376	33.415	1	33.416
Ergebnis nach Steuern			2.377 ¹		2.377	0	2.377
Sonstiges Ergebnis nach Steuern				-1.541	-1.541	0	-1.541
Gesamtergebnis der Periode			2.377	-1.541	836	0	836
Dividende			-676 ²		-676	0	-676
Sonstige Eigenkapital-veränderungen auf Ebene at Equity bewerteter Anteile			142	90	232		232
Stand am 30.6.2019	306	4.884	32.444	-3.827	33.807	1	33.808
Stand am 1.1.2020	306	4.884	34.492	-4.399	35.283	1	35.284
Ergebnis nach Steuern			-329		-329	0	-329
Sonstiges Ergebnis nach Steuern				-336	-336	0	-336
Gesamtergebnis der Periode			-329	-336	-665	0	-665
Dividende					0	0	0
Sonstige Eigenkapital-veränderungen auf Ebene at Equity bewerteter Anteile			-65	66	2		2
Stand am 30.6.2020	306	4.884	34.098	-4.669	34.620	1	34.621

¹ Der Vorjahreswert wurde aufgrund der Änderung einer Kaufpreisallokation angepasst.

² Ausschüttung einer Dividende von 2,204 € je Stammaktie; insgesamt 337.487.500 €
Ausschüttung einer Dividende von 2,210 € je Vorzugsaktie; insgesamt 338.406.250 €

Das Eigenkapital wird in Anhangangabe [6] erläutert.

Konzern-Kapitalflussrechnung
der Porsche Automobil Holding SE vom 1. Januar bis 30. Juni 2020

Mio. €	1. Halbjahr 2020	1. Halbjahr 2019
1. Laufende Geschäftstätigkeit		
Ergebnis nach Steuern	-329	2.377 ¹
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	300	-2.418 ¹
Abschreibungen	11	10
Gewinn (-) / Verlust (+) aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen	0	-3
Zinsaufwand	2	2
Zinsertrag	-1	0
Ertragsteueraufwand	0	25
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+) und Erträge (-)	0	-7
Veränderung sonstiger Aktiva	5	-1
Veränderung der Pensionsrückstellungen	0	1
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	-7	-4
Veränderung sonstiger Passiva	8	7
Erhaltene Dividenden		753
Gezahlte Zinsen	-2	-1
Erhaltene Zinsen	17	0
Gezahlte Ertragsteuern	-1	0
Erhaltene Ertragsteuern	33	0
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	35	741
2. Investitionsbereich		
Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	-1	-3
Einzahlungen aus Abgängen von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen	0	0
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen nicht beherrschender Anteilseigner		0
Einzahlungen aus dem Verkauf von Tochterunternehmen		3
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an at Equity bilanzierten Unternehmen	-81	-311
Auszahlungen für den Erwerb sonstiger Anteile an Unternehmen		-1
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapiere	89	-54
Veränderung der Geldanlagen in Termingelder	-128	75
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	-121	-290
3. Finanzierungsbereich		
Auszahlungen an Aktionäre der Porsche SE	0	0
Auszahlungen an außenstehende Gesellschafter	0	
Auszahlungen für die Tilgung von Finanzschulden	-3	-3
Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit	-3	-3
4. Finanzmittelbestand		
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes (Zwischensumme 1. bis 3.)	-88	448
Finanzmittelbestand am 1.1.	353	630
Finanzmittelbestand am 30.6.	265	1.077

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der Änderung einer Kaufpreisallokation angepasst.

Anhangangabe [8] enthält weitere Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung.

Ausgewählte erläuternde Anhangangaben

Grundlagen und Methoden

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. Die Gesellschaft ist beim Amtsgericht Stuttgart unter der Registernummer HRB 724512 eingetragen.

Der verkürzte Konzern-Zwischenabschluss der Porsche SE zum 30. Juni 2020 ist gemäß § 115 Wertpapierhandelsgesetzbuch (WpHG) sowie in Übereinstimmung mit dem International Accounting Standard (IAS) 34 „Zwischenberichterstattung“ aufgestellt. Ferner steht der Konzern-Zwischenabschluss im Einklang mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind.

Die Halbjahresfinanzberichterstattung erstreckt sich über den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. Juni eines Jahres. Die Konzernwährung lautet auf Euro. Die Angaben erfolgen, sofern nicht anders vermerkt, in Millionen Euro (Mio. €). Alle Beträge und Prozentangaben sind kaufmännisch gerundet. Dies kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen. Die Angabe von Nullwerten erfolgt bei Beträgen kleiner 0,5 Mio. €. Die Vergleichswerte des Vorjahres werden neben den Werten des aktuellen Berichtszeitraums in Klammern dargestellt.

Der verkürzte Konzern-Zwischenabschluss und der Konzern-Zwischenlagebericht wurden am 7. August 2020 vom Vorstand zur Veröffentlichung freigegeben. Sie wurden vor ihrer Veröffentlichung mit dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats erörtert.

Zudem wurde der Halbjahresfinanzbericht von der PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart, einer prüferischen Durchsicht im Sinne von § 115 WpHG unterzogen.

Konsolidierungskreis

In den verkürzten Konzern-Zwischenabschluss der Porsche SE für das erste Halbjahr 2020 werden alle Unternehmen, die die Porsche SE beherrscht, im Wege der Vollkonsolidierung einbezogen.

Gesellschaften, bei denen die Porsche SE mittelbar oder unmittelbar die Möglichkeit hat, die finanz- und geschäftspolitischen Entscheidungen maßgeblich zu beeinflussen (assoziierte Unternehmen), werden nach der Equity-Methode (at Equity) bewertet.

Der Konsolidierungskreis hat sich in der Berichtsperiode nicht verändert. Weiterführende Informationen sind im Konzernabschluss der Porsche SE zum 31. Dezember 2019 im Abschnitt „Konzernanteilsbesitzliste zum 31. Dezember 2019“ enthalten.

Im Zeitraum vom 17. März 2020 bis 20. April 2020 hat die Porsche SE über Kapitalmarkttransaktionen insgesamt 0,2 % der Stammaktien der Volkswagen AG für 81 Mio. € erworben. Der Anteil der Porsche SE an den Stammaktien der Volkswagen AG betrug zum 31. Dezember 2019 53,1 % bzw. zum Berichtszeitpunkt 53,3 %.

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Die Porsche SE hat alle von der EU übernommenen und ab dem 1. Januar 2020 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsnormen umgesetzt.

Bei der Aufstellung des Konzern-Zwischenabschlusses und der Ermittlung der Vergleichszahlen wurden dieselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sowie Konsolidierungsgrundsätze wie im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2019 angewandt. Eine detaillierte Beschreibung dieser Methoden ist im Anhang des Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2019 im Abschnitt „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ veröffentlicht. Darüber hinaus sind die Auswirkungen neuer Standards dort im Abschnitt „Neue Rechnungslegungsvorschriften“ näher beschrieben.

Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung

Bei folgenden Sachverhalten ergaben sich im ersten Halbjahr 2020 neue Entwicklungen bzw. Erkenntnisse:

Auf die im Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“ im Konzern-Zwischenlagebericht dargestellten neuen Entwicklungen bezüglich der Rechtsstreitigkeiten wird verwiesen. Die gebildeten Rückstellungen für Prozesskosten entsprechen in ihrer Höhe weiterhin den hierfür erwarteten Anwalts- und Verfahrenskosten. Darüber hinaus ergaben sich basierend auf den vorhandenen und gewonnenen Informationen nach wie vor keine belastbaren Erkenntnisse oder Einschätzungen hinsichtlich der Sachverhalte, die zu einer anderen Bewertung der damit verbundenen Risiken führen würden.

Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung auf Ebene des Volkswagen Konzerns

Da die Ergebnisbeiträge der at Equity bewerteten Anteile einen wesentlichen Einfluss auf die Ertrags- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns haben, werden nachfolgend auch Sachverhalte mit wesentlichen Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen auf Ebene des Volkswagen Konzerns dargestellt. In diesem Zusammenhang ist auf neue Entwicklungen bzw. Erkenntnisse zur Dieselthematik auf Ebene des Volkswagen Konzerns hinzuweisen.

Am 18. September 2015 veröffentlichte die US-amerikanische Umweltschutzbehörde Environmental Protection Agency (EPA) eine „Notice of Violation“ und gab öffentlich bekannt, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit 2,0 l Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns in den USA Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NO_x)-Emissionen festgestellt wurden. Danach erfolgten weitere Meldungen zum Umfang der Dieseldematik. Detaillierte Erläuterungen finden sich im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2019 der Porsche SE im Abschnitt „Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung auf Ebene des Volkswagen Konzerns“.

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2020 waren in diesem Zusammenhang auf Ebene des Volkswagen Konzerns zusätzliche Aufwendungen im Wesentlichen für Rechtsrisiken von 0,7 Mrd. € (1,0 Mrd. €) zu erfassen. Darüber hinaus ergaben sich auf Ebene des Volkswagen Konzerns basierend auf den vorhandenen und gewonnenen Informationen nach wie vor keine belastbaren Erkenntnisse oder Einschätzungen hinsichtlich des Sachverhalts, die zu einer anderen Bewertung der damit verbundenen Risiken führen würden.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

[1] Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse entfallen im Wesentlichen auf das Segment ITS (vgl. Anhangangabe [9]) und gliedern sich nach den Hauptkategorien wie folgt:

Mio. €	1. Halbjahr 2020	1. Halbjahr 2019
Lizenzen	11	13
Wartung	16	16
Projekte	13	12
Hosting	9	10
Sonstige	0	1
	50	52

[2] Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen

Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. €	1. Halbjahr 2020	1. Halbjahr 2019
Ertrag aus der erstmaligen at Equity-Bewertung hinzuerworbener Anteile	126	322 ¹
Ergebnis aus der laufenden at Equity-Bewertung vor Kaufpreisallokationen	-381	2.150
Effekte aus Kaufpreisallokationen	-38	-55
Wertberichtigungen	-8	
	-300	2.418

¹ Der Vorjahreswert wurde aufgrund der Änderung einer Kaufpreisallokation angepasst.

Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen resultiert nahezu ausschließlich aus dem Ergebnisbeitrag aus der Beteiligung an der Volkswagen AG.

Im Zeitraum vom 17. März 2020 bis 20. April 2020 hat die Porsche SE über Kapitalmarkttransaktionen insgesamt 0,2 % der Stammaktien der Volkswagen AG für 81 Mio. € erworben. Dies entspricht einem Kapitalanteil von rd. 0,1 %. Die Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG stieg damit auf 53,3 % der Stammaktien und 31,4 % des gezeichneten Kapitals.

Aus den Erwerben ergibt sich insgesamt ein vorläufiger Ertrag aus der erstmaligen at Equity-Bewertung in Höhe von 126 Mio. €. Dieser Ertrag resultiert aus der Differenz zwischen dem anteiligen Neubewerteten Eigenkapital des Volkswagen Konzerns und den Anschaffungskosten der Stammaktien der Volkswagen AG. Dabei wurde das anteilige Neubewertete Eigenkapital mit den fortgeführten Wertansätzen der letzten Kaufpreisallokation aus den Erwerben im Geschäftsjahr 2018/2019 angesetzt. 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.

Die Kaufpreisallokation ist zum Zeitpunkt der Aufstellung des verkürzten Konzern-Zwischenabschlusses insbesondere im Hinblick auf die Bewertung der Marken und at Equity-Beteiligungen vorläufig. Neue Erkenntnisse auf Ebene des Volkswagen Konzerns können zu weiteren Anpassungen führen.

Die Veränderung des Ergebnisses aus der laufenden at Equity-Bewertung ist insbesondere auf den Rückgang des Konzernergebnisses nach Steuern des Volkswagen Konzerns aufgrund der negativen Auswirkungen der Ausbreitung der Covid-19-Pandemie zurückzuführen. Auf die im Abschnitt „Ertragslage des Volkswagen Konzerns“ im Konzern-Zwischenlagebericht dargestellten Erläuterungen wird verwiesen.

[3] Ertragsteuern

Der Rückgang des Ertragsteueraufwands im Vergleich zur Vorperiode (25 Mio. €) beruht im Wesentlichen auf dem gesunkenen at Equity-Buchwert aus der Beteiligung an der Volkswagen AG und der damit einhergehenden Minderung des darauf entfallenden latenten Ertragsteueraufwands.

Erläuterungen zur Konzernbilanz

[4] Immaterielle Vermögenswerte

Die immateriellen Vermögenswerte des Porsche SE Konzerns in Höhe von 234 Mio. € enthalten im Wesentlichen den dem Segment ITS zugeordneten Geschäfts- oder Firmenwert der PTV Group in Höhe von 147 Mio. €. Das Segment ITS entspricht dabei der zahlungsmittelgenerierenden Einheit.

Aufgrund der Covid-19-Pandemie wurde zum 30. Juni 2020 die Werthaltigkeit des Geschäfts- oder Firmenwerts überprüft. Die Porsche SE geht bei der Pandemie derzeit von einem vorübergehenden Ereignis aus, durch das die langfristige Geschäftsentwicklung der zahlungsmittelgenerierenden Einheit nicht nachhaltig negativ beeinflusst wird.

Der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit, der im Rahmen der Überprüfung der Werthaltigkeit ihrem Buchwert inklusive des Geschäfts- oder Firmenwerts gegenübergestellt wurde, ist der auf Basis eines Discounted-Cashflow-Verfahrens ermittelte Nutzungswert.

Im Rahmen der Überprüfung der Werthaltigkeit des Geschäfts- oder Firmenwerts per 30. Juni 2020 wurde der letztjährige Werthaltigkeitstest auf Grundlage der aktualisierten Unternehmensplanung der PTV Group an aktuelle Erwartungen angepasst. Bei der Planung wurde insbesondere davon ausgegangen, dass die PTV Group im Verlauf des Planungszeitraums zusätzliche Margenverbesserungen erzielen kann. Des Weiteren wurden die gewichteten Kapitalkosten nach Steuern auf den 30. Juni 2020 aktualisiert. Diese betragen zum Stichtag 6,8 % (7,4 %). Der entsprechende durchschnittliche gewichtete Kapitalkostensatz vor Steuern lag bei 8,5 % (9,4 %).

Im Rahmen des Werthaltigkeitstests wurde zudem eine Sensitivitätsanalyse hinsichtlich wesentlicher Bewertungsparameter durchgeführt. Hierbei wurde analysiert, inwieweit eine isolierte Reduktion der nachhaltigen operativen Rendite um 10 %, ein isoliertes Absenken der nachhaltigen jährlichen Wachstumsrate um einen Prozentpunkt oder ein isolierter Anstieg der durchschnittlichen gewichteten Kapitalkosten um einen Prozentpunkt Auswirkungen auf die Werthaltigkeit des Geschäfts- oder Firmenwerts haben.

Der im Rahmen des Werthaltigkeitstests bestimmte Nutzungswert lag über dem Buchwert inklusive des Geschäfts- oder Firmenwerts. Auch die Sensitivitätsanalyse ergab in allen betrachteten Szenarien einen über dem Buchwert liegenden Nutzungswert. Im Ergebnis lag zum 30. Juni 2020 kein Wertberichtigungsbedarf vor.

[5] At Equity bewertete Anteile

Der Börsenwert der Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG beträgt zum 30. Juni 2020 22.568 Mio. € (27.169 Mio. €) und liegt damit unter dem at Equity-Buchwert in Höhe von 34.036 Mio. € (34.585 Mio. €).

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 und entsprechend anteilig auf die Vermögens- und Ertragslage des Porsche SE Konzerns im ersten Halbjahr ausgewirkt.

Aus diesen Gründen wurde zum 30. Juni 2020 die Werthaltigkeit der Beteiligung an der Volkswagen AG überprüft. Da die Porsche SE bei der Pandemie derzeit von einem vorübergehenden Ereignis ausgeht, durch das die langfristige Geschäftsentwicklung des Volkswagen Konzerns nicht nachhaltig negativ beeinflusst wird, wurden hierzu die Jahre 2020 bis 2024 des letztjährigen Werthaltigkeitstests an aktuelle Erwartungen hinsichtlich der Gesamtmarktentwicklungen und den daraus abgeleiteten Absatzschätzungen angepasst. Zudem wurden die gewichteten Kapitalkosten auf den 30. Juni 2020 aktualisiert. Diese betragen zum Stichtag 6,8 % (6,9 %).

Im Rahmen des Werthaltigkeitstests wurde zudem eine Sensitivitätsanalyse hinsichtlich wesentlicher Bewertungsparameter durchgeführt. Hierbei wurde analysiert, inwieweit eine isolierte Reduktion der nachhaltigen operativen Rendite um einen Prozentpunkt, ein isoliertes Absenken der nachhaltigen jährlichen Wachstumsrate auf 0 % oder ein isolierter Anstieg der durchschnittlichen gewichteten Kapitalkosten um einen Prozentpunkt Auswirkungen auf die Werthaltigkeit der Beteiligung an der Volkswagen AG haben.

Der im Rahmen des Werthaltigkeitstests bestimmte Nutzungswert lag deutlich über dem at Equity-Buchwert der Beteiligung an der Volkswagen AG. Auch die Sensitivitätsanalyse ergab in allen betrachteten Szenarien einen deutlich über dem Buchwert liegenden Nutzungswert. Im Ergebnis lag zum 30. Juni 2020 kein Wertberichtigungsbedarf vor.

Zudem wurde auch vor dem Hintergrund der Covid-19-Pandemie bezüglich der Beteiligung an INRIX geprüft, ob ein Wertberichtigungsbedarf zum 30. Juni 2020 vorlag. Die Prüfung ergab einen Wertminderungsbedarf in Höhe von 7 Mio. €.

[6] Eigenkapital

Die Entwicklung des Eigenkapitals ist im Konzern-Eigenkapitalspiegel sowie in der Konzern-Gesamtergebnisrechnung dargestellt.

Das gezeichnete Kapital der Porsche SE beträgt wie zum Ende des Vorjahres 306,25 Mio. € und ist unverändert in 153.125.000 Stammaktien sowie 153.125.000 stimmrechtslose Vorzugsaktien, auf die jeweils ein anteiliger Betrag des Grundkapitals von 1 € entfällt, aufgeteilt und voll eingezahlt. Die Vorzugsaktien sind bei Vorliegen eines Bilanzgewinns mit einer Mehrdividende von 0,6 Cent je Aktie ausgestattet.

[7] Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich zum Stichtag wie folgt zusammen:

Mio. €	30.6.2020			31.12.2019		
	kurzfristig	langfristig	Gesamt	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Rückstellungen für Boni und Kosten der Belegschaft	4	1	5	6	1	7
Rückstellungen für Prozesskosten	17	17	34	16	24	40
Übrige sonstige Rückstellungen	15	2	17	16	2	18
	36	20	56	38	27	64

Sonstige Erläuterungen

[8] Konzern-Kapitalflussrechnung

Im Vorjahresvergleichszeitraum enthielt der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit die Dividende der Volkswagen AG. Aufgrund der auf den 30. September 2020 verschobenen Hauptversammlung der Volkswagen AG und dem somit fehlenden Gewinnverwendungsbeschluss war im Berichtszeitraum kein Zufluss aus Dividenden zu erfassen.

Im Zusammenhang mit aktivierten steuerlichen Erstattungsansprüchen sowie zugehörigen Steuererstattungszinsen aus steuerlichen Außenprüfungen für die Veranlagungszeiträume 2009 bis 2013 wurden im Berichtszeitraum Ertragsteuern in Höhe von 33 Mio. € (0 Mio. €) sowie Zinsen in Höhe von 17 Mio. € (0 Mio. €) zahlungswirksam vereinnahmt.

[9] Segmentberichterstattung

Der Porsche SE Konzern unterscheidet zwei Segmente. Das erste Segment „PSE“ beinhaltet den Porsche SE Holdingbetrieb inklusive der at Equity-Beteiligungen an VW und INRIX, den vollkonsolidierten Spezialfonds und weitere Beteiligungen. Das zweite Segment „Intelligent Transport Systems“ (kurz: „ITS“) umfasst die Entwicklung intelligenter Softwarelösungen für die Transportlogistik, die Verkehrsplanung und das Verkehrsmanagement. Der Vorstand der Porsche SE überwacht das Ergebnis nach Steuern der Segmente und entscheidet auf dieser Basis über die Allokation von Ressourcen und beurteilt deren Ertragskraft.

Da beide Segmente die quantitativen Schwellenwerte des IFRS 8 überschreiten, sind sie gesondert berichtspflichtig. Eine Zusammenfassung der beiden Segmente nach IFRS 8.12 kommt aufgrund fehlender vergleichbarer wirtschaftlicher Merkmale nicht in Frage.

Mio. €	PSE	ITS	Summe Segmente	Überleitung	Konzern 30.6.2020
Umsatzerlöse mit externen Dritten	0	50	50	0	50
Ergebnis nach Steuern	-318	-11	-329		-329

Mio. €	PSE	ITS	Summe Segmente	Überleitung	Konzern 30.6.2019
Umsatzerlöse mit externen Dritten	0	52	52	0	52
Ergebnis nach Steuern	2.381 ¹	-4	2.377		2.377

¹ Der Vorjahreswert wurde aufgrund der Änderung einer Kaufpreisallokation angepasst.

[10] Angaben zu Finanzinstrumenten

Die Prinzipien und Methoden zur Bewertung zum beizulegenden Zeitwert sind gegenüber dem Vorjahr unverändert. Detaillierte Erläuterungen finden sich im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2019 im Abschnitt „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“.

Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumente umfassen insbesondere Wertpapiere und Beteiligungen an Technologie-Start-ups. Im Vorjahr enthielt diese Kategorie zusätzlich Derivate.

Bei kurzfristigen finanziellen Vermögenswerten und Schulden, die nicht zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden, stellt der Buchwert eine vernünftige Annäherung an den beizulegenden Zeitwert dar. Die angegebenen beizulegenden Zeitwerte der zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten langfristigen Schulden werden unter Verwendung beobachtbarer Parameter mittels Discounted-Cashflow-Berechnungen ermittelt.

Die folgende Aufstellung zeigt die Überleitung der Bilanzposten zu den Klassen von Finanzinstrumenten, die im Porsche SE Konzern den Bewertungskategorien entsprechen, aufgeteilt nach den Buchwerten und den beizulegenden Zeitwerten der Finanzinstrumente:

30.6.2020					
	Zum beizulegenden Zeitwert bewertet	Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet		Keiner Bewertungs- kategorie zugeordnet	Bilanz- posten
Mio. €	Buchwert	Buchwert	Beizulegender Zeitwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte					
At Equity bewertete Anteile	n/a	n/a	n/a	34.038	34.038
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	27	0	0	n/a	28
Kurzfristige Vermögenswerte					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	n/a	16	16	n/a	16
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	n/a	4	4	n/a	4
Wertpapiere	47	10	10	n/a	57
Termingelder	n/a	221	221	n/a	221
Flüssige Mittel	n/a	265	265	n/a	265
Langfristige Schulden					
Finanzschulden	n/a	11	11	23	34
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	n/a	0	0	n/a	0
Kurzfristige Schulden					
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	n/a	3	3	n/a	3
Finanzschulden	n/a	1	1	4	5
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	n/a	15	15	n/a	15

31.12.2019					
	Zum beizulegenden Zeitwert bewertet	Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet		Keiner Bewertungs- kategorie zugeordnet	Bilanz- posten
Mio. €	Buchwert	Buchwert	Beizulegender Zeitwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte					
At Equity bewertete Anteile	n/a	n/a	n/a	34.597	34.597
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	27	0	0	n/a	28
Kurzfristige Vermögenswerte					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	n/a	24	24	n/a	24
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	0	4	4	n/a	5
Wertpapiere	147	n/a	n/a	n/a	147
Termingelder	n/a	93	93	n/a	93
Flüssige Mittel	n/a	353	353	n/a	353
Langfristige Schulden					
Finanzschulden	n/a	11	11	24	35
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	n/a	0	0	n/a	0
Kurzfristige Schulden					
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	n/a	4	4	n/a	4
Finanzschulden	n/a	1	1	4	5
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	0	13	13	n/a	13

Die Zuordnung der beizulegenden Zeitwerte auf die Stufen richtet sich nach der Verfügbarkeit beobachtbarer Marktpreise auf einem aktiven Markt. In Stufe 1 werden beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten dargestellt, für die ein Marktpreis auf aktiven Märkten ermittelt werden kann. In Stufe 2 werden die beizulegenden Zeitwerte von Finanzinstrumenten dargestellt, für die Marktdaten direkt oder indirekt beobachtbar sind. Als wesentliche Parameter werden hierbei insbesondere Zinskurven, Index- und Währungskurse verwendet. Die ausgewiesenen beizulegenden Zeitwerte der Vermögenswerte werden mittels Kursverfahren, Barwertmethoden oder dem Net Asset Value Ansatz ermittelt. Beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten der Stufe 3 werden anhand von nicht direkt auf einem aktiven Markt beobachtbaren Faktoren errechnet. Die nicht derivativen, zum beizulegenden Zeitwert bewerteten kurzfristigen sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten werden mittels Black Scholes Modellen bewertet und stellen somit Bewertungen nach Stufe 3 dar.

Umgliederungen zwischen den Stufen werden zu den jeweiligen Bilanzstichtagen berücksichtigt.

Die nachfolgende Übersicht enthält die Aufteilung der erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumente nach Stufen:

Mio. €	30.6.2020	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente				
Langfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte	27			27
Wertpapiere	47	19	28	

Mio. €	31.12.2019	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente				
Langfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte	27			27
Kurzfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte	0	0	0	
Wertpapiere	147	62	85	
Kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	0	0	0	0

In den Wertpapieren wurden in der Berichtsperiode aufgrund einer geänderten Auswahl von Kursquellen Umgliederungen von Stufe 1 nach Stufe 2 in Höhe von 3 Mio. € vorgenommen.

Die langfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerte enthalten Beteiligungen an Technologie-Start-ups. Der beizulegende Zeitwert dieser Vermögenswerte basiert auf abgeleiteten Informationen aus kürzlich durchgeführten Finanzierungsmaßnahmen. Im Vorjahr wurden aus dieser Bewertung 6 Mio. € Ertrag im übrigen Finanzergebnis erfasst.

Der beizulegende Zeitwert der sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten im Vorjahr, der der Stufe 3 zugeordnet wurde, resultierte aus einer Earn-Out-Verpflichtung, die im Rahmen des Erwerbs der PTV Group als bedingte Gegenleistung angesetzt wurde.

[11] Eventualschulden aus Rechtsstreitigkeiten

Auf die im Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“ im Konzern-Zwischenlagebericht dargestellten neuen Entwicklungen bezüglich der Rechtsstreitigkeiten wird verwiesen.

[12] Nahestehende Unternehmen und Personen

Die nachfolgende Übersicht enthält die zum Stichtag in der Bilanz enthaltenen Forderungen und Schulden sowie die erbrachten bzw. empfangenen Lieferungen und Leistungen und sonstigen Erträge und Aufwendungen im Berichtszeitraum, die sich aus den Geschäftsvorfällen zwischen dem Porsche SE Konzern und seinen nahestehenden Unternehmen und Personen ergeben:

Mio. €	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge		Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen	
	1. Halbjahr 2020	1. Halbjahr 2019	1. Halbjahr 2020	1. Halbjahr 2019
Familien Porsche und Piëch	0			
Assoziierte Unternehmen	0	5	2	1
	0	5	2	1

Mio. €	Forderungen		Schulden	
	30.6.2020	31.12.2019	30.6.2020	31.12.2019
Familien Porsche und Piëch	0			
Assoziierte Unternehmen	0	0	13	12
	0	0	13	12

[13] Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Mit Ausnahme der im Konzern-Zwischenlagebericht in den Kapiteln „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“ und „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern“ dargestellten Entwicklungen ergaben sich keine weiteren berichtspflichtigen Ereignisse nach dem 30. Juni 2020.

Stuttgart, den 7. August 2020

Porsche Automobil Holding SE
Der Vorstand

Hans Dieter Pötsch

Dr. Manfred Döss

Lutz Meschke

Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

An die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart

Wir haben den verkürzten Konzern-Zwischenabschluss – bestehend aus Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Konzern-Gesamtergebnisrechnung, Konzernbilanz, Konzern-Eigenkapitalpiegel, Konzern-Kapitalflussrechnung sowie ausgewählten erläuternden Anhangangaben – und den Konzern-Zwischenlagebericht der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, (im Folgenden „Porsche SE“) für den Zeitraum vom 1. Januar 2020 bis 30. Juni 2020, die Bestandteile des Halbjahresfinanzberichts nach § 115 WpHG sind, einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Die Aufstellung des verkürzten Konzern-Zwischenabschlusses nach den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und des Konzern-Zwischenlageberichts nach den für Konzern-Zwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, eine Bescheinigung zu dem verkürzten Konzern-Zwischenabschluss und dem Konzern-Zwischenlagebericht auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht abzugeben.

Wir haben die prüferische Durchsicht des verkürzten Konzern-Zwischenabschlusses und des Konzern-Zwischenlageberichts unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze für die prüferische Durchsicht von Abschlüssen vorgenommen. Danach ist die prüferische Durchsicht so zu planen und durchzuführen, dass wir bei kritischer Würdigung mit einer gewissen Sicherheit ausschließen können, dass der verkürzte Konzern-Zwischenabschluss in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der Konzern-Zwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für Konzern-Zwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG aufgestellt worden sind. Eine prüferische Durchsicht beschränkt sich in erster Linie auf Befragungen von Mitarbeitern der Gesellschaft und auf analytische Beurteilungen und bietet deshalb nicht die durch eine Abschlussprüfung erreichbare Sicherheit. Da wir auftragsgemäß keine Abschlussprüfung vorgenommen haben, können wir einen Bestätigungsvermerk nicht erteilen.

Auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Annahme veranlassen, dass der verkürzte Konzern-Zwischenabschluss in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, oder dass der Konzern-Zwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für Konzern-Zwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG aufgestellt worden ist.

Wir verweisen auf die von den gesetzlichen Vertretern in den Abschnitten „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“, „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern“, „Chancen und Risiken des Porsche SE Konzerns“ und „Chancen und Risiken des Volkswagen Konzerns“ des Konzern-Zwischenlageberichts dargestellten Informationen, in denen erläutert wird, dass die Porsche SE weiterhin aus der Dieseldematik insbesondere im Rahmen ihres Ergebnisses aus at Equity bewerteten Anteilen sowie durch die Entwicklung der anteiligen Börsenkapitalisierung der Vorzugs- und Stammaktien beeinflusst wird.

Bezüglich der Beteiligung an der Volkswagen AG sehen die gesetzlichen Vertreter der Porsche SE insbesondere das Risiko, dass das der Gesellschaft im Rahmen der at Equity-Bewertung zugerechnete Ergebnis infolge der Dieseldematik weiteren Belastungen unterliegt. Diese können insbesondere aus neuen Erkenntnissen hinsichtlich der Höhe der im Konzernabschluss der Volkswagen AG gebildeten Risikovorsorgen oder der Auswirkungen aus der Dieseldematik auf das operative Geschäft und/oder die Finanzierungskosten des Volkswagen Konzerns, die über das in der Planung unterstellte Ausmaß hinausgehen, bestehen. Da der Werthaltigkeitstest der Beteiligung an der Volkswagen AG auf der aktuellen Planung des Volkswagen Konzerns basiert, kann sich aus unerwarteten weiteren Belastungen zur Bewältigung der Dieseldematik eine Wertminderung der Beteiligung an der Volkswagen AG ergeben.

Die zum 30. Juni 2020 im Konzern-Zwischenabschluss der Volkswagen AG gebildeten Rückstellungen für Rechtsrisiken im Zusammenhang mit der Dieseldematik basieren auf dem dargestellten Kenntnisstand der gesetzlichen Vertreter der Volkswagen AG. Aufgrund der mit den laufenden und erwarteten Rechtsstreitigkeiten zwangsläufig zusammenhängenden Unsicherheiten ist nicht auszuschließen, dass zukünftig die Einschätzung der Rechtsrisiken durch die gesetzlichen Vertreter der Volkswagen AG anders ausfallen kann.

Rechtsrisiken aus gegen die Porsche SE im Zusammenhang mit der Dieseldematik geltend gemachten Ansprüchen können sich ebenfalls auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Porsche SE auswirken.

Unsere Urteile zum verkürzten Konzern-Zwischenabschluss und Konzern-Zwischenlagebericht sind diesbezüglich nicht modifiziert.

Stuttgart, 7. August 2020

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Harald Kayser
Wirtschaftsprüfer

Jürgen Berghaus
Wirtschaftsprüfer

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen für die Zwischenberichterstattung der verkürzte Konzern-Zwischenabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzern-Zwischenlagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns im verbleibenden Geschäftsjahr beschrieben sind.

Stuttgart, den 7. August 2020

Porsche Automobil Holding SE
Der Vorstand

Hans Dieter Pötsch

Dr. Manfred Döss

Lutz Meschke

Finanzkalender

2. Oktober 2020

Ordentliche Hauptversammlung (virtuell)

10. November 2020

Konzernquartalsmitteilung 3. Quartal 2020

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