

PORSCHE SE

2023

Geschäftsbericht



Ergebnis nach Steuern im Geschäftsjahr 2023

5.096 Mio. €

Nettoverschuldung zum 31. Dezember 2023

5.717 Mio. €

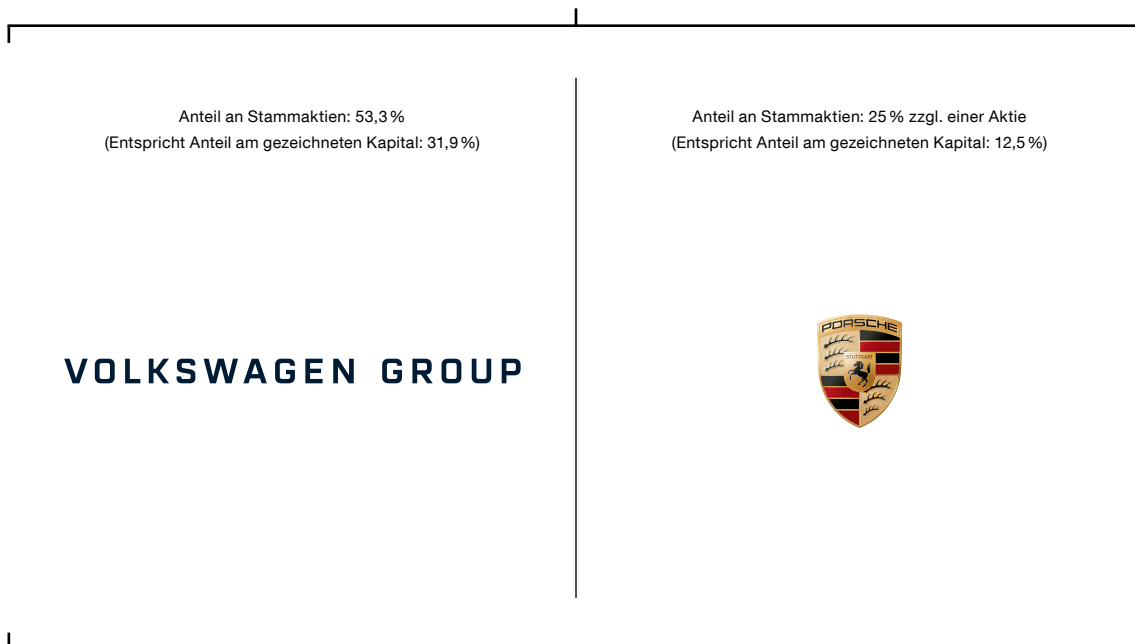
Dividende je Vorzugsaktie für das Geschäftsjahr 2023¹

2,560 €

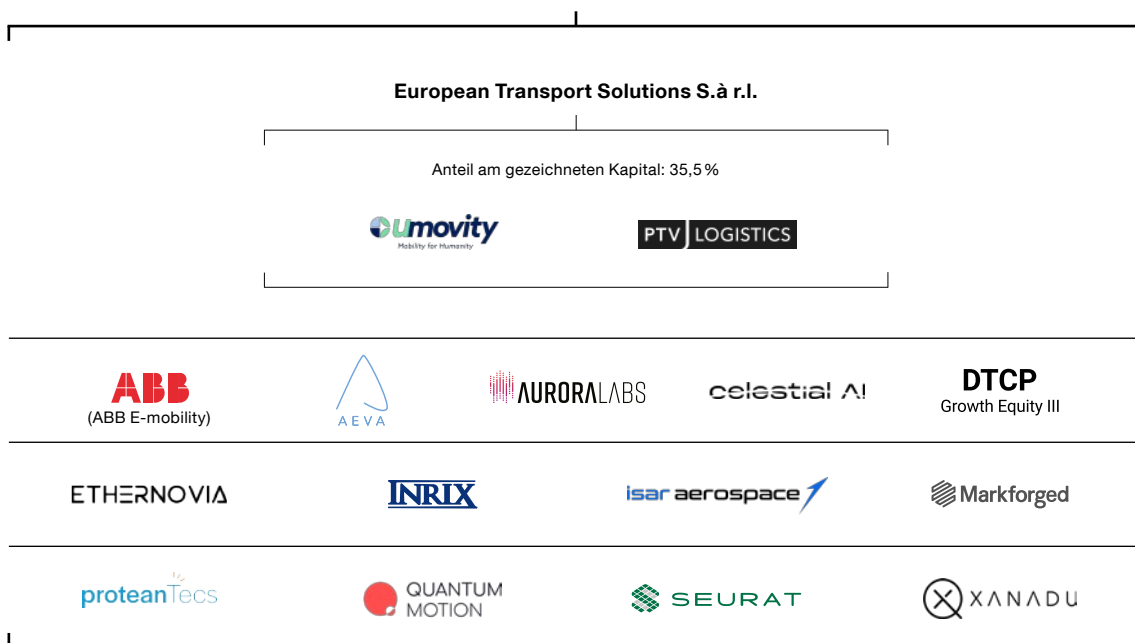
¹ Vorschlag an die Hauptversammlung der Porsche SE

PORSCHE AUTOMOBIL HOLDING SE

Kernbeteiligungen



Portfoliobeteiligungen





INHALT

1	An unsere Investoren	7
2	Corporate Governance	23
3	Konzernlagebericht und Lagebericht der Porsche Automobil Holding SE	95
4	Konzernabschluss	203
5	Weitere Informationen	315

An unsere Investoren





An unsere Investoren

Brief an unsere Aktionäre	8
Der Vorstand	11
Porsche SE am Kapitalmarkt	12

Brief an unsere Aktionäre

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

die Porsche SE blickt auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2023 zurück. Nach dem Erwerb von 25 Prozent plus einer Aktie der Stammaktien der Porsche AG stand in diesem Jahr die konsequente Weiterentwicklung unserer Finanz- und Investitionsstrategie im Vordergrund. Ein Schwerpunkt dabei waren die Rückführung und die langfristige Ausfinanzierung unserer Finanzschulden. Mit einem Schuldscheindarlehen im Rekordvolumen von rund 2,7 Mrd. Euro sowie Anleiheplatzierungen in Höhe von insgesamt 2,0 Mrd. Euro ist uns dies eindrucksvoll gelungen. Diese erfolgreichen Emissionen verdeutlichen das große Vertrauen, das wir bei langfristigen Investoren auch auf der Fremdkapitalseite genießen.

Unser Geschäft hat sich 2023 positiv entwickelt: Das Konzernergebnis nach Steuern der Porsche SE lag bei 5,1 Mrd. Euro. Maßgeblich beeinflusst ist dieses Konzernergebnis nach Steuern durch das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen an unserer Kernbeteiligung Volkswagen AG mit 4,8 Mrd. Euro und unserer Kernbeteiligung Porsche AG mit 0,4 Mrd. Euro. Insgesamt haben die Volkswagen AG und die Porsche AG gute Ergebnisse erzielt – und das trotz der nach wie vor schwierigen wirtschaftlichen Lage aufgrund des Krieges in der Ukraine, den noch immer bestehenden Lieferkettenproblemen und der überdurchschnittlichen Inflation. Die Porsche SE unterstützt die strategische Ausrichtung sowohl der Volkswagen AG als auch der Porsche AG konsequent. Unsere Überzeugung ist, dass beide Kernbeteiligungen die Transformation der Automobilbranche erfolgreich vorantreiben werden.

Die Nettoverschuldung des Porsche SE Konzerns verringerte sich zum 31. Dezember 2023 auf 5,7 Mrd. Euro – nach 6,7 Mrd. Euro zum 31. Dezember 2022. Neben den Dividenden unserer Kernbeteiligungen Volkswagen und Porsche AG flossen der Porsche SE insbesondere Erstattungen aus steuerlichen Sachverhalten in Höhe von rund 500 Mio. Euro zu. So haben wir unsere Liquiditätsposition weiter gestärkt und den Spielraum zur Rückführung der Finanzschulden sowie für weitere wertschaffende Investitionen gesteigert. Zur Aufrechterhaltung eines robusten Finanzprofils orientieren wir uns weiterhin an einem Investment Grade Profil. Wir streben langfristig ein Verhältnis der Nettoverschuldung zum Marktwert der Kern- und Portfoliobeteiligungen (Loan-to-Value) an, das im niedrigen zweistelligen Prozentbereich liegt.

Im Segment der Portfoliobeteiligungen haben wir uns an weiteren Unternehmen im Bereich der Mobilitäts- und Industrietechnologie beteiligt. Diese bedienen auch die Wachstumsmärkte für elektrifizierte und vernetzte Mobilität sowie für Hochleistungsrechner.

Auch auf der juristischen Seite konnten wir Erfolge erzielen. So hat das Oberlandesgericht Stuttgart in einem Kapitalanleger-Musterverfahren im Zusammenhang mit der Dieseldiethylthematik im März 2023 einen Musterentscheid erlassen. Das Oberlandesgericht ist in seiner Entscheidung der Klägerseite nicht gefolgt und hat die gegen die Porsche SE geforderten Feststellungen überwiegend nicht getroffen. Auf Basis der in dem Musterentscheid getroffenen Feststellungen und dem

**Hans Dieter Pötsch**

Vorsitzender des Vorstands

derzeitigen Prozessstand in den Ausgangsverfahren ist zu erwarten, dass dort alle Anlegerklagen gegen die Porsche SE abgewiesen werden. Die Entscheidung ist noch nicht rechtskräftig.

Wenn wir den Blick auf das Geschäftsjahr 2024 richten, gehen wir für die Porsche SE von einem Konzernergebnis nach Steuern zwischen 3,8 Mrd. Euro und 5,8 Mrd. Euro aus. Zudem streben wir zum 31. Dezember 2024 eine weitere Verringerung der Konzern-Nettoverschuldung an. Diese wird sich voraussichtlich zwischen 5,0 Mrd. Euro und 5,5 Mrd. Euro bewegen.

Wie in den Vorjahren möchten Vorstand und Aufsichtsrat Sie, liebe Aktionärinnen und Aktionäre, am Erfolg unseres Unternehmens beteiligen. Weiterhin verfolgen wir eine verlässliche und stabilitätsorientierte Dividendenpolitik. Wir schlagen daher für das Geschäftsjahr 2023 eine Dividende an die Vorzugsaktionäre von 2,56 Euro je Aktie und an die Stammaktionäre von 2,554 Euro je Aktie vor. Dies entspricht einer Ausschüttungssumme von 783 Mio. Euro.

Die nachhaltige Wertschaffung für unsere Aktionäre ist das übergeordnete Ziel der Porsche SE. Voraussetzung dafür ist die Beteiligung an Unternehmen, die mittel- und langfristig zur Profitabilität der Porsche SE beitragen. Gleichzeitig stellen wir einen ausreichenden Liquiditätsspielraum sicher. Unsere bestehenden Kernbeteiligungen an der Volkswagen AG und der Porsche AG leisten hierzu einen wesentlichen Beitrag. Wir werden unsere Investitionsaktivitäten langfristig ausweiten und die Porsche SE als Investitionsplattform weiter skalieren. Dazu gehört auch die Intensivierung unserer partnerschaftlichen Zusammenarbeit mit führenden globalen Investoren. Die Diversifikation unseres Beteiligungsportfolios wird die Resilienz der Porsche SE erhöhen.

Für den weiteren Ausbau des Segments Portfoliobeteiligungen sind jährlich Investitionen im niedrigen dreistelligen Millionenbereich vorgesehen. Neben den Sektoren Mobilitäts- und Industrietechnologie werden wir zusätzlich in angrenzende Bereiche investieren. Für die Unternehmensführung und -strategie der Porsche SE sind Nachhaltigkeitsaspekte ein integraler Bestandteil.

Unser starkes Konzernergebnis, die positive Entwicklung der Nettoverschuldung sowie die erfolgreichen Investitionen zeigen, dass wir die Porsche SE im vergangenen Jahr erfolgreich entwickelt haben. 2024 werden wir diesen Weg konsequent fortsetzen. Dabei baut die Porsche SE weiterhin auf Ihr Vertrauen und Ihre Unterstützung.

Hans Dieter Pötsch



Der Vorstand

Hans Dieter Pötsch
Vorstandsvorsitzender



Dr. Manfred Döss
Vorstand für Recht und
Compliance



Dr. Johannes Lattwein
Vorstand für Finanzen und IT



Lutz Meschke
Vorstand für
Beteiligungsmanagement



Porsche SE am Kapitalmarkt

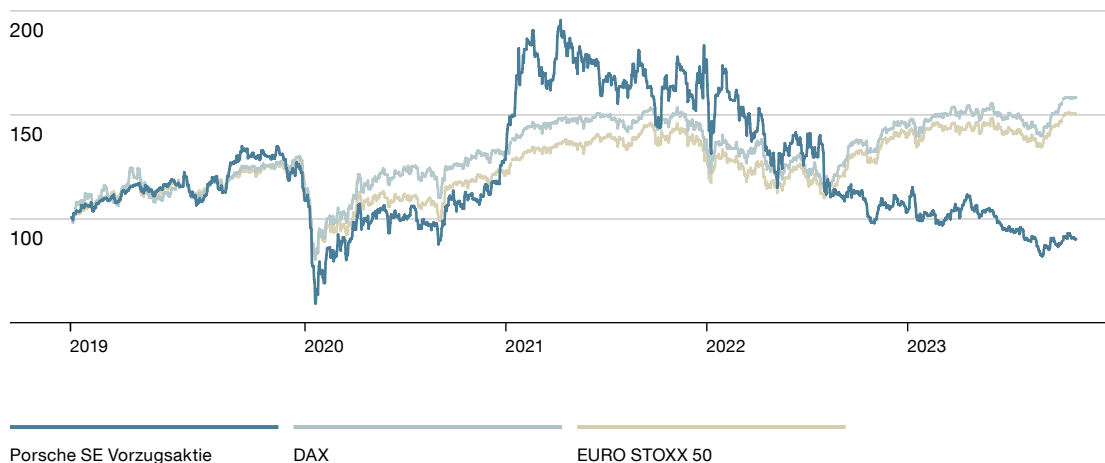
Entwicklung der internationalen Aktienmärkte & Indizes

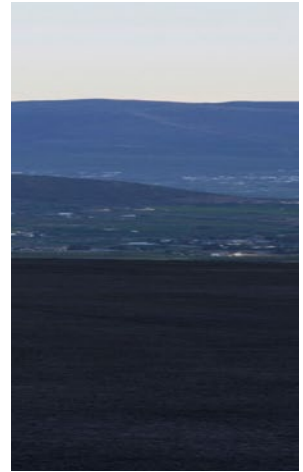
Das Börsenjahr 2023 wurde weitestgehend von drei Hauptfaktoren beeinflusst: dem Krieg Russlands gegen die Ukraine, den Maßnahmen der Notenbanken zur Eindämmung der Inflation sowie der Eskalation im Nahen Osten und der damit verbundenen Nervosität an den Finanzmärkten. Trotz dieser geopolitischen Unsicherheiten und wirtschaftlichen Herausforderungen verzeichneten die internationalen

Börsen im Jahr 2023 starke Gewinne, insbesondere im vierten Quartal. Die Aussicht auf eine Reduzierung der Leitzinsen und die Zuversicht, dass eine Rezession in den USA vermieden werden könnte, beflügelten eine Jahresendrally an den Börsen. Hierbei wiesen insbesondere Technologieaktien signifikante Gewinne aus.

Kursentwicklung Porsche SE Vorzugsaktie 2019 bis 2023

(Index: 31. Dezember 2018)





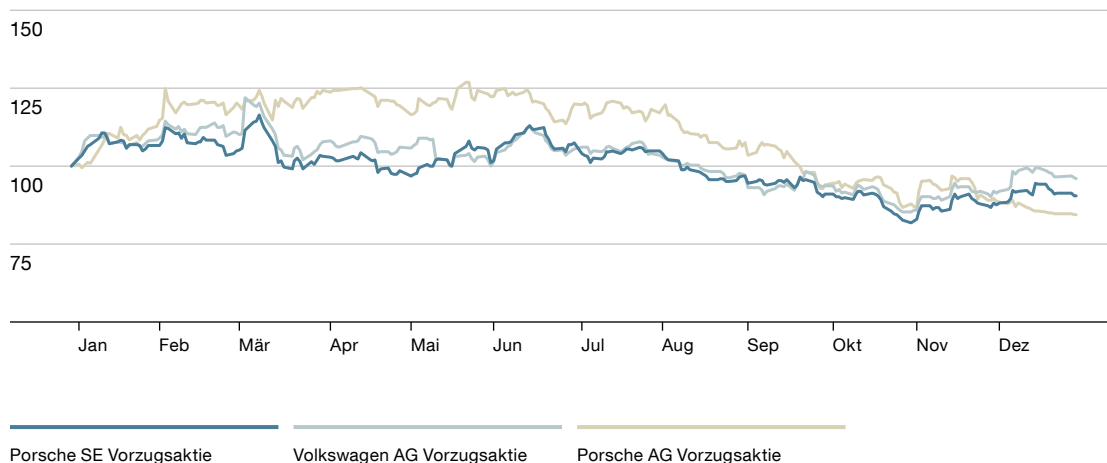
Der Deutsche Aktienindex (DAX) verzeichnete einen verhaltenen Start und erreichte am 28. Juli 2023 ein Verlaufshoch von 16.469,75 Punkten. Ab diesem Zeitpunkt setzte eine Abwärtsbewegung ein, die am 27. Oktober mit einem Jahrestief von 14.687,41 Punkten endete. Aufgrund der Erwartung sinkender Zinsen erlebte der DAX ab November eine dynamische Kursrallye. Im Dezember erreichte er sein Jahreshoch von 16.794,43 Punkten. Zum Jahresende verzeichnete er einen Zuwachs von rund 20 Prozent im Vergleich zum Schlusskurs 2022 (13.923,59 Punkte) und notierte bei 16.751,64 Punkten.

Der Euro Stoxx 50 wies zum Ende des Jahres 2023 mit einem Stand von 4.521,65 Punkten ein Plus von rund 19 Prozent im Vergleich zum Schlusskurs 2022 (3.793,62 Punkte) aus. Das Jahreshoch wurde mit 4.549,44 Zählern am 15. Dezember 2023 erreicht. Der Jahrestiefstand lag am 2. Januar 2023 bei 3.793,62 Punkten.

Der Kurs der Vorzugsaktie der Porsche SE erreichte am 8. März 2023 ein Jahreshoch von 59,76 Euro. Am 31. Oktober 2023 erreichte er mit 42,15 Euro seinen Tiefstand. Zum Jahresende 2023 lag der Aktienkurs bei 46,32 Euro, einem Minus von 11 Prozent zum Vorjahr (51,24 Euro). Dabei erholte sich die Aktie der Porsche SE in den letzten zwei Monaten des Jahres 2023 von ihrem Tiefstand und stieg um rund 10 Prozent.

Kursentwicklung Porsche SE Vorzugsaktie 2023

(Index: 31. Dezember 2022)



Wichtige Basisdaten der Porsche SE Vorzugsaktie

ISIN	DE000PAH0038
WKN	PAH003
Börsenkürzel	PSHG_p.DE, PAH3:GR
Börsenplatz	Alle deutschen Börsen
Handelssegment	General Standard
Sektor	Automobil
Wichtige Indizes	DAX, CDAX, General All Share, MSCI Euro Index, STOXX Europe 600 Index, STOXX All Europe 800, EURO STOXX Auto & Parts
Gezeichnetes Kapital	306.250.000 €
Stückelung	Je 153.125.000 Stamm- und Vorzugsaktien
Aktiengattung	Nennwertlose Inhaberaktien

Kennzahlen der Porsche SE Aktie

		2023	2022	2021	2020	2019
Jahresschlusskurs ^{1,2}	€	46,32	51,24	83,44	56,40	66,64
Jahreshöchstkurs ^{1,2}	€	59,76	94,94	101,20	69,86	70,00
Jahrestiefstkurs ^{1,2}	€	42,15	50,20	54,98	30,27	50,28
Anzahl ausgegebene Stammaktien (31. Dezember)		153.125.000	153.125.000	153.125.000	153.125.000	153.125.000
Anzahl ausgegebene Vorzugsaktien (31. Dezember)		153.125.000	153.125.000	153.125.000	153.125.000	153.125.000
Marktkapitalisierung (31. Dezember) ³	€	14.185.500.000	15.692.250.000	25.553.500.000	17.272.500.000	20.408.500.000
Ergebnis je Stammaktie aus fortgeführten Aktivitäten ⁴	€	16,64	17,62 ⁵	14,90	8,59	14,39
Ergebnis je Vorzugsaktie aus fortgeführten Aktivitäten ⁴	€	16,64	17,62 ⁵	14,90	8,59	14,39
Dividende je Stammaktie	€	2,554 ⁶	2,554	2,554	2,204	2,204
Dividende je Vorzugsaktie	€	2,560 ⁶	2,560	2,560	2,210	2,210
Dividendenausschüttung	€	783.081.250	783.081.250	783.081.250	675.893.750	675.893.750
Dividendenausschüttung je Stammaktie	€	391.081.250	391.081.250	391.081.250	337.487.500	337.487.500
Dividendenausschüttung je Vorzugsaktie	€	392.000.000	392.000.000	392.000.000	338.406.250	338.406.250
Dividendenrendite ⁷	%	5,53	4,99	3,07	3,92	3,32

¹ Vorzugsaktie im Xetra-Handel

² basierend auf Tagesschlusskurs

³ Stammaktien mit dem Marktpreis der Vorzugsaktien bewertet

⁴ Verwässert und unverwässert

⁵ angepasst

⁶ Vorschlag an die Hauptversammlung der Porsche SE

⁷ Berechnungsbasis Vorzugsaktie Xetra-Jahresschlusskurs

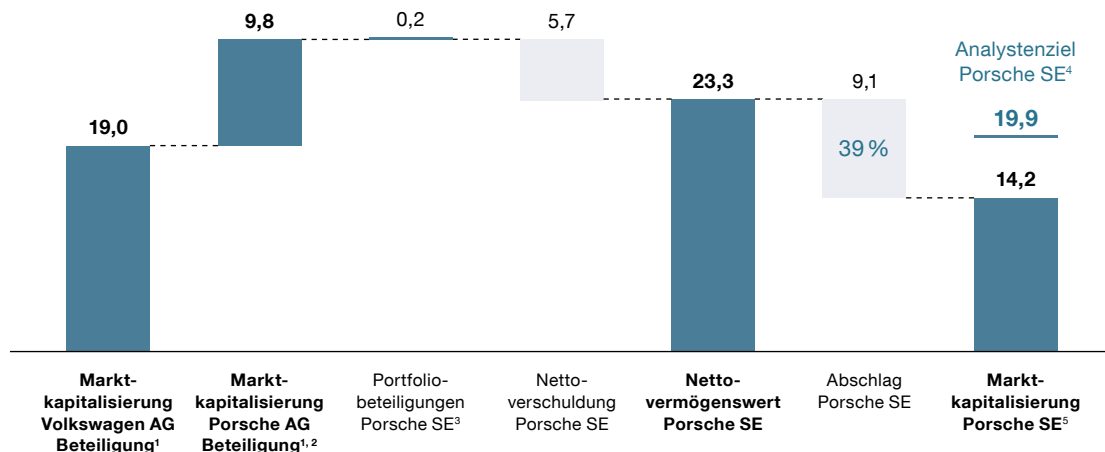
Nettovermögenswert und Marktkapitalisierung der Porsche SE

Die Grundlage zur Bewertung von Holdingunternehmen bildet der Nettovermögenswert. Dieser resultiert aus der Summierung der Marktwerte aller Beteiligungen unter Berücksichtigung der Nettoverschuldung. Holdingunternehmen wie die Porsche SE werden vom Kapitalmarkt in der Regel etwas niedriger als die Summe ihrer Beteiligungen bewertet. Bei diesem Abschlag handelt es sich um den sogenannten Holding-Discount. Der Holding-Discount der Porsche SE errechnet sich aus der Differenz ihres Nettovermögenswertes und ihrer aktuellen Marktkapitalisierung.

Der Nettovermögenswert der Porsche SE betrug am 31.12.2023 rund 23 Mrd. Euro. Die Marktkapitalisierung der Porsche SE lag am Jahresende bei rund 14 Mrd. Euro. Daraus resultiert ein Holding-Discount von circa 39 Prozent. Anlegern eröffnet sich somit die Gelegenheit, sich über die Porsche SE mit einem Abschlag an attraktiven Vermögenswerten zu beteiligen.

Porsche SE Aktien wurden zum Stichtag 31. Dezember 2023 mit 39 Prozent Abschlag auf den Nettovermögenswert gehandelt

(in Mrd. €)



Aktienkurse: Stand 31. Dezember 2023, Volkswagen AG Stammaktien 118,45 €, Volkswagen AG Vorzugsaktien 111,80 €, Porsche AG Vorzugsaktien 79,90 €, Porsche SE Vorzugsaktien 46,32 €
 Nettoverschuldung und Portfoliobeteiligungen: Stand 31. Dezember 2023

¹ Porsche SE-Anteil am Kapital: Volkswagen AG 31,9%; Porsche AG 12,5%

² Aktienkurs Stammaktien = Aktienkurs Vorzugsaktien zzgl. eines Aufschlags von 7,5%

³ Bewertet zu IFRS-Konzernbuchwerten

⁴ Auf Basis Medianzielkurs 65,00 € von 15 Analysten

⁵ Stammaktien bewertet zum Aktienkurs der Vorzugsaktien

Hauptversammlung 2023

Die ordentliche Hauptversammlung der Porsche SE fand am 30. Juni 2023 statt – wie in den Vorjahren als virtuelle Veranstaltung. Die Aktionäre beschloßen eine Dividende von 2,56 Euro je Vorzugsaktie und von 2,554 Euro je Stammaktie für das Geschäftsjahr 2022. Dies entspricht einer im Vergleich zum Vorjahr unveränderten Ausschüttungssumme von 783 Mio. Euro.

Die Aktionäre haben zudem die bisherigen Aufsichtsratsmitglieder Mag. Josef Michael Ahorner, Mag. Marianne Heiß, Dr. Günther Horvath und Peter Daniell Porsche für eine weitere Amtszeit sowie Sophie Piëch erstmalig in den Aufsichtsrat gewählt.

Den im Geschäftsjahr 2022 amtierenden Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats wurde jeweils Entlastung erteilt. Einstimmig angenommen wurde die vorgeschlagene Satzungsregelung, nach der der Vorstand der Porsche SE im Zeitraum der kommenden fünf Jahre dazu ermächtigt wird, Hauptversammlungen virtuell abzuhalten.

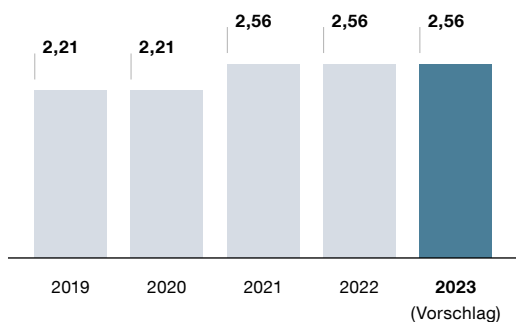
Dividende

Der Vorstand der Porsche SE beteiligt die Aktionäre über die Dividende am Erfolg des Unternehmens. Vorstand und Aufsichtsrat schlagen für das Geschäftsjahr 2023 eine im Vergleich zum Vorjahr unveränderte Dividende an die Vorzugsaktionäre von 2,560 Euro je Aktie und an die Stammaktionäre von 2,554 Euro je Aktie vor. Dies entspricht einer Ausschüttungssumme von 783 Mio. Euro. Über den Dividendenvorschlag entscheidet die ordentliche Hauptversammlung, die am 11. Juni 2024 stattfinden wird.

Dividende der Porsche SE

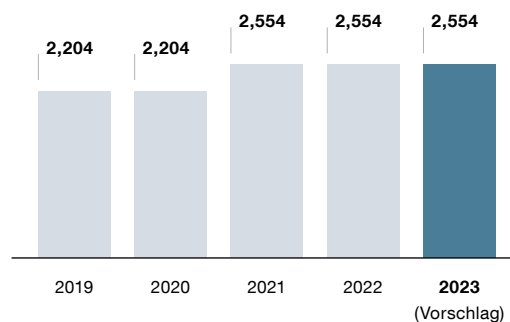
Dividende je Vorzugsaktie

(in €)



Dividende je Stammaktie

(in €)



Die Porsche SE ist eine verlässliche Dividendenzahlerin

Aktionärsstruktur zum 31. Dezember 2023

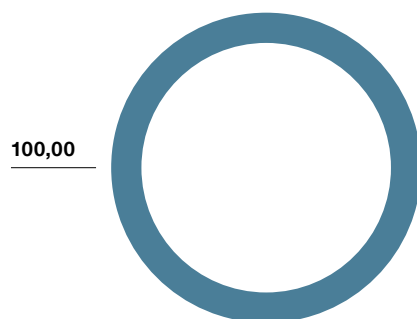
Das gezeichnete Kapital der Porsche SE in Form von nennwertlosen Inhaberaktien setzt sich zusammen aus 153.125.000 Stammaktien und 153.125.000 stimmrechtslosen Vorzugsaktien, auf die rechnerisch jeweils ein anteiliger Betrag am Grundkapital in Höhe von 1 Euro entfällt. Die Stammaktien werden, soweit dies der Porsche SE bekannt ist, mittelbar ausschließlich von Mitgliedern

der Familien Porsche und Piëch gehalten. Mehr als die Hälfte der Vorzugsaktien werden von institutionellen Investoren gehalten, die zu einem erheblichen Teil ihren Firmensitz außerhalb Deutschlands haben. Die weiteren im Streubesitz befindlichen Vorzugsaktien verteilen sich auf private Anleger.

Aktionärsstruktur der Porsche SE

Stammaktien

(in %)

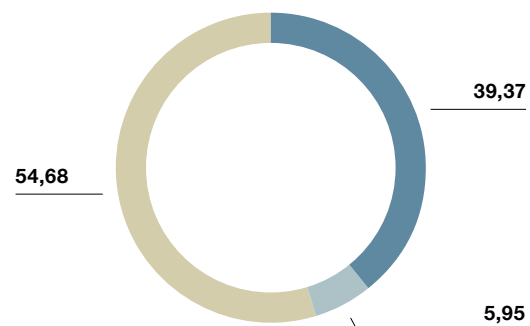


■ Stammaktien

Die Stammaktien werden, soweit dies der Porsche SE bekannt ist, mittelbar ausschließlich von Mitgliedern der Familien Porsche und Piëch gehalten.

Vorzugsaktien¹

(in %)



■ Institutionelle Anleger Ausland

■ Institutionelle Anleger Inland

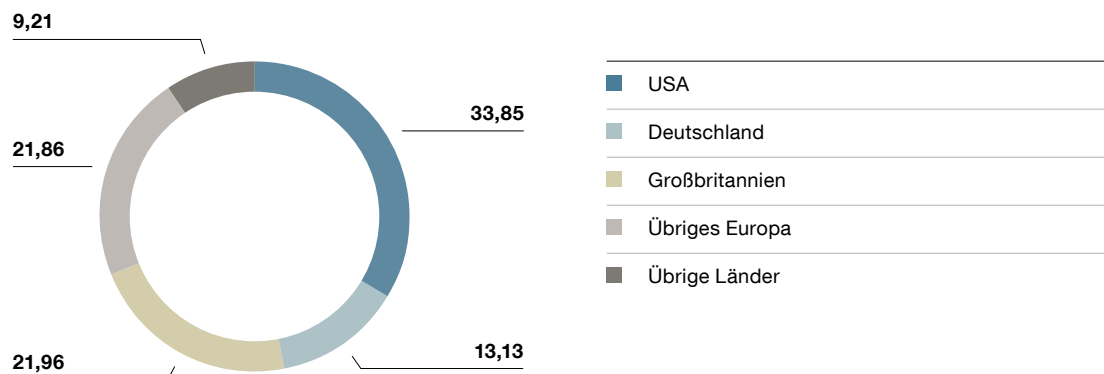
■ Privataktionäre/Weitere

¹ Auf Basis aller identifizierbaren Aktionäre

Stand 31. Dezember 2023

Geografische Verteilung der institutionellen Anleger¹

(in %)



¹ Auf Basis aller identifizierbaren Aktionäre

Stand 31. Dezember 2023

Kapitalmarktkommunikation

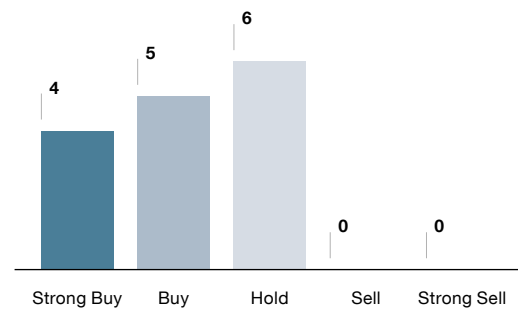
Im Verlauf des Geschäftsjahres 2023 pflegten der Vorstand sowie die Abteilung Investor Relations der Porsche SE unverändert intensive Kommunikationsbeziehungen zu Aktienanalysten und Investoren. Die Porsche SE setzt auf eine umfassende, zeitnahe und offene Kommunikation mit privaten und institutionellen Investoren sowie Finanzanalysten. Die Investor Relations-Aktivitäten der Porsche SE entsprechen somit den Transparenzrichtlinien des Deutschen Corporate Governance Kodex. Dabei ist es der Porsche SE besonders wichtig, alle Aktionäre gleich zu behandeln. Im Verlauf des Jahres 2023 wurde entsprechend mit dem Kapitalmarkt kommuniziert, sowohl in virtuellen Formaten als auch durch persönliche Treffen vor Ort. Die Kommunikation mit Privatanlegern erfolgte insbesondere telefonisch und über digitale Kanäle.

Die Einschätzungen von Finanzanalysten sind sowohl für institutionelle als auch für private Investoren von großer Bedeutung, wenn es um Investitionsentscheidungen geht. Bis zum Ende des Geschäftsjahres am 31. Dezember 2023 haben neun Analysten ihre positive Einschätzung für die Porsche SE abgegeben, indem sie eine Kaufempfehlung („Buy“) aussprachen, wovon vier von ihnen sogar eine besonders starke „Strong Buy“-Empfehlung abgaben. Sechs Analysten favorisierten eine neutrale Position mit einer Halteempfehlung („Hold“).

Das vorrangige Ziel der Investor Relations-Aktivitäten der Porsche SE besteht darin, Marktteilnehmer auf der Eigen- und Fremdkapitalseite sowie weitere Stakeholder über die gegenwärtige Geschäftsentwicklung, die Unternehmens-, Finanz- und Investitionsstrategie umfassend zu informieren.

Nachhaltigkeitsaspekte und ESG sind von zentraler Bedeutung für die Investor-Relations-Aktivitäten. Die Porsche SE verzichtet aus Gründen der Nachhaltigkeit unter anderem auf eine gedruckte Version ihres Geschäftsberichts.

Analystenempfehlungen



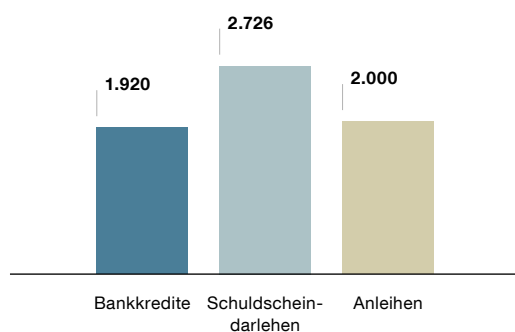
Stand 31. Dezember 2023

Fremdfinanzierung

Finanzierungsstruktur der Porsche SE zum 31. Dezember 2023

Nominalvolumen

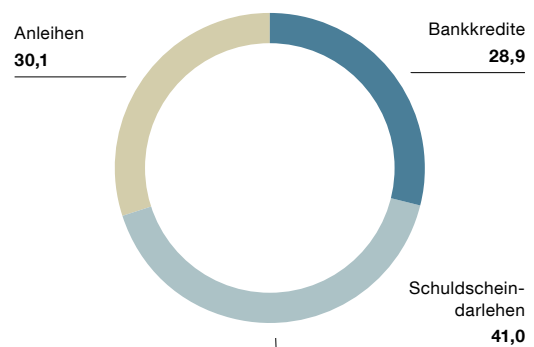
(in Mio. €)



Relative Verteilung

der Finanzierungsinstrumente

(in %)



Akquisitionsfinanzierung zum Erwerb der Anteile an der Porsche AG

Zur Finanzierung des Erwerbs eines Anteils von 25 Prozent plus eine Aktie der Stammaktien der Porsche AG hat die Porsche SE am 18. September 2022 mit einem internationalen Bankenkonsortium einen Finanzierungsvertrag über ein Volumen von insgesamt 8,9 Mrd. Euro abgeschlossen, bestehend aus einer Brückenfinanzierung von 3,9 Mrd. Euro, Bankkrediten mit fester Laufzeit von 4,0 Mrd. Euro und einer revolvingierenden Kreditlinie von 1,0 Mrd. Euro.

Durch Inanspruchnahme der Brückenfinanzierung in Höhe von 3,9 Mrd. Euro und von Bankkrediten mit fester Laufzeit in Höhe von 3,2 Mrd. Euro wurde von der Porsche SE initial ein Betrag in Höhe von 7,1 Mrd. Euro abgerufen. Im Verlauf des Geschäftsjahres 2023 konnte die Brückenfinanzierung durch Tilgungsleistungen und Refinanzierungsmaßnahmen vorzeitig zurückgeführt werden.

Zum Ende des Geschäftsjahres 2023 bestehen aus der ursprünglichen Akquisitionsfinanzierung noch Verbindlichkeiten aus Bankkrediten in Höhe von 0,2 Mrd. mit einer Laufzeit von 3 Jahren und in Höhe von 1,8 Mrd. Euro mit einer Laufzeit von 5 Jahren. Darüber hinaus steht die ungezogene revolvingierende Kreditlinie in Höhe von 1,0 Mrd. Euro weiterhin zur Verfügung. Diese wurde im Geschäftsjahr 2023 vorzeitig um ein Jahr bis zum 18. September 2026 verlängert.

Refinanzierungsmaßnahmen im Geschäftsjahr 2023

Im Geschäftsjahr 2023 hat die Porsche SE zur Ablösung der Akquisitionsfinanzierung umfangreiche Refinanzierungsmaßnahmen in einem Gesamtvolumen von 4,7 Mrd. Euro durchgeführt. Durch die Platzierung eines Schuldscheindarlehens und dreier Anleihen hat die Porsche SE einen breiteren Zugang zu neuen Investorengruppen geschaffen.

Schuldscheindarlehen

Im März 2023 hat die Porsche SE ein Schuldscheindarlehen in Höhe von insgesamt 2,7 Mrd. Euro platziert. Das Gesamtvolumen verteilt sich auf acht Tranchen mit drei-, fünf-, sieben- und zehnjähriger Laufzeit, für die jeweils eine fixe und variable Verzinsung angeboten wurde. Insgesamt haben sich etwa 120 institutionelle Investoren am Schuldschein beteiligt, darunter Banken, Pensionsfonds und Versicherungen. Das Volumen von 2,7 Mrd. Euro markiert einen neuen Rekordwert am Schuldscheinmarkt.

Anleihen

Für einen institutionalisierten Zugang zum Kapitalmarkt auf der Fremdkapitalseite hat die Porsche SE im April 2023 ein Anleiheprogramm mit einem Volumen von 5 Mrd. Euro eingerichtet. Im April 2023 hat die Porsche SE die erste Anleihe im Rahmen dieses Anleiheprogramms begeben. Die Anleihe war mehrfach überzeichnet und konnte mit einem Volumen von 750 Mio. Euro und einer Laufzeit bis 2028 zu attraktiven Konditionen platziert werden. Basierend auf der soliden Entwicklung der ersten Anleihe und einer hohen Nachfrage am Sekundärmarkt hat die Porsche SE im Juni 2023 eine weitere Anleiheemission durchgeführt. Das Gesamtvolumen von 1,25 Mrd. Euro verteilt sich auf zwei Anleihen mit Laufzeiten bis 2027 und 2030 und erzielte ebenfalls sehr attraktive Konditionen.

Die Anleihen wurden zum Handel an der Luxemburger Börse zugelassen, werden aber auch an weiteren Börsenplätzen notiert.

Mit ihren Anleihen adressiert die Porsche SE einen breiten Kreis möglicher Investoren, darunter Banken, Versicherungen, Pensionsfonds, Asset Manager sowie Investmentfonds. Durch die Stückelung der Anleihen von 1.000 Euro können auch Privatinvestoren in die Anleihen der Porsche SE investieren.

Zum Bilanzstichtag stehen die folgenden Anleihen aus:

Anleihen

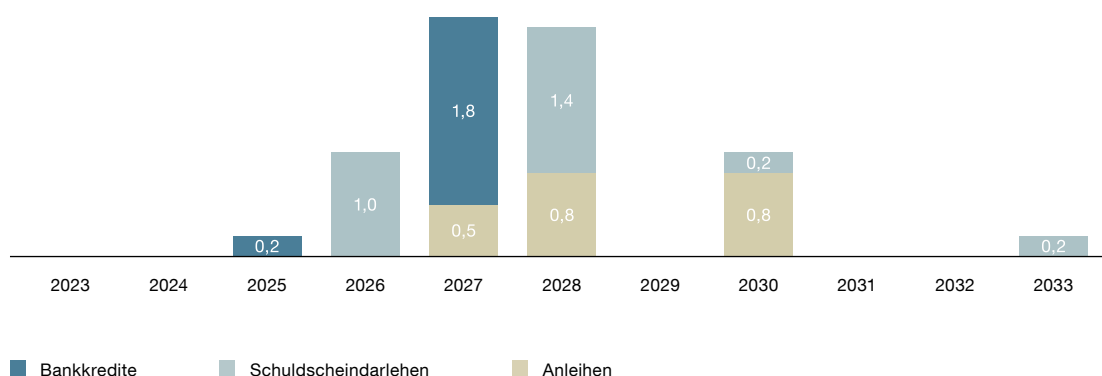
Nominal	Kupon	Laufzeit	ISIN	Jahresschlusskurs 2023
EUR 750 Millionen	4,500 %	27.04.2023–27.09.2028	XS2615940215	105,91
EUR 500 Millionen	4,125 %	04.07.2023–27.09.2027	XS2643320018	103,96
EUR 750 Millionen	4.250 %	04.07.2023–27.09.2030	XS2643320109	104,00

Finanzierungsinstrumente und Fälligkeitsprofil

Das Finanzierungsprofil der Porsche SE zeichnet sich durch ein ausgewogenes Verhältnis der Finanzierungsinstrumente aus. Das Fälligkeitsprofil ist gekennzeichnet durch eine ausbalancierte Laufzeitenstruktur mit einer ersten Fälligkeit in 2025.

Fälligkeitsprofil

(in Mrd. €)



Corporate Governance



Corporate Governance

Mitglieder der Verwaltungsorgane der Porsche SE und deren Mandate	24
Bericht des Aufsichtsrats	30
Veröffentlichung der Erklärung zur Unternehmensführung	41
Vergütungsbericht	42
Nachhaltigkeit im Porsche SE Konzern	74

Mitglieder der Verwaltungsorgane der Porsche SE und deren Mandate

Mitglieder des Aufsichtsrats

Dr. Wolfgang Porsche

Vorsitzender

Vorsitzender des Aufsichtsrats
der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt
- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart (Vorsitz)¹
- Volkswagen AG, Wolfsburg¹
- Familie Porsche AG Beteiligungsgesellschaft,
Salzburg (Vorsitz)
- Porsche Holding Gesellschaft m.b.H.,
Salzburg
- Schmittenhöhebahn AG, Zell am See

Dr. Hans Michel Piëch

Stellvertretender Vorsitzender

Mitglied des Aufsichtsrats
der Volkswagen AG

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt
- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart¹
- Volkswagen AG, Wolfsburg¹
- Porsche Holding Gesellschaft m.b.H.,
Salzburg
- Schmittenhöhebahn AG, Zell am See

● Mitgliedschaften in inländischen gesetzlich zu bildenden
Aufsichtsräten

○ Vergleichbare Mandate im In- und Ausland

¹ Börsennotiert

Bei allen Mandaten handelt es sich um konzernexterne Mandate.

Stand der Mandate: 31. Dezember 2023 beziehungsweise
Datum des Ausscheidens aus dem Aufsichtsrat der
Porsche Automobil Holding SE

Prof. Dr. Ulrich Lehner

Mitglied des Aufsichtsrats der
Porsche Automobil Holding SE

Dr. Ferdinand Oliver Porsche

Mitglied des Vorstands der Familie Porsche AG
Beteiligungsgesellschaft

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt
- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart¹
- Volkswagen AG, Wolfsburg¹
- Porsche Holding Gesellschaft m.b.H.,
Salzburg
- Porsche Lifestyle GmbH & Co. KG, Ludwigsburg

Mag. Josef Michael Ahorner

Mitglied des Aufsichtsrats der AUDI AG

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt
- Automobili Lamborghini S.p.A., Sant'Agata
Bolognese

- Mitgliedschaften in inländischen gesetzlich zu bildenden
Aufsichtsräten
- Vergleichbare Mandate im In- und Ausland

¹ Börsennotiert

Bei allen Mandaten handelt es sich um konzernexterne Mandate.

Stand der Mandate: 31. Dezember 2023 beziehungsweise
Datum des Ausscheidens aus dem Aufsichtsrat der
Porsche Automobil Holding SE

Mag. Marianne Heiß

Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt
- Flix SE, München (seit 27. Juni 2023)
- Volkswagen AG, Wolfsburg¹

Dr. Günther Horvath

Geschäftsführer und zugleich
selbstständiger Rechtsanwalt bei der
Dr. Günther J. Horvath Rechtsanwalt GmbH

Mandate:

- Volkswagen AG, Wolfsburg
(seit 28. Februar 2023)¹

Sophie Piëch

(seit 30. Juni 2023)

Geschäftsführerin der Dr. Hans Michel Piëch GmbH

Mandate:

- o Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg
(seit 8. März 2023)

Dr. Stefan Piëch

(bis 30. Juni 2023)

Geschäftsführer der Dr. Hans Michel Piëch GmbH

Mandate:

- o Kartoon Studios, Inc., Los Angeles (vormals
Genius Brands International, Inc.)¹
- o SEAT S.A., Barcelona
- o Siemens Aktiengesellschaft Österreich, Wien
- o TTTech Computertechnik AG, Wien
(seit 29. Juni 2023)

Peter Daniell Porsche

Mitglied des Aufsichtsrats der

Porsche Automobil Holding SE sowie Mitglied in
weiteren Kontrollgremien in- und ausländischer
Wirtschaftsunternehmen

Mandate:

- o Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg
- o Porsche Lifestyle GmbH & Co. KG, Ludwigsburg
- o ŠKODA AUTO a.s., Mladá Boleslav

Prof. TU Graz e.h. KR Ing. Siegfried Wolf

Mitglied des Aufsichtsrats der Schaeffler AG sowie
Mitglied in weiteren Kontrollgremien in- und ausländischer
Wirtschaftsunternehmen

Mandate:

- Schaeffler AG, Herzogenaurach¹
- Vitesco Technologies Group AG, Regensburg
(Vorsitz)¹
- o MIBA AG, Mitterbauer Beteiligungs AG,
Laakirchen (gemäß § 28a Abs. 5 Ziff. 5 österrei-
chisches Bankwesengesetz eine Aufsichtsrat-
stätigkeit)
- o Steyr Automotive GmbH, Steyr (Vorsitz)

● Mitgliedschaften in inländischen gesetzlich zu bildenden
Aufsichtsräten

○ Vergleichbare Mandate im In- und Ausland

¹ Börsennotiert

Bei allen Mandaten handelt es sich um konzernexterne Mandate.

Stand der Mandate: 31. Dezember 2023 beziehungsweise
Datum des Ausscheidens aus dem Aufsichtsrat der
Porsche Automobil Holding SE

Aktuelle Ausschüsse des
Aufsichtsrats der
Porsche Automobil Holding SE
und ihrer Mitglieder

Präsidialausschuss:

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

Prüfungsausschuss:

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

Nominierungsausschuss:

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

Phoenixausschuss (bis 25. September 2023):

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

Mitglieder des Vorstands

Hans Dieter Pötsch

Vorstandsvorsitzender
der Porsche Automobil Holding SE

Vorsitzender des Aufsichtsrats der
Volkswagen AG

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt
- Bertelsmann Management SE, Gütersloh
- Bertelsmann SE & Co. KGaA, Gütersloh
- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart¹
- TRATON SE, München (Vorsitz)¹
- Volkswagen AG, Wolfsburg (Vorsitz)¹
- Wolfsburg AG, Wolfsburg
- Autostadt GmbH, Wolfsburg
- Porsche Austria Gesellschaft m.b.H., Salzburg (Vorsitz)
- Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg (Vorsitz)
- Porsche Retail GmbH, Salzburg (Vorsitz)
- VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg (stv. Vorsitz)

Dr. Manfred Döss

Vorstand für Recht und Compliance
der Porsche Automobil Holding SE

Vorstand für Integrität und Recht
der Volkswagen AG

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt (Vorsitz)
- TRATON SE, München¹
- Grizzlys Wolfsburg GmbH, Wolfsburg

● Mitgliedschaften in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten

○ Vergleichbare Mandate im In- und Ausland

¹ Börsennotiert

Bei allen Mandaten handelt es sich um konzernexterne Mandate.

Stand der Mandate: 31. Dezember 2023

Dr. Johannes Lattwein

Vorstand für Finanzen und IT
der Porsche Automobil Holding SE

Mandate:

- o European Transport Solutions S.à r.l.,
Luxemburg

Lutz Meschke

Vorstand für Beteiligungsmanagement
der Porsche Automobil Holding SE

Stellvertretender Vorstandsvorsitzender
und Vorstand für Finanzen und IT
der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG

Mandate:

- Porsche Leipzig GmbH, Leipzig
- o European Transport Solutions S.à r.l.,
Luxemburg
- o FlexFactory GmbH, München
(bis 30. November 2023)
- o MHP Management und IT-Beratung GmbH,
Ludwigsburg (Vorsitz)
- o Porsche Consulting GmbH, Bietigheim-Bissingen
(Vorsitz)
- o Porsche Deutschland GmbH, Bietigheim-
Bissingen
- o Porsche Digital GmbH, Ludwigsburg (Vorsitz bis
31. Oktober 2023)
- o Porsche eBike Performance GmbH, Ottobrunn
(Vorsitz)
- o Porsche Engineering Group GmbH, Weissach
- o Porsche Engineering Services GmbH,
Bietigheim-Bissingen
- o Porsche Enterprises Inc., Atlanta
- o Porsche Financial Services GmbH, Bietigheim-
Bissingen (Vorsitz)
- o Porsche Investment Management S.A.,
Luxemburg (Vorsitz) (seit 1. April 2023)
- o Porsche Lifestyle GmbH & Co. KG, Ludwigsburg
(Vorsitz)
- o Porsche Werkzeugbau GmbH, Schwarzenberg
(bis 16. Januar 2023)
- o P3X GmbH & Co. KG, Gilching
(bis 31. Dezember 2023)
- o Rimac Group d.o.o., Sveta Nedelja

- Mitgliedschaften in inländischen gesetzlich zu bildenden
Aufsichtsräten

- o Vergleichbare Mandate im In- und Ausland

¹ Börsennotiert

Bei allen Mandaten handelt es sich um konzernexterne Mandate.

Stand der Mandate: 31. Dezember 2023

Bericht des Aufsichtsrats

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, („Porsche SE“) ist eine Holdinggesellschaft mit Beteiligungen in den Bereichen Mobilitäts- und Industrietechnologie, deren Vorzugsaktien im Deutschen Aktienindex (DAX) notiert sind.

Die Unternehmensstrategie der Porsche SE zielt auf die nachhaltige Wertschaffung für ihre Aktionäre bei einem ausgewogenen Risikoprofil. Neben der Verwaltung der bestehenden Beteiligungen erweitert und diversifiziert die Porsche SE ihr Portfolio mit gezielten Investitionen. Hierzu sollen die Investitionsaktivitäten langfristig ausgeweitet und die bestehende Investmentplattform weiter skaliert werden. Die Porsche SE intensiviert auch die Zusammenarbeit mit führenden globalen Investoren als starke Partner. Ziel ist es, das Unternehmen als renommierte globale Investmentplattform zu positionieren. Die Investitionen der Porsche SE unterteilen sich in die Kategorien Kernbeteiligungen und Portfoliobeteiligungen.

Als Kernbeteiligungen hält die Porsche SE die Mehrheit der Stammaktien an der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg, („Volkswagen AG“ oder „Volkswagen“) und 25 Prozent plus eine Aktie der Stammaktien an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart („Porsche AG“). Die Porsche SE versteht sich als langfristig orientierter Ankerinvestor der Volkswagen AG und der Porsche AG. Beide Kernbeteiligungen haben im vergangenen Geschäftsjahr solide Ergebnisse erzielt. Dabei waren sie nach wie vor mit schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen konfrontiert: Krieg gegen die Ukraine, Lieferkettenprobleme und eine weiterhin überdurchschnittliche Inflation. Zudem wird der Wandel in Richtung E-Mobilität und autonomes Fahren auch künftig ein zentrales strategisches Thema sein. Die Porsche SE unterstützt die strategische Ausrichtung sowohl der Volkswagen AG als auch der Porsche AG. Sie ist überzeugt, dass beide Kernbeteiligungen ein erhebliches Wertsteigerungspotenzial besitzen.

Als Portfoliobeteiligungen hält die Porsche SE Minderheitsbeteiligungen an mehr als zehn Technologieunternehmen in Nordamerika, Europa und Israel. Zudem werden dieser Kategorie Beteiligungen an Private Equity und Venture Capital Fonds zugeordnet.

Arbeit des Aufsichtsrats

Gemäß der Satzung setzt sich der Aufsichtsrat aus zehn von der Hauptversammlung zu bestellenden Mitgliedern (Anteilseignervertreter) zusammen. Die personelle Zusammensetzung des Aufsichtsrats ist im Kapitel „Mitglieder der Verwaltungsorgane der Porsche SE und deren Mandate“ des Geschäftsberichts der Porsche SE dargestellt.



Dr. Wolfgang Porsche

Vorsitzender des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat der Porsche SE hat die ihm nach Gesetz, Satzung und der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat obliegenden Aufgaben im Geschäftsjahr 2023 in vollem Umfang wahrgenommen. Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2023 vier ordentliche Sitzungen abgehalten. Die ordentlichen Sitzungen fanden im März, Mai, September und Dezember statt. Drei der Sitzungen wurden als Präsenzsitzungen abgehalten, an denen nicht vor Ort anwesende Aufsichtsratsmitglieder per Videozuschaltung teilgenommen haben. Eine Sitzung des Aufsichtsrats wurde als rein virtuelle Sitzung abgehalten. Außerordentliche Sitzungen des Aufsichtsrats fanden im Geschäftsjahr 2023 nicht statt.

Einzelne Beschlüsse des Aufsichtsrats wurden im Wege des Umlaufverfahrens gefasst. Unter anderem wurde über die Vorbereitung einer Investmentpartnerschaft mit der Deutsche Telekom Capital Partners Management GmbH und der Digital Transformation Capital Partners Luxembourg S.à r.l. beschlossen.

Der Aufsichtsrat wurde im Rahmen seiner Überwachungs- und Beratungsaufgaben während des Geschäftsjahres 2023 anhand schriftlicher Berichte des Vorstands sowie mündlich in Sitzungen über die Unternehmensentwicklung ausführlich informiert und zugleich in alle grundlegenden Entscheidungen eingebunden. Im Fokus der Berichterstattung standen die wirtschaftliche Lage der Porsche SE und ihrer Beteiligungen (insbesondere der Volkswagen AG und der Porsche AG), der Geschäftsverlauf, die Entwicklung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage und die Chancen- und Risikolage.

Zudem überwachte der Aufsichtsrat die Wirtschaftlichkeit der Unternehmung. Der Aufsichtsrat prüfte ferner den mit uneingeschränkten Bestätigungsvermerken versehenen Jahres- und Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2022 jeweils ergänzt um den zusammengefassten Lagebericht und Konzernlagebericht („zusammengefasster Konzernlagebericht“), stellte den Jahresabschluss 2022 der Porsche SE fest und billigte den Konzernabschluss 2022 der Porsche SE. Der Aufsichtsrat prüfte zudem den nichtfinanziellen Konzernbericht für das Geschäftsjahr 2022 und den Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen („Abhängigkeitsbericht“) für das Geschäftsjahr 2022, gegen welche ebenfalls keine Einwendungen erhoben wurden.

Ein Fokus der Überwachungstätigkeit des Aufsichtsrats im abgelaufenen Geschäftsjahr betraf die Finanzierungsstrategie der Gesellschaft. Der Aufsichtsrat ließ sich umfassend und fortlaufend über die Finanzierungsmaßnahmen, insbesondere die Begebung eines Schuldscheindarlehens im März 2023 im Volumen von rund 2,7 Mrd. Euro, berichten und stimmte der Einrichtung eines Anleiheprogramms mit einem Programmrahmen von bis zu 5 Mrd. Euro zu, unter welchem im April 2023 von der Porsche SE erstmals eine Anleihe begeben wurde.

Auch über die Entwicklung und den Stand der verschiedenen Rechtsstreitigkeiten (insbesondere der Schadensersatzklagen im Zusammenhang mit dem Beteiligungsaufbau an der Volkswagen AG im Jahr 2008 und der Dieseldisput sowie des aktienrechtlichen Statusverfahrens) ließ sich der Aufsichtsrat fortlaufend berichten.

Der Aufsichtsrat hat sich des Weiteren mit den Auswirkungen des Kriegs gegen die Ukraine, den Preissteigerungen auf den Energie- und Rohstoffmärkten sowie den eingeschränkten Verfügbarkeiten von Teilen, Energie- und sonstigen Rohstoffen auf den Geschäftsbetrieb der Porsche SE bzw. deren Beteiligungen beschäftigt und ließ sich vom Vorstand regelmäßig hierüber berichten.

Darüber hinaus befasste sich der Aufsichtsrat mit der Unternehmensplanung. Der Aufsichtsrat überwachte ferner die ordnungsgemäße Geschäftsführung durch den Vorstand. Die Überwachung bezog sich auch auf angemessene Maßnahmen zur Risikoversicherung und Compliance. Er kontrollierte, dass der Vorstand die ihm nach § 91 Abs. 2 und 3 AktG obliegenden Maßnahmen in geeigneter Form getroffen hat, insbesondere ob der Vorstand ein Überwachungssystem eingerichtet hat, welches sicherstellt, dass bestandsgefährdende Entwicklungen frühzeitig erkannt werden, und ob der Vorstand ein im Hinblick auf den Umfang der Geschäftstätigkeit und die Risikolage des Unternehmens angemessenes und wirksames internes Kontrollsystem und Risikomanagementsystem eingerichtet hat.

Der Aufsichtsrat berücksichtigte bei seiner Arbeit auch den Themenbereich ESG (Environmental, Social und Governance), der nach Auffassung des Aufsichtsrats für die Unternehmenstätigkeit der Porsche SE in besonderem Maße relevant ist. Frau Mag. Marianne Heiß als zuständige ESG-Expertin im Aufsichtsrat stand dazu im regelmäßigen Austausch mit dem Vorstand.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats nehmen die für ihre Aufgaben erforderlichen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen grundsätzlich eigenverantwortlich wahr und werden dabei von der Porsche SE unterstützt. Zusätzlich hat die Porsche SE im Geschäftsjahr 2023 für ihre Aufsichtsratsmitglieder eine Fortbildungsveranstaltung zum Thema Fahrzeugbatterie durchgeführt. Die Porsche SE unterstützt zudem neu in den Aufsichtsrat gewählte Mitglieder umfassend und unter Hinzuziehung interner sowie gegebenenfalls auch externer Experten bei ihrer Amtseinführung. Im Geschäftsjahr 2023 wurden Frau Sophie Piëch, die zum 30. Juni 2023 in den Aufsichtsrat gewählt worden ist, das operative Geschäft sowie strategische Fragen der Gesellschaft im Rahmen der Aufnahme ihres Amtes vertieft vorgestellt.

Ferner befasste sich der Aufsichtsrat aufgrund der von ihm festgesetzten Zustimmungsvorbehalte insbesondere mit dem Stimmverhalten der Porsche SE in den ordentlichen Hauptversammlungen der Volkswagen AG sowie der Porsche AG.

Offenlegung der Sitzungsteilnahmen im Aufsichtsratsplenium im Geschäftsjahr 2023:

2023	Sitzungs- anwesenheit	Anwesenheit (%)	Art der Teilnahme	
			Präsenz	Video
Aufsichtsratsplenium				
Dr. Wolfgang Porsche (Vorsitzender)	4/4	100	3	1
Dr. Hans Michel Piëch (Stv. Vorsitzender)	4/4	100	2	2
Mag. Josef Michael Ahorner	4/4	100	0	4
Mag. Marianne Heiß	4/4	100	3	1
Dr. Günther Horvath	4/4	100	3	1
Prof. Dr. Ulrich Lehner	3/4	75	2	1
Dr. Stefan Piëch (Aufsichtsratsmitglied bis 30.06.2023)	2/2	100	1	1
Sophie Piëch (Aufsichtsratsmitglied seit 30.06.2023)	2/2	100	2	0
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	3/4	75	2	1
Peter Daniell Porsche	3/4	75	1	2
Prof. KR Ing. Siegfried Wolf	4/4	100	2	2

Ausschüsse

Zur Wahrnehmung seiner Aufgaben hatte der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2023 insgesamt vier Ausschüsse (Präsidialausschuss, Prüfungsausschuss, Nominierungsausschuss und Phoenixausschuss) eingerichtet. Der seit 2022 bestehende Phoenixausschuss, der im Hinblick auf den Börsengang der Porsche AG sowie den damit verbundenen Erwerb von Stammaktien der Porsche AG durch die Porsche SE („Projekt Phoenix“) als nicht ständiger Ad-hoc-Ausschuss eingerichtet worden war, wurde nach dem vollzogenen Erwerb der Beteiligung an der Porsche AG sowie dem Abschluss der langfristigen Ausfinanzierung der korrespondierenden Akquisitionsfinanzierung während des laufenden Geschäftsjahrs aufgelöst.

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

Der Präsidialausschuss entscheidet in Eilfällen über zustimmungspflichtige Geschäfte. Außerdem fungiert er als Personalausschuss und spricht Empfehlungen über Abschluss, Änderung und Aufhebung von Anstellungsverträgen der Vorstandsmitglieder an den Aufsichtsrat aus. Seit dem Geschäftsjahr 2023 ist der Präsidialausschuss außerdem für die Vorbereitung von Beschlüssen des Aufsichtsrats und die Behandlung von Themen zuständig, die zur Umsetzung der durch den Vorstand erarbeiteten Investitionsstrategie erforderlich oder zweckmäßig sind.

Der Präsidialausschuss bereitet Beschlüsse des Aufsichtsrats über das Vergütungssystem für den Vorstand sowie dessen regelmäßige Überprüfung vor. Entsprechend der Empfehlung des

Präsidialausschusses hat der Aufsichtsrat das Vergütungssystem für den Vorstand im Geschäftsjahr 2023 fortentwickelt und überarbeitet. Das überarbeitete Vergütungssystem soll der ordentlichen Hauptversammlung 2024 zur Billigung vorgelegt werden. Zudem befasste sich der Präsidialausschuss im Geschäftsjahr 2023 mit der langfristigen Nachfolgeplanung im Vorstand.

Darüber hinaus erarbeitet der Präsidialausschuss für jedes abgelaufene Geschäftsjahr unter Berücksichtigung der jeweiligen Geschäfts- und Ertragslage und basierend auf der individuellen Leistung des einzelnen Vorstandsmitglieds einen Vorschlag für die individuelle Höhe der variablen Vergütung der Vorstandsmitglieder. Dieser Vorschlag wird dem Aufsichtsrat der Porsche SE zur Entscheidung vorgelegt. Der Präsidialausschuss ist auch für die Genehmigung von Nebentätigkeiten der Vorstandsmitglieder zuständig.

Der Prüfungsausschuss unterstützt den Aufsichtsrat bei der Überwachung der Geschäftsführung und befasst sich insbesondere mit der Prüfung der Rechnungslegung, der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des Internen Revisions- und Compliance-Managementsystems, der Abschlussprüfung, insbesondere der Auswahl und der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers, der Qualität der Abschlussprüfung und den vom Abschlussprüfer zusätzlich erbrachten Leistungen. Im vergangenen Geschäftsjahr prüfte der Prüfungsausschuss regelmäßig, ob das eingerichtete Risikofrüherkennungssystem geeignet ist, den Fortbestand der Gesellschaft gefährdende Entwicklungen frühzeitig zu erkennen. Er überzeugte sich von der Leistungsfähigkeit des Risikomanagementsystems einschließlich des Internen Kontrollsystems sowie der Tätigkeit der Internen Revision und ließ sich regelmäßig hierüber berichten. Über geänderte rechtliche Vorgaben ließ sich der Prüfungsausschuss unterrichten. Seine Erkenntnisse gab der Prüfungsausschuss im Rahmen regelmäßiger Berichte an das Aufsichtsratsplenium weiter.

Die Prüfung der Rechnungslegung durch den Prüfungsausschuss betrifft insbesondere den Jahres- und Konzernabschluss jeweils ergänzt um den zusammengefassten Konzernlagebericht. Der Prüfungsausschuss behandelt für den Aufsichtsrat den Halbjahresfinanzbericht und die Konzernquartalsmitteilungen und erörtert diese mit dem Vorstand sowie den Halbjahresfinanzbericht auch mit dem Abschlussprüfer. Zusätzlich befasst sich der Prüfungsausschuss mit, sofern einschlägig, dem nichtfinanziellen Konzernbericht, dem Abhängigkeitsbericht und dem Gewinnverwendungsvorschlag und bereitet deren Prüfung durch den Aufsichtsrat vor.

Im Zusammenhang mit der Abschlussprüfung legt der Prüfungsausschuss dem Aufsichtsrat eine Empfehlung für die Wahl des Abschlussprüfers vor, die – außer in den Fällen der Erneuerung des Prüfungsmandats – im Anschluss an ein Auswahlverfahren im Sinne des Art. 16 Abs. 3 Verordnung (EU) Nr. 537/2014 erstellt wird, mindestens zwei Kandidaten umfasst und begründet wird. Der Prüfungsausschuss empfahl dem Aufsichtsrat, der Hauptversammlung die Grant Thornton AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Düsseldorf, („Grant Thornton AG“) als Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2024 vorzuschlagen und somit das Prüfungsmandat zu erneuern. Vor Abgabe seiner Wahlempfehlung an den Aufsichtsrat prüfte der Prüfungsausschuss intensiv die Unabhängigkeit des Abschlussprüfers.

Darüber hinaus überwacht der Prüfungsausschuss die Unabhängigkeit des Abschlussprüfers laufend und stellt insbesondere sicher, dass die durch den Vorstand beauftragten Nichtprüfungsleistungen des Abschlussprüfers keine Anhaltspunkte für Ausschluss- oder Befangenheitsgründe oder eine Gefährdung der Unabhängigkeit ergeben. Der Prüfungsausschuss ist ermächtigt, für den Aufsichtsrat dem von der Hauptversammlung gewählten Abschlussprüfer den Prüfungsauftrag zu erteilen, das Honorar mit ihm zu vereinbaren und die Prüfungsschwerpunkte festzulegen. Zudem befasst er sich mit den besonders wichtigen Prüfungssachverhalten und beurteilt regelmäßig die Qualität der Abschlussprüfung.

Der Nominierungsausschuss unterbreitet dem Aufsichtsrat Empfehlungen für dessen Vorschläge an die Hauptversammlung zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern.

Der Nominierungsausschuss befasste sich zu Beginn des Geschäftsjahres 2023 mit der Nachfolgeplanung für die Aufsichtsratsmitglieder Herrn Mag. Josef Michael Ahorner, Frau Mag. Marianne Heiß, Herrn Dr. Günther Horvath, Herrn Dr. Stefan Piëch sowie Herrn Peter Daniell Porsche, da die Amtszeiten der jeweiligen Aufsichtsratsmitglieder mit Ablauf der Hauptversammlung am 30. Juni 2023 endeten. Herr Mag. Josef Michael Ahorner, Frau Mag. Marianne Heiß, Herr Dr. Günther Horvath und Herr Peter Daniell Porsche wurden durch den Nominierungsausschuss aufgrund ihrer mehrjährigen Zugehörigkeit zum Aufsichtsrat der Porsche SE, ihrer jeweils bestehenden umfassenden Erfahrung in mehreren Aufsichtsgremien und ihrer fachlichen Expertise zur Wiederwahl vorgeschlagen. Da Herr Dr. Stefan Piëch für eine weitere Amtszeit nicht zur Verfügung stand, hat der Nominierungsausschuss Frau Sophie Piëch als Kandidatin für den Aufsichtsrat empfohlen. Die Empfehlung berücksichtigte sowohl das im Hinblick auf die Zusammensetzung des Aufsichtsrats erarbeitete Kompetenzprofil als auch das vom Aufsichtsrat verfolgte Diversitätskonzept, das auf die Vertretung beider Geschlechter, eine angemessene Altersstruktur und einen diversen Ausbildungs- und Berufshintergrund im Aufsichtsrat ausgerichtet ist.

Um im Zusammenhang mit dem Projekt Phoenix eine regelmäßige Überwachung sowie den Austausch und die Koordinationen mit dem Vorstand zu erleichtern, hatte der Aufsichtsrat vom 13. Mai 2022 bis zum 25. September 2023 den zunächst aus fünf (ab dem 30. Juni 2023 aus vier) Mitgliedern bestehenden Phoenixausschuss als nicht ständigen Ad-hoc-Ausschuss eingerichtet. Der Phoenixausschuss wurde vom Aufsichtsrat ermächtigt, als vorbereitender Ausschuss im Rahmen der rechtlichen Grenzen projektfördernde Beschlüsse zu fassen. Mit Abschluss des Projektes Phoenix durch Erwerb der Beteiligung an der Porsche AG und dem Abschluss der korrespondierenden Finanzierungsverträge, wurde der Phoenixausschuss am 25. September 2023 vom Aufsichtsrat aufgelöst.

Der Phoenixausschuss befasste sich in seiner Sitzung im Geschäftsjahr 2023 insbesondere mit dem Status der Finanzierung und der Zinsabsicherung sowie mit der Ausfinanzierung der Akquisitionsfinanzierung durch die Platzierung eines Schuldscheindarlehens sowie durch die Emission von Anleihen.

Die Zusammensetzung der einzelnen Ausschüsse des Aufsichtsrats ist sowohl im Geschäftsbericht unter „Mitglieder der Verwaltungsorgane der Porsche SE und deren Mandate“ als auch in

der Erklärung zur Unternehmensführung, als Teil des zusammengefassten Konzernlageberichts näher beschrieben.

Der Präsidialausschuss und der Prüfungsausschuss haben im Geschäftsjahr 2023 jeweils vier ordentliche Sitzungen abgehalten. Drei der Sitzungen des Präsidialausschusses und eine Sitzung des Prüfungsausschusses fanden als Präsenzsitzungen statt, bei denen nicht vor Ort anwesende Ausschussmitglieder per Videozuschaltung teilnehmen konnten. Eine Sitzung des Präsidialausschusses und drei Sitzungen des Prüfungsausschusses wurden in (rein) virtueller Form per Videokonferenz abgehalten. Der Nominierungsausschuss und der Phoenixausschuss haben im Geschäftsjahr 2023 jeweils eine ordentliche Sitzung abgehalten, wobei die Sitzungen jeweils in virtueller Form stattfanden. Kein Ausschuss tagte außerordentlich. Über die Arbeit sämtlicher Ausschüsse wurde dem Aufsichtsratsplenum stets berichtet.

Offenlegung der Sitzungsteilnahmen in den Ausschüssen im Geschäftsjahr 2023:

2023	Sitzungs- anwesenheit	Anwesenheit (%)	Art der Teilnahme	
			Präsenz	Video
Präsidialausschuss				
Dr. Wolfgang Porsche (Vorsitzender)	4/4	100	3	1
Dr. Hans Michel Piëch	4/4	100	2	2
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	3/4	75	2	1
Prüfungsausschuss				
Prof. Dr. Ulrich Lehner (Vorsitzender)	4/4	100	1	3
Dr. Hans Michel Piëch	4/4	100	0	4
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	4/4	100	1	3
Nominierungsausschuss				
Dr. Wolfgang Porsche (Vorsitzender)	1/1	100	0	1
Dr. Hans Michel Piëch	1/1	100	0	1
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	1/1	100	0	1
Phoenixausschuss				
Dr. Ferdinand Oliver Porsche (Vorsitzender)	1/1	100	0	1
Dr. Günther Horvath	1/1	100	0	1
Dr. Hans Michel Piëch	1/1	100	0	1
Dr. Stefan Piëch (Aufsichtsratsmitglied bis 30.06.2023)	1/1	100	0	1
Dr. Wolfgang Porsche	1/1	100	0	1

Zusammenarbeit mit dem Vorstand

Der Aufsichtsratsvorsitzende und der Prüfungsausschussvorsitzende standen im Berichtszeitraum in regelmäßigem Informations- und Gedankenaustausch mit dem Vorstand und wurden so über für das Unternehmen und den Konzern wesentliche Ereignisse und Entwicklungen unmittelbar unterrichtet.

Erforderliche Zustimmungen zu einzelnen Geschäftsvorgängen, wie insbesondere dem Stimmverhalten der Porsche SE in den ordentlichen Hauptversammlungen der Volkswagen AG sowie der Porsche AG, hat der Aufsichtsrat erteilt.

Corporate Governance

Aufsichtsrat und Vorstand haben die Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex wiederholt und intensiv erörtert. Im Dezember 2023 haben sie die jährliche Entsprechenserklärung nach § 161 AktG zu den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben und diese den Aktionären auf der Internetseite der Gesellschaft unter www.porsche-se.com/unternehmen/corporate-governance/ dauerhaft zugänglich gemacht. Die aktuelle Entsprechenserklärung ist in der Erklärung zur Unternehmensführung, als Teil des zusammengefassten Konzernlageberichts vollständig wiedergegeben.

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

Soweit konkrete Interessenkonflikte bestehen oder nicht sicher ausgeschlossen werden können, wird dies von dem betreffenden Mitglied dem Aufsichtsrat gegenüber offengelegt. Sofern eine anschließende Prüfung ergibt, dass ein Interessenkonflikt vorliegt, werden geeignete Maßnahmen zur Auflösung des Interessenkonflikts ergriffen. Die konkret getroffenen Maßnahmen hängen von der Art des Konflikts und den Umständen des Einzelfalles ab. Denkbar ist insbesondere, dass die betroffenen Aufsichtsratsmitglieder nicht an der Abstimmung über den betreffenden Beschlussgegenstand teilnehmen bzw. sich bei der Abstimmung der Stimme enthalten. Im abgelaufenen Geschäftsjahr konnten Interessenkonflikte bei der Beschlussfassung über die Stimmrechtsausübung der Gesellschaft in den Hauptversammlungen der Volkswagen AG sowie der Porsche AG bei der Entlastung der Mitglieder des Aufsichtsrats der jeweiligen Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2022 nicht ausgeschlossen werden. Soweit Aufsichtsratsmitglieder zugleich Aufsichtsratsmitglieder der Volkswagen AG bzw. der Porsche AG sind, haben sich die betreffenden Personen bei den Beschlüssen über die Stimmrechtsausübung der Porsche SE in der Hauptversammlung der Volkswagen AG bzw. der Porsche AG über ihre Entlastung enthalten.

Stellungnahme zum Ergebnis der Abschlussprüfung und zum Gewinnverwendungsvorschlag

Die ordentliche Hauptversammlung am 30. Juni 2023 wählte die vom Aufsichtsrat vorgeschlagene Grant Thornton AG zum Abschlussprüfer und zum Konzernabschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2023. Vor Erteilung des Wahlvorschlags an die Hauptversammlung durch den Aufsichtsrat gab der Abschlussprüfer gegenüber dem Aufsichtsrat eine Unabhängigkeitserklärung ab, die durch den Prüfungsausschuss geprüft wurde.

Zusätzlich zu den im Bestätigungsvermerk enthaltenen besonders wichtigen Prüfungssachverhalten des Abschlussprüfers legte der Prüfungsausschuss als weitere Prüfungsschwerpunkte die „Darstellung der rechtlichen Risiken im zusammengefassten Konzernlagebericht“, die „Abbildung der Finanzierung einschließlich der Zinssicherungsgeschäfte im Jahres- und Konzernabschluss“ und die „Abbildung der retrospektiven Anwendung von IAS 28 in Bezug auf die Vorzugsaktien der Volkswagen AG im Konzernabschluss“ fest.

Der Abschlussprüfer erteilte sowohl für den Jahresabschluss als auch den Konzernabschluss (jeweils ergänzt um den zusammengefassten Konzernlagebericht) der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2023 einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk. Der Prüfungsausschuss hat im Rahmen der Vorbereitung der Prüfung mit dem Abschlussprüfer die Einschätzung des Prüfungsrisikos, die Prüfungsstrategie, besonders wichtige Prüfungssachverhalte sowie die Prüfungsplanung diskutiert. Der Prüfungsausschuss hat zudem mit dem Abschlussprüfer auch ohne den Vorstand beraten. Im Rahmen der Vorbereitung bzw. Durchführung der Abschlussprüfung tauschte sich der Vorsitzende des Prüfungsausschusses mit dem Abschlussprüfer regelmäßig zum Stand der Abschlussprüfung, den vorläufigen Prüfungsergebnissen und zur Qualität der Abschlussprüfung aus und berichtete hierüber im Ausschuss. Die Abschlussprüfer nahmen zudem sowohl an der Prüfungsausschusssitzung als auch an der Aufsichtsratssitzung teil, in denen der Jahres- und Konzernabschluss und der zusammengefasste Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2023 erörtert wurden. Zur Vorbereitung standen den Mitgliedern des Prüfungsausschusses und des Aufsichtsrats umfangreiche Unterlagen sowie die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers zur Verfügung. Der Prüfungsausschuss prüfte und erörterte alle ihm unterbreiteten Berichte und Unterlagen und hinterfragte diese kritisch. Darüber hinaus wurden diese im Beisein des Abschlussprüfers intensiv diskutiert. Der Abschlussprüfer berichtete über die Ergebnisse seiner Prüfungen und ging dabei auch auf die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte, die jeweilige Vorgehensweise bei der Prüfung inklusive der Schlussfolgerungen sowie die vom Prüfungsausschuss gesetzten zusätzlichen Prüfungsschwerpunkte ein und stand für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung. Ferner bestätigte der Abschlussprüfer, dass das vom Vorstand eingerichtete Risikofrüherkennungssystem geeignet ist, bestandsgefährdende Risiken frühzeitig zu erkennen. Der Prüfungsausschuss schloss sich nach seiner eigenen Prüfung dem Ergebnis der Prüfungen durch den Abschlussprüfer an.

Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses und der Abschlussprüfer berichteten dem Aufsichtsrat über das Ergebnis ihrer Prüfungen und standen für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung. Der Aufsichtsrat schloss sich nach seiner eigenen Prüfung dem Ergebnis der Prüfungen durch den Prüfungsausschuss und den Abschlussprüfer an. Er stellte fest, dass Einwendungen

nicht zu erheben waren, billigte den vom Vorstand für das Geschäftsjahr 2023 aufgestellten Konzern- und Jahresabschluss sowie den zusammengefassten Konzernlagebericht und stellte somit den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2023 der Porsche SE fest.

Auf dieser Grundlage schloss sich der Aufsichtsrat dem Vorschlag des Vorstands zur Verwendung des Bilanzgewinns an.

Vergütungsbericht

Der Aufsichtsrat und der Vorstand haben den Vergütungsbericht nach § 162 AktG für das Geschäftsjahr 2023 erstellt und unter www.porsche-se.com/unternehmen/corporate-governance/ zugänglich gemacht. Der Vergütungsbericht ist darüber hinaus im Geschäftsbericht enthalten. Der Vergütungsbericht wurde durch die Grant Thornton AG über die gesetzlichen Prüfungsanforderungen hinaus einer freiwilligen inhaltlichen Prüfung unterzogen und mit einem uneingeschränkten Prüfungsvermerk versehen.

Prüfung des Abhängigkeitsberichts

Der Vorstand stellte gemäß Art. 9 Abs. 1 lit. c (ii) SE-VO, § 312 AktG für das Geschäftsjahr 2023 einen Abhängigkeitsbericht auf. Die Grant Thornton AG hat den Abhängigkeitsbericht geprüft und mit folgendem Vermerk versehen:

„Nach unserer pflichtgemäßen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass

- (1) die tatsächlichen Angaben des Berichts richtig sind,
- (2) bei den im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäften die Leistung der Gesellschaft nicht unangemessen hoch war.“

Der Aufsichtsrat hat sich dem Ergebnis der Prüfung des Abhängigkeitsberichts durch den Abschlussprüfer angeschlossen. Nach dem abschließenden Ergebnis seiner eigenen Prüfung sind gegen die im Abhängigkeitsbericht enthaltene Schlussklärung des Vorstands keine Einwendungen zu erheben.

Besetzung von Vorstand und Aufsichtsrat

Im Geschäftsjahr 2023 hat es keine personellen Änderungen im Vorstand der Porsche SE gegeben.

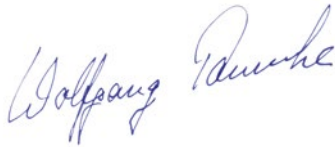
Mit Ablauf der Hauptversammlung am 30. Juni 2023 endeten die Amtszeiten der von der Hauptversammlung am 15. Mai 2018 gewählten Aufsichtsratsmitglieder Herrn Mag. Josef Michael Ahorner, Frau Mag. Marianne Heiß, Herrn Dr. Günther Horvath, Herrn Dr. Stefan Piëch und

Herrn Peter Daniell Porsche. Herr Dr. Stefan Piëch stand für eine weitere Amtszeit nicht zur Verfügung. Die Hauptversammlung hat auf Vorschlag des Aufsichtsrats – gestützt auf die Empfehlung des Nominierungsausschusses – daher Herrn Mag. Josef Michael Ahorner, Frau Mag. Marianne Heiß, Herrn Dr. Günther Horvath sowie Herrn Peter Daniell Porsche erneut sowie Frau Sophie Piëch erstmalig als Aufsichtsratsmitglieder gewählt. Die Wahl erfolgte jeweils für die Zeit bis zum Ablauf der Hauptversammlung, die über die Entlastung der Mitglieder des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2027 beschließt.

Dank

Der Aufsichtsrat spricht dem Vorstand und allen Mitarbeitern für die geleistete Arbeit und ihren unermüdlichen Einsatz seinen herzlichen Dank und hohe Anerkennung aus.

Stuttgart, den 14. März 2024



Der Aufsichtsrat
Dr. Wolfgang Porsche
Vorsitzender

Veröffentlichung der Erklärung zur Unternehmensführung

Die Porsche SE hat die nach §§ 289f und 315d HGB vorgesehene Erklärung zur Unternehmensführung abgegeben. Die Erklärung ist im mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlagebericht der Porsche SE sowie unter www.porsche-se.com/unternehmen/corporate-governance/ veröffentlicht.

Vergütungsbericht

I. Einleitung

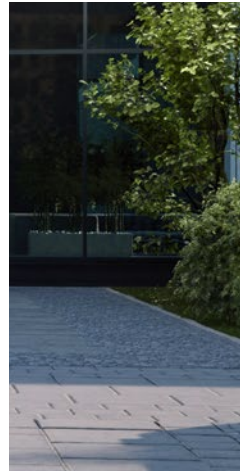
Der durch den Vorstand und den Aufsichtsrat der Porsche Automobil Holding SE („Porsche SE“ oder die „Gesellschaft“) aufgestellte Vergütungsbericht beschreibt die Grundzüge der im Geschäftsjahr 2023 geltenden Vergütungssysteme für die im Geschäftsjahr 2023 amtierenden Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Porsche SE und erläutert detailliert und individualisiert die im Berichtsjahr jedem einzelnen gegenwärtigen oder früheren Mitglied des Vorstands und des Aufsichtsrats gewährte und geschuldete Vergütung. Als gewährte und geschuldete Vergütung werden die Beträge angegeben, die im Berichtszeitraum dem einzelnen Vorstands- bzw. Aufsichtsratsmitglied tatsächlich zugeflossen sind oder deren Zahlung fällig wurde. Zusätzlich wird für die Vorstandsmitglieder die im Geschäftsjahr 2023 erdiente Vergütung ausgewiesen, welche auch Vergütungsbestandteile enthält, die im Berichtszeitraum weder zugeflossen noch fällig geworden sind. Der Bericht enthält weiterhin Angaben zu Leistungen, die den Mitgliedern des Vorstands für den Fall der regulären oder vorzeitigen Beendigung ihrer Tätigkeit zugesagt worden sind.

Die Angaben umfassen die Vergütung, die nach dem Vergütungssystem der Porsche SE den Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats für deren Organtätigkeit bei der Porsche SE gewährt und geschuldet wird. Diese umfasst auch Tätigkeiten bei der Porsche Beteiligung GmbH, der Porsche Zweite Beteiligung GmbH, der

Porsche Dritte Beteiligung GmbH, der Porsche Vierte Beteiligung GmbH sowie im Vorjahr der PTV Planung Transport Verkehr GmbH. Tätigkeiten von Organmitgliedern der Porsche SE im Volkswagen Konzern einschließlich der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG („Porsche AG“) fallen nicht darunter, weshalb Bezüge, die Organmitglieder der Porsche SE für Tätigkeiten im Volkswagen Konzern durch den Volkswagen Konzern erhalten, in den nachfolgenden Angaben nicht enthalten sind.

Der Vergütungsbericht entspricht den Anforderungen des Aktiengesetzes („AktG“) sowie den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex („DCGK“). Die Währung lautet auf Euro („€“). Die Angaben erfolgen, sofern nicht anders vermerkt, in Tausend Euro (Tsd. €). 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 und wurden jeweils nach denselben Methoden bestimmt wie die Werte des aktuellen Berichtszeitraums.

Der vorliegende Vergütungsbericht wird einer freiwilligen inhaltlichen Prüfung nach dem IDW Prüfungsstandard „Prüfung von Finanzaufstellungen oder deren Bestandteilen (IDW PS 490)“ durch die Grant Thornton AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Düsseldorf, unterzogen.



II. Wesentliche Entwicklungen und Ereignisse im Geschäftsjahr 2023

1. Geschäftsverlauf und Entwicklung der maßgeblichen Leistungsindikatoren im Geschäftsjahr 2023

Oberstes Unternehmensziel der Porsche SE ist die Beteiligung an Unternehmen, die mittel- und langfristig zur Profitabilität des Porsche SE Konzerns beitragen, bei gleichzeitiger Sicherstellung eines ausreichenden Liquiditätsspielraums. Diesem Unternehmensziel entsprechend stellen das IFRS-Konzernergebnis nach Steuern und die Konzern-Nettoverschuldung bzw. -liquidität die maßgeblichen Steuerungsgrößen im Porsche SE Konzern dar.

Die Nettoverschuldung des Porsche SE Konzerns ergibt sich definitionsgemäß aus den aus der Konzernbilanz abgeleiteten Finanzschulden abzüglich der flüssigen Mittel, Termingelder und Wertpapiere. Die Nettoverschuldung des Porsche SE Konzerns entspricht der negativen Nettoliquidität. Infolge der im Vorjahr erfolgten Fremdkapitalaufnahme wurde die Steuerungsgröße Nettoliquidität begrifflich angepasst. Es kam im Geschäftsjahr 2023 zu keinen Änderungen am Steuerungssystem.

Das Konzernergebnis nach Steuern der Porsche SE beläuft sich im Geschäftsjahr 2023 auf 5.096 Mio. € (5.492 Mio. €¹) und entfällt vollständig auf fortgeführte Aktivitäten (5.396 Mio. €¹). Im Vorjahr entfielen 96 Mio. € auf nicht fortgeführte Aktivitäten. Das Ergebnis nach Steuern aus fortgeführten Aktivitäten entfällt wiederum in Höhe von 5.107 Mio. €

(5.399 Mio. €¹) auf das Segment Kernbeteiligungen und in Höhe von minus 12 Mio. € (minus 3 Mio. €) auf das Segment Portfoliobeteiligungen. Der Rückgang des Konzernergebnisses nach Steuern ist insbesondere auf einen nicht zahlungswirksamen Bewertungseffekt im Zusammenhang mit den erworbenen Volkswagen Vorzugsaktien in Höhe von 597 Mio. € im Vorjahr zurückzuführen.

Die Nettoverschuldung des Porsche SE Konzerns reduzierte sich im Vergleich zum 31. Dezember 2022 auf 5.717 Mio. € (6.672 Mio. €).

2. Veränderung der Zusammensetzung des Vorstands sowie des Aufsichtsrats

Auf der ordentlichen Hauptversammlung der Porsche SE am 30. Juni 2023 wurden die bisherigen Aufsichtsratsmitglieder Herr Mag. Josef Michael Ahorner, Frau Mag. Marianne Heiß, Herr Dr. Günther Horvath und Herr Peter Daniell Porsche durch die Aktionäre für eine weitere Amtszeit sowie Frau Sophie Piëch erstmalig in den Aufsichtsrat gewählt. Herr Dr. Stefan Piëch ist am 30. Juni 2023 aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Im Berichtsjahr ergab sich keine Veränderung in der Zusammensetzung des Vorstands.

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der retrospektiven Anwendung von IAS 28 für die durch die Porsche SE gehaltenen und vormals nach IFRS 5 klassifizierten Vorzugsaktien der Volkswagen AG und aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 17 angepasst.

3. Billigung des Vergütungsberichts durch die Hauptversammlung 2023

Im Rahmen der ordentlichen Hauptversammlung am 30. Juni 2023 erfolgte die einstimmige Billigung des nach § 162 AktG erstellten und geprüften Vergütungsberichts für das Geschäftsjahr 2022. Mithin folgten hieraus keine Aspekte, die hinsichtlich des Vergütungssystems, dessen Umsetzung oder der Art und Weise der Berichterstattung im Berichtszeitraum zu berücksichtigen waren.

4. Anpassung der Vergütung und Überarbeitung des Vergütungssystems durch den Aufsichtsrat

Mit Wirkung ab dem 1. Januar 2023 wurde der Vorstandsdiensvertrag von Herrn Dr. Lattwein angepasst. Bei Herrn Dr. Lattwein wurde das Festgehalt von jährlich 600 Tsd. € auf 800 Tsd. € und der Zielbonus von jährlich 500 Tsd. € auf 700 Tsd. € angehoben. Zum 1. April 2023 wurden auch die Vorstandsdiensverträge von Herrn Pötsch und Herrn Meschke angepasst. Bei Herrn Pötsch wurde das Festgehalt von jährlich 700 Tsd. € auf 800 Tsd. € und der Zielbonusbetrag von jährlich 500 Tsd. € auf 750 Tsd. € angehoben. Bei Herrn Meschke wurde das Festgehalt von jährlich 540 Tsd. € auf 600 Tsd. € und der Zielbonusbetrag von jährlich 250 Tsd. € auf 500 Tsd. € angehoben sowie der jährliche Versorgungsbeitrag von 60 Tsd. € auf 180 Tsd. € erhöht. Die Erhöhungen von Herrn Pötsch und Herrn Meschke gelten im Geschäftsjahr 2023 jeweils zeitanteilig.

Der Aufsichtsrat hat – gestützt auf die Empfehlungen des Präsidialausschusses – in seiner Sitzung am 4. Dezember 2023 beschlossen, das Vergütungssystem weiterzuentwickeln. Der Aufsichtsrat schlägt – gestützt auf die Empfehlung seines Präsidialausschusses – vor, das weiterentwickelte Vergütungssystem der Hauptversammlung am 11. Juni 2024 zur Billigung vorzulegen. Das am 4. Dezember 2023 beschlossene Vergütungssystem soll dann rückwirkend zum 1. Januar 2024 Anwen-

dung finden. Insbesondere sieht das weiterentwickelte Vergütungssystem neue individuelle Leistungsindikatoren in den Bereichen Environment, Social und Governance („ESG“) vor. Daneben werden der Einfluss des Ermessens-Multiplikators im Rahmen der Ermittlung der Bonushöhe begrenzt, die Regelungen zu den Nebenleistungen aktualisiert und verschiedene Klarstellungen vorgenommen, etwa eine Erweiterung der für den horizontalen Vergleich der Vorstandsvergütung berücksichtigten Vergleichsgruppe auf die heute 40, statt früher 30 DAX-Unternehmen.

III. Vergütung der gegenwärtigen und früheren Mitglieder des Vorstands

1. Allgemeine Grundsätze des Vergütungssystems

Verfahren zur Festsetzung und Umsetzung des Vergütungssystems

Das System zur Vorstandsvergütung wird gemäß § 87a Abs. 1 AktG vom Aufsichtsrat festgelegt. Der Aufsichtsrat wird hierbei durch den Präsidialausschuss unterstützt, der Vorschläge und Empfehlungen zur Struktur und Weiterentwicklung des Vorstandsvergütungssystems erarbeitet. Dabei kann bei Bedarf auf externe Berater zurückgegriffen werden. Im Rahmen der Mandatierung von Vergütungsberatern wird insbesondere auf deren Unabhängigkeit geachtet.

Über die in Abschnitt „II. 4 Anpassung der Vergütung und Überarbeitung des Vergütungssystems durch den Aufsichtsrat“ beschriebenen Änderungen hinaus ergaben sich im Geschäftsjahr 2023 keine Anpassungen.

Im Hinblick auf die Vermeidung potenzieller Interessenkonflikte gelten die Anforderungen des Aktiengesetzes sowie die Empfehlungen des DCGK auch bei der Fest- und Umsetzung sowie Überprüfung des Vergütungssystems. Die Mitglieder des Aufsichtsrats sowie aller Ausschüsse sind verpflichtet, jegliche Interessenkonflikte dem Aufsichtsrat mitzuteilen. In diesem Fall sind die betroffenen Personen bei Entscheidungen zu den konfliktbehafteten Punkten nicht zu beteiligen.

Leitlinien des Vorstandsvergütungssystems 2021

Das vom Aufsichtsrat der Porsche SE am 3. Dezember 2020 beschlossene und von der Hauptversammlung am 23. Juli 2021 gebilligte System zur Vergütung der Mitglieder des Vorstands („Vorstandsvergütungssystem 2021“) soll die strategische Zielsetzung der Porsche SE durch gezielte individuelle Incentivierung der Vorstandsmitglieder und Harmonisierung der Interessen zwischen Vorstand und Aktionären fördern. Zudem sollen durch das Vergütungssystem Anreize für eine nachhaltige Umsetzung der Unternehmensstrategie und damit eine positive Unternehmensentwicklung geschaffen werden. Das Vergütungssystem soll sich dabei an folgenden Leitlinien orientieren:

- Förderung der Porsche SE als ertragsstarke und wettbewerbsfähige Holding
- Horizontale Kompatibilität: Angemessenheit und Marktüblichkeit der Vorstandsvergütungen in Relation zu vergleichbaren Konzernen und Holdinggesellschaften
- Vertikale Kompatibilität: Berücksichtigung des Abstands der Vorstandsvergütungen zur Vergütung der ersten Führungsebene und der relevanten Gesamtbelegschaft.

Anwendung des Vorstandsvergütungssystems 2021

Im Berichtsjahr 2023 findet das Vorstandsvergütungssystem 2021 auf alle Vorstandsdiensverträge Anwendung. Im Zuge von Vertragsverlängerungen erfolgte bei Herrn Dr. Döss mit Wirkung zum 1. Januar 2021 sowie bei Herrn Pötsch mit Wirkung zum 1. Januar 2022 eine Umstellung auf das Vorstandsvergütungssystem 2021. Zuvor fand das Vorstandsvergütungssystem 2021 für diese beiden Vorstandsmitglieder noch keine Anwendung. Aus diesem Grund basieren die im Geschäftsjahr 2023 an Herrn Dr. Döss zur Auszahlung gekommenen Vergütungsbestandteile, die für Geschäftsjahre bis einschließlich 2020 gewährt wurden, noch nicht auf dem Vorstandsvergütungssystem 2021. Für Herrn Pötsch ergaben sich für den Berichtszeitraum keine Besonderheiten aus den bis Ende 2021 auf seine Bezüge anwendbaren vormaligen Vergütungsgrundsätze.

Das Vorstandsvergütungssystem 2021 der Porsche SE ist unter

www.porsche-se.com/unternehmen/corporate-governance/

veröffentlicht.

Soweit vom Vorstandsvergütungssystem 2021 abweichende, vormalige Vergütungsgrundsätze für den vorliegenden Vergütungsbericht von Relevanz sind, werden diese gesondert erläutert. Sofern kein gesonderter Hinweis besteht, beziehen sich die Angaben auf das Vorstandsvergütungssystem 2021.

Überprüfung der Angemessenheit des Vergütungssystems

Das Vorstandsvergütungssystem wird regelmäßig in Bezug auf Anpassungs- und Weiterentwicklungsbedürfnisse vom Aufsichtsrat – gestützt auf die Vorbereitung und Empfehlungen des Präsidialausschusses – geprüft und im Falle wesentlicher Änderungen, spätestens jedoch alle vier Jahre, der Hauptversammlung erneut zur Billigung vorgelegt.

Die Angemessenheit der Vergütung wird insbesondere vor dem Hintergrund der Aufgaben und Leistungen des Vorstandsmitglieds sowie der Lage der Gesellschaft beurteilt. Außerdem wird darauf geachtet, dass die Vergütung auf eine langfristige und nachhaltige Entwicklung der Gesellschaft ausgerichtet ist und die übliche Vergütung nicht ohne besondere Gründe übersteigt. In Bezug auf die Üblichkeit wird sowohl die horizontale Kompatibilität zu Vergleichsunternehmen als auch die vertikale Kompatibilität zu den Vergütungsstrukturen innerhalb der Porsche SE berücksichtigt.

Die Vergleichsgruppe für die Beurteilung der Marktüblichkeit wird dabei mit Blick auf die Kriterien Marktkapitalisierung, Bilanzsumme, Unternehmenssitz und Vergleichbarkeit der Branche bestimmt. Zu diesem Zweck werden zum einen mit Blick insbesondere auf die Marktkapitalisierung Vergleichsunternehmen, die im DAX gelistet sind (Dax-Vergleichsgruppe), sowie zum anderen mit Blick auf die Branche Beteiligungsmanagement ausgewählte Beteiligungsholding-Gesellschaften mit Sitz in Westeuropa (Holding-Vergleichsgruppe) herangezogen.

Im Rahmen der Weiterentwicklung des Vorstandsvergütungssystems 2021 wurde im Geschäftsjahr 2023 eine horizontale Kompatibilitätsprüfung anhand folgender Vergleichsunternehmen durchgeführt:

Unternehmen	Vergleichsgruppe	Unternehmen	Vergleichsgruppe
Adidas AG	Dax	Heidelberg Materials AG	Dax
Airbus SE	Dax	Henkel AG & Co. KGaA	Dax
Allianz SE	Dax	Indus Holding AG	Holding
Aurelius Equity Opportunities SE & Co. KGaA	Holding	Infineon Technologies AG	Dax
BASF SE	Dax	Linde PLC	Dax
Bayer AG	Dax	Mercedes-Benz Group AG	Dax
Bayerische Motoren Werke AG	Dax	Merck KGaA	Dax
Beiersdorf AG	Dax	MTU Aero Engines AG	Dax
Brenntag SE	Dax	Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft AG	Dax
Continental AG	Dax	Porsche AG	Dax
Covestro AG	Dax	Qiagen NV	Dax
Daimler Truck AG	Dax	RWE AG	Dax
Deutsche Bank AG	Dax	SAP SE	Dax
Deutsche Beteiligungs AG	Holding	Sartorius AG	Dax
Deutsche Börse AG	Dax	Siemens AG	Dax
Deutsche Post AG	Dax	Siemens Energy AG	Dax
Deutsche Telekom AG	Dax	Siemens Healthineers AG	Dax
E.ON SE	Dax	Symrise AG	Dax
Eurazeo S.A.	Holding	Volkswagen AG	Dax
Fresenius Medical Care AG & Co. KGaA	Dax	Vonovia SE	Dax
Fresenius SE & Co. KGaA	Dax	Wendel SE	Holding
Hannover Rück SE	Dax	Zalando SE	Dax

Im Rahmen des Vertikalvergleichs wird der Abstand der Vorstandsvergütung zur Vergütung der ersten Führungsebene und auch zur Vergütung der relevanten Gesamtbelegschaft berücksichtigt, jeweils auch unter Berücksichtigung der Vergütungsentwicklung im zeitlichen Verlauf. Als relevante Gesamtbelegschaft wird für Zwecke des Vertikalvergleichs die gesamte Belegschaft der Porsche SE unterhalb des Vorstands, d.h. einschließlich der

ersten Führungsebene, (jedoch ohne Berücksichtigung der Arbeitnehmer von Konzerngesellschaften) herangezogen („Gesamtbelegschaft“).

2. Bestandteile der Vorstandsvergütung im Geschäftsjahr 2023

Fixvergütung

Die Fixvergütung besteht aus dem Festgehalt, Nebenleistungen sowie grundsätzlich auch Leistungen zur Altersversorgung. Hintergrund der festen und damit erfolgsunabhängigen Vergütung ist es, den Mitgliedern des Vorstands ein angemessenes Grundeinkommen zu gewähren. Ein solches Grundeinkommen reduziert nach Ansicht des Aufsichtsrats die Wahrscheinlichkeit, dass Vorstandsmitglieder aus Sicht der Gesellschaft unangemessene Risiken eingehen.

Festgehalt

Das Festgehalt ist eine fixe, auf das gesamte Jahr bezogene Barvergütung, welche in zwölf gleichen monatlichen Raten ausgezahlt wird. Die Höhe des jeweiligen Festgehalts variiert dabei in Abhängigkeit von dem individuellen Verantwortungsbereich, dem individuellen Erfahrungshintergrund sowie den allgemeinen Marktverhältnissen in Bezug auf das vom Vorstandsmitglied vertretene Ressort und unter Berücksichtigung des zeitlichen Leistungsumfangs mit Blick auf etwaige bestehende Nebenleistungen.

Nebenleistungen

Darüber hinaus erhält jedes Vorstandsmitglied Sach- und sonstige Bezüge („Nebenleistungen“). Als Nebenleistungen werden im Wesentlichen die folgenden Leistungen gewährt:

- Jedem Vorstandsmitglied wird in der Regel ein Dienstwagen zur Verfügung gestellt, der auch privat genutzt werden kann. Eine Fahrzeugregelung kann entfallen, wenn das Vorstandsmitglied aufgrund einer Nebentätigkeit bei einem Drittunternehmen bereits Anspruch auf ein Dienstfahrzeug hat. Zur Quantifizierung der Dienstwagenüberlassung in den Vergütungstabellen wird auf

die steuerlichen Werte zurückgegriffen.

- Jedes Vorstandsmitglied hat zudem die Möglichkeit, weitere Firmenfahrzeuge entsprechend den für die erste Führungsebene geltenden Konditionen gegen ein vergünstigtes Nutzungsentgelt privat zu verwenden.
- Jedes Vorstandsmitglied ist in den Versicherungsschutz der von der Porsche SE abgeschlossenen Straf-Rechtsschutzversicherung und einer Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung für Organmitglieder (sog. „D&O-Versicherung“) einbezogen, außerdem in den Versicherungsschutz der von der Porsche SE abgeschlossenen Gruppenunfall-Versicherung, soweit nicht bereits aufgrund einer Nebentätigkeit des Vorstandsmitglieds für ein Drittunternehmen eine Unfallversicherung besteht.
- Jedes Vorstandsmitglied erhält einen Zuschuss zur Kranken- und Pflegeversicherung bis zur Höhe des Arbeitgeberanteils zu der gesetzlichen Kranken- und Pflegeversicherung, jedoch nur, sofern das Vorstandsmitglied nicht aufgrund einer (früheren) Doppelanstellung bereits einen entsprechenden Zuschuss aus einem anderen Vertragsverhältnis erhält oder erhalten hat.
- Jedes Vorstandsmitglied hat Anspruch auf Fortzahlung seiner Bezüge im Krankheitsfall für längstens zwölf Monate. Im Todesfall besteht ein Anspruch der Hinterbliebenen auf ein Sterbegeld in Höhe von sechs Monatsraten des Festgehalts.
- Die Vorstandsmitglieder erhalten gewisse Vergünstigungen bzw. Leistungen in geringfügigem Umfang, wie sie auch der ersten Führungsebene von Zeit zu Zeit gewährt werden.
- Außerdem trägt die Porsche SE Kosten für Unterbringung und Verpflegung für den Aufenthalt am Sitz der Porsche SE am Tag vor oder nach dem dienstlich veranlassten Aufenthalt am Sitz der Porsche SE.

Die Sach- und sonstigen Bezüge stehen allen Vorstandsmitgliedern grundsätzlich in gleicher Weise zu, die Gewährung einzelner Leistungen und die konkrete Höhe können indes je nach Situation/Ressort des Vorstandsmitglieds variieren.

Dem derzeitigen Vorstandsvorsitzenden ist es zusätzlich gestattet, zur Erfüllung seiner Aufgaben auf Kosten der Porsche SE per Charter-Flugzeug zum Sitz der Porsche SE an- und von dort wieder abzureisen.

Variable Vergütung (Vorstandsvergütungssystem 2021)

Grundsätze variable Vergütung

Den Vorstandsmitgliedern wird zusätzlich eine variable, erfolgsabhängige Vergütung in Form eines Leistungsbonus in Abhängigkeit von der Erreichung bestimmter finanzieller und nichtfinanzieller Leistungsziele gewährt. Der Bonus besteht aus einem kurzfristigen Bonus („STI“) und einem langfristigen Bonus („LTI“). Die Parameter für die beiden Komponenten sind überwiegend identisch. Der langfristige Bonus ist jedoch an zusätzliche langfristig orientierte Leistungskriterien geknüpft, von deren Erreichen seine Auszahlung abhängt („Auszahlungshürde“). Die variable Vergütung soll durch gezielte individuelle Incentivierung der Vorstandsmitglieder Anreize für eine nachhaltige Umsetzung der Unternehmensstrategie schaffen und dadurch die Porsche SE als ertragsstarke und wettbewerbsfähige Holding fördern.

Die Leistungsziele für den Bonus werden in individuellen Zielvereinbarungen mit den jeweiligen Vorstandsmitgliedern festgelegt. Die Zielvereinbarung wird jeweils vor Beginn eines jeden Geschäftsjahres zwischen Vorstand und Aufsichtsrat geschlossen und beinhaltet mehrere vom Aufsichtsrat festgelegte und aus der Geschäftsstrategie abgeleitete individuelle Leistungsziele und deren Gewichtung zueinander. Die individuellen Leistungsziele setzen sich dabei in erster Linie aus nichtfinanziellen Einzelzielen zusammen, können aber ggf. um ressort-

aufgabenbezogene finanzielle Leistungsziele ergänzt werden.

Neben den jährlich in der Zielvereinbarung festgelegten Leistungszielen fließt in die Ermittlung der Bonushöhe ein Ermessens-Multiplikator („Modifier“) ein. Den Modifier bestimmt der Aufsichtsrat nach billigem Ermessen auf der Grundlage einer Bewertung der wirtschaftlichen Lage und Entwicklung der Gesellschaft sowie der allgemeinen Leistung des Vorstandsmitglieds, soweit diese nicht bereits in den konkreten Einzelzielen der Zielvereinbarung erfasst sind.

Als Basis für die Bonusermittlung dient ein im Dienstvertrag festgelegter Zielbetrag, der eine Zielerreichung von 100 % zugrunde legt („Bonus-Zielbetrag“). Der Gesamtauszahlungsbetrag aus dem Bonus ist auf 150 % des Bonus-Zielbetrages begrenzt („Bonus-Cap“).

Die jeweilige Leistung eines Vorstandsmitglieds in Bezug auf die festgelegten Einzelziele der Zielvereinbarung und die korrespondierende Zielerreichung werden auf der Grundlage einer Skala in 25 %-Schritten mit Zielerreichungsgraden von 0 % bis 150 % bewertet, wobei soweit möglich, eine Messbarkeit der Zielerreichung angestrebt wird. Soweit eine Messbarkeit der Zielerreichung nicht vorgesehen ist, bestimmt der Aufsichtsrat die Zielerreichung nach pflichtgemäßem Ermessen.

Entsprechend der Gewichtung der einzelnen Leistungsziele zueinander wird aus den ermittelten einzelnen Zielerreichungsgraden ein Gesamtzielerreichungsgrad bestimmt, auf dessen Grundlage mit Hilfe des Bonus-Zielbetrags ein Zwischenbetrag errechnet wird.

Der so errechnete Zwischenbetrag wird mit dem festgelegten Modifier multipliziert und ergibt, begrenzt durch das Bonus-Cap, den Gesamtbonusbetrag:

$$\begin{aligned} & \text{Gesamtzielerreichungsgrad} \times \text{Bonus-} \\ & \text{Zielbetrag (in EUR)} \times \text{Modifier} = \\ & \text{Gesamtbonusbetrag} \\ & \text{(jedoch begrenzt durch Bonus-Cap)} \end{aligned}$$

Sofern der Gesamtzielerreichungsgrad < 50 % beträgt, wird kein Bonus für das entsprechende Geschäftsjahr (weder STI- noch LTI-Komponente) gewährt.

Im Falle von außergewöhnlichen Entwicklungen kann der Aufsichtsrat den ermittelten Gesamtbonusbetrag nach billigem Ermessen mittels Festlegung eines Sonderanpassungsfaktors von 0,8 bis 1,2 um bis zu 20 % erhöhen oder herabsetzen, wobei eine solche Erhöhung nicht durch das Bonus-Cap begrenzt ist.

Die Zielerreichung sowie der Gesamtbonusbetrag (unter Berücksichtigung des Modifizier und des Sonderanpassungsfaktors) werden in der Regel innerhalb von drei Monaten nach Ablauf des bonusrelevanten Geschäftsjahres festgestellt („festgesetzter Gesamtbonusbetrag“).

Kurzfristiger Bonus

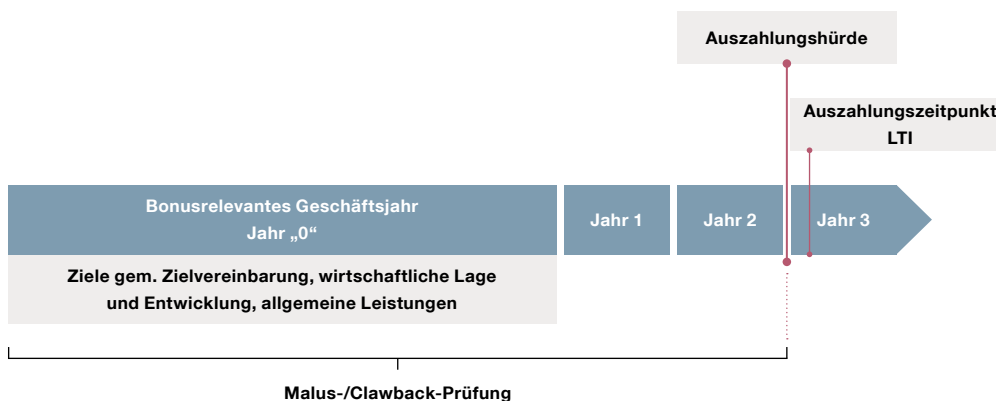
Ein Anteil von 40 % des festgesetzten Gesamtbonusbetrags bildet den STI, der – vorbehaltlich etwaiger Malus-Tatbestände (siehe hierzu Abschnitt „III. 6. Einhaltung Vergütungsobergrenzen“) – drei Monate nach Abschluss des bonusrelevanten Geschäftsjahres, jedoch nicht vor dem Ablauf des dritten Tages, der auf den Tag der Aufsichtsratssitzung folgt, in der der Konzernabschluss der Porsche SE gebilligt wird, zur Auszahlung kommt.

Langfristiger Bonus

Ein Anteil von 60 % des festgesetzten Gesamtbonusbetrags bildet den LTI, der nach Ablauf des bonusrelevanten Geschäftsjahres für weitere zwei Jahre zurückbehalten wird.

Er wird nach Ablauf des zweijährigen Zurückbehaltungszeitraums ausgezahlt, soweit nicht etwaige Malus-Tatbestände (siehe hierzu Abschnitt „III. 6. Einhaltung Vergütungsobergrenzen“) während der dreijährigen Bemessungsperiode (d.h. einschließlich des zweijährigen Zurückbehaltungszeitraums) zu einem Verfall oder einer Kürzung führen und nur sofern die Auszahlungshürde erreicht ist.

Die Auszahlungshürde ist erreicht, wenn ein positives Konzernergebnis vor Steuern oder ein anderes bestimmtes zuvor vom Aufsichtsrat festgelegtes Konzernergebnis vor Steuern im zweiten Geschäftsjahr, das auf das bonusrelevante Geschäftsjahr folgt, erzielt wird. Wird diese Auszahlungshürde nicht erreicht, entfällt der LTI vollständig. Ist die Auszahlungshürde erreicht, wird der LTI (vorbehaltlich Malus-Tatbeständen) zwei Jahre nach Fälligkeit des korrespondierenden STI zur Zahlung fällig, jedoch nicht vor dem Ablauf des dritten Tages, der auf den Tag der Aufsichtsratssitzung folgt, in der der Konzernabschluss der Porsche SE gebilligt wird, der maßgeblich für das Erreichen der Auszahlungshürde ist.



Sonderbonus

Der Aufsichtsrat kann dem Vorstandsmitglied nach pflichtgemäßem Ermessen für Sonderthemen, die besondere Leistungen erfordern, für das jeweils bevorstehende Geschäftsjahr, oder bei unterjährig auftretenden Sonderthemen aufgrund außerordentlicher Entwicklungen auch unterjährig, einen Sonderbonus aufgrund einer Sonderbonuszielvereinbarung in Aussicht stellen.

Variable Vergütung (im Berichtsjahr relevante vormalige Vergütungsgrundsätze)

Bis einschließlich zum Geschäftsjahr 2021 sah der Dienstvertrag von Herrn Pötsch keine variable Vergütung vor.

Herr Dr. Döss erhielt auch nach den vormals geltenden Vergütungsgrundsätzen eine variable Vergütung. Die Höhe der variablen Vergütung wurde vom Aufsichtsrat nach pflichtgemäßem Ermessen unter Berücksichtigung der Erreichung in Zielvereinbarungen festgelegter Ziele sowie der Geschäfts- und Ertragslage der Gesellschaft bestimmt. 40 % der vom Aufsichtsrat für das jeweilige abgelaufene Geschäftsjahr festgesetzten variablen Vergütung werden drei Monate nach Abschluss des entsprechenden Geschäftsjahres zur Zahlung fällig (kurzfristige variable Vergütung). Die übrigen 60 % werden grundsätzlich zwei Jahre nach Fälligkeit der kurzfristigen variablen Vergütung zur Zahlung fällig (langfristige variable Vergütung). Voraussetzung hierfür ist insbesondere, dass der Porsche SE Konzern in dem vor Fälligkeit der langfristigen variablen Vergütung abgeschlossenen Geschäftsjahr ein positives Konzernergebnis vor Steuern erwirtschaftet. Im Unterschied zum Vorstandsvergütungssystem 2021 sah die vormalige Vergütungsvereinbarung mit Herrn Dr. Döss somit insbesondere keine

Definition der Bestimmung der Zielerreichung unter Verwendung einer Skala in 25 %-Schritten mit Zielerreichungsgraden von 0 % bis 150 % sowie eines Modifiers vor. Die vormalige Vergütungsvereinbarung liegt der im Berichtsjahr ausgezahlten langfristigen variablen Vergütung LTI 2020 von Herrn Dr. Döss zugrunde.

Die im Geschäftsjahr 2023 zur Auszahlung gekommene variable Vergütung für das ehemalige Vorstandsmitglied Herrn von Hagen unterlag grundsätzlich denselben vormaligen Vergütungsgrundsätzen, die für Herrn Dr. Döss Anwendung fanden. Als zusätzliche Auszahlungsvoraussetzung für die langfristige variable Vergütung war neben einem positiven Konzernergebnis nach Steuern jedoch zusätzlich eine positive Nettoliquidität¹ der Porsche SE erforderlich. Im Zusammenhang mit dem Ausscheiden von Herrn von Hagen aus dem Vorstand der Porsche SE zum 30. Juni 2020 wurde vereinbart, dass diese Auszahlungsvoraussetzungen keine Anwendung mehr finden.

¹ Die negative Nettoliquidität entspricht der Nettoverschuldung.

3. Leistungen und Leistungszusagen im Zusammenhang mit der Beendigung der Vorstandstätigkeit

Leistungen bei vorzeitiger Vertragsbeendigung

Im Falle einer vorzeitigen Beendigung des Anstellungsvertrags (und der Vorstandstätigkeit) sind etwaige Zahlungen an das Vorstandsmitglied maximal auf den Wert von zwei Jahresgesamtvergütungen beschränkt („Abfindungs-Cap“), wobei die Zahlungen in keinem Fall mehr als die Vergütung entsprechend der Restlaufzeit des Anstellungsvertrags betragen dürfen. Die Jahresgesamtvergütung entspricht der Gesamtvergütung zum Zwecke der Überprüfung der Einhaltung der Maximalvergütung (siehe hierzu Abschnitt „III. 6. Einhaltung Vergütungsobergrenzen“). Für die Berechnung des Abfindungs-Caps ist auf die Gesamtvergütung des abgelaufenen Geschäftsjahres und gegebenenfalls auch auf die voraussichtliche Gesamtvergütung für das laufende Geschäftsjahr abzustellen.

Wird der Anstellungsvertrag aus einem vom Vorstandsmitglied zu vertretenden wichtigen Grund beendet, erfolgen keine Abfindungszahlungen an das Vorstandsmitglied. Eine etwaige Abfindungszahlung wird auf eine Karenzentschädigung angerechnet, die im Falle einer etwaigen Vereinbarung eines nachvertraglichen Wettbewerbsverbots zu zahlen ist.

Leistungszusagen an Vorstandsmitglieder für die reguläre Beendigung der Tätigkeit

Die Altersversorgungsmodelle der Vorstandsmitglieder unterscheiden sich je nach Eintrittsdatum des Vorstandsmitglieds.

Herr Pötsch erhält keine betriebliche Altersversorgung von der Porsche SE.

Herrn Dr. Döss wird eine gehaltsbezogene Ruhegeldzusage gewährt, aus welcher ein Pensionsan-

spruch in Höhe von 25 % aus einem vereinbarten ruhegeldfähigen Einkommen erwächst. Der prozentuale Anteil erhöht sich für jedes volle aktive Dienstjahr als Vorstandsmitglied um einen Prozentpunkt bis zu einer Höchstgrenze von 40 %. Herr Dr. Döss hat zum 31. Dezember 2023 einen Ruhegehaltsanspruch in Höhe von 33 % erreicht. Der Ruhegehaltsfall tritt durch Beendigung des Anstellungsvertrags nach Vollendung des 65. Lebensjahres und bei noch während der Laufzeit des Anstellungsvertrags eintretender dauernder Dienstunfähigkeit ein. Das Ruhegehalt wird in zwölf gleichen Monatsbeträgen bezahlt. Die Hinterbliebenenversorgung umfasst eine Witwenrente von 60 % des Ruhegehalts sowie eine Waisenrente in Höhe von 20 % des Ruhegehalts für jedes Kind, die sich auf 10 % für jedes Kind verringert, sofern eine Witwenrente gezahlt wird. Witwen- und Waisenrenten dürfen insgesamt den Betrag des Ruhegehalts nicht überschreiten. Waisenrenten sind insgesamt auf 80 % des Ruhegehalts begrenzt. Herr Dr. Döss behält nach Eintritt in den Ruhestand einen Anspruch auf die Überlassung eines Dienstfahrzeugs.

Herr Dr. Lattwein sowie Herr Meschke erhalten eine Direktzusage in Form einer arbeitgeberfinanzierten beitragsorientierten Leistungszusage, die auch neu eintretenden Vorstandsmitgliedern nach dem Vorstandsvergütungssystem 2021 zu gewähren ist. Herrn Dr. Lattwein steht ein jährlicher Versorgungsbeitrag in Höhe von 270 Tsd. € zu. Bis zum 1. April 2023 stand Herrn Meschke ein jährlicher Versorgungsbeitrag Höhe von 60 Tsd. € zu. Mit der im Geschäftsjahr erfolgten Änderung des Vorstandsdiensvertrags wurde dieser auf 180 Tsd. € erhöht. Die Erhöhung des Versorgungsbeitrags wirkt sich im Geschäftsjahr 2023 anteilig aus. Für das Eintrittsjahr sowie im Falle einer unterjährigen Beendigung des Vorstandsdiensverhältnisses wird der Versorgungsbeitrag anteilig geleistet. Der Versorgungsbeitrag wird für jedes Jahr des Bestehens des Anstellungsvertrags, längstens jedoch bis zur Vollendung des 62. Lebensjahres gezahlt. Die Versorgungsbeiträge bilden zusammen mit der diesen Beiträgen zuzurechnenden Verzinsung das Versorgungskapital. Das am Ende des Vorjahres erreichte

Versorgungskapital wird jährlich mit 4,0% verzinst. Die Versorgungszusage erstreckt sich auf die drei Versorgungsfälle Alter (Vollendung des 62. Lebensjahres), Eintritt einer vollen oder teilweisen Erwerbsminderung (im Sinne der gesetzlichen Rentenversicherung, aber bezogen auf die Tätigkeit als Vorstand, die voraussichtlich nicht weniger als sechs Monate andauert) und Tod. Ein Anspruch auf Versorgungsleistungen besteht nur für den Versorgungsfall, der zuerst eintritt und setzt zudem voraus, dass das Anstellungsverhältnis beendet und das Vorstandsmitglied aus den Diensten der Gesellschaft ausgeschieden ist. Anwartschaften aus der beitragsorientierten Leistungszusage aufgrund des Alters unterliegen grundsätzlich den gesetzlichen Unverfallbarkeitsregelungen (§ 1b Abs. 1 BetrAVG) und werden damit nach drei Jahren unverfallbar; für Invalidität

und Tod gilt abweichend hiervon hingegen eine sofortige vertragliche Unverfallbarkeit. Bei Eintreten eines Versorgungsfalles erhält das Vorstandsmitglied bzw. erhalten die Hinterbliebenen das Versorgungskapital als Einmalzahlung ausgezahlt. Herr Dr. Lattwein behält darüber hinaus nach Eintritt in den Ruhestand einen Anspruch auf die Überlassung eines Dienstfahrzeugs, sofern er aufgrund des Erreichens der Altersgrenze unmittelbar nach Beendigung des Anstellungsverhältnisses Leistungen aus der betrieblichen Altersversorgung der Porsche SE bezieht.

Die nachfolgende Tabelle enthält den Dienstzeitaufwand sowie den Barwert der Leistungsverpflichtung der im Berichtsjahr aktiven Vorstandsmitglieder nach IFRS.

in Tsd. €	Dienstzeit-	Barwert IFRS
	aufwand IFRS	
	2023	31.12.2023
Dr. Manfred Döss	266	3.087
Dr. Johannes Lattwein ¹	298	568
Lutz Meschke	161	322
	725	3.976

¹ Die angegebenen Beträge beziehen sich auf die Versorgungsvereinbarung zwischen der Porsche SE und Herrn Dr. Lattwein im Rahmen seiner Vorstandstätigkeit seit dem 1. Februar 2022. Die Beträge enthalten somit keine Versorgungszusagen, die einen Zeitraum bis zum 31. Januar 2022 betreffen. Solche Zusagen verursachten im Berichtsjahr einen Dienstzeitaufwand in Höhe von 29 Tsd. € und betreffen zum Stichtag eine Barwertverpflichtung in Höhe von 2.704 Tsd. €.

4. Gewährte und geschuldete Vergütung der im Geschäftsjahr 2023 aktiven Vorstandsmitglieder

In den nachfolgenden Tabellen sind die den im Geschäftsjahr 2023 aktiven Vorstandsmitgliedern gewährten beziehungsweise geschuldeten Vergütungen gemäß § 162 AktG ausgewiesen. Als gewährte und geschuldete Vergütung werden die Beträge angegeben, die im Berichtszeitraum fällig wurden und zugeflossen sind. Die Werte stellen somit die dem jeweiligen Vorstandsmitglied im Berichtsjahr tatsächlich zugeflossenen Beträge dar, unabhängig davon, für welches Geschäftsjahr die Vergütung festgesetzt und mithin verdient wurde. Die im Geschäftsjahr 2023 gewährte und geschuldete

Vergütung umfasst somit das Festgehalt sowie die Nebenleistungen für das Geschäftsjahr 2023, ggf. den kurzfristigen Bonus („STI“) für das Geschäftsjahr 2022 sowie ggf. den langfristigen Bonus („LTI“) für das Geschäftsjahr 2020. Der Aufwand bzw. Beitrag zur betrieblichen Altersversorgung ist den Vorstandsmitgliedern dagegen noch nicht zugeflossen.

Die im Berichtszeitraum erdiente Gesamtvergütung ist in Abschnitt „III. 5. Im Geschäftsjahr 2023 erdiente Vergütung des Vorstands“ zusätzlich dargestellt und bildet die Grundlage zur Überprüfung der Einhaltung der Maximalvergütung.

Hans Dieter Pötsch

Vorstandsvorsitzender (seit 1. November 2015)

	2023 ² in Tsd. €	2023 ¹ in %	2022 in Tsd. €	2022 ¹ in %
Festgehalt	775		700	
Nebenleistungen	288		350	
Summe Fixvergütung	1.063	76,3	1.050	100,0
Kurzfristiger Bonus				
STI 2022	330	23,7		
Summe variable Vergütung	330	23,7		
Gesamtvergütung gem. § 162 Abs. 1 AktG	1.393	100,0	1.050	100,0

¹ Die hier angegebenen relativen Anteile beziehen sich auf die Gesamtvergütung gem. § 162 Abs. 1 AktG.

² Zum 1. April 2023 wurde der Vorstandsdienstvertrag von Herrn Pötsch angepasst. Das Festgehalt wurde von jährlich 700 Tsd. € auf 800 Tsd. € und der Zielbonusbetrag von jährlich 500 Tsd. € auf 750 Tsd. € angehoben. Die Erhöhungen gelten im Geschäftsjahr 2023 zeitanteilig.

Bis zum 31. Dezember 2021 sah die Vergütungsvereinbarung mit Herrn Pötsch keine variable Vergütung vor. Mit Vertragsverlängerung zum 1. Januar 2022 erfolgte bei Herrn Pötsch eine Umstellung auf das Vorstandsvergütungssystem 2021. Von der durch Herrn Pötsch im Geschäftsjahr 2022 erstmals erdienten variablen Vergütung kam es im Geschäftsjahr 2023 zum Zufluss des STI 2022. Eine langfristige variable Vergütungskomponente wird Herrn Pötsch, vorbehaltlich der Erreichung der Auszahlungshürde, erstmals im Geschäftsjahr 2025

(LTI 2022) zufließen. Im Aufsichtsrat fand eine ausführliche Befassung zu den Leistungszielen von Herrn Pötsch statt. Eine Entscheidung über deren Erreichung erfolgte auf Basis einer Bewertung der durch Herrn Pötsch erbrachten individuellen Leistung nach pflichtgemäßem Ermessen.

Die nachfolgende Tabelle stellt die Herleitung des Gesamtbonusbetrags für das Geschäftsjahr 2022 dar, wovon 40 % auf den STI 2022 entfallen:

in Tsd. €

2022

Bonus-Zielbetrag			500
Individuelles Leistungsziel	Gewichtung in %	Zielerreichung in %	
Erarbeitung einer strategischen Planung	30	150	
Digitalisierung der Geschäftsprozesse	20	150	
Stärkung der Kapitalmarktattraktivität	20	125	
Weiterentwicklung der Arbeitgeberattraktivität und Mitarbeiterzufriedenheit	15	150	
Erarbeitung einer Management-Nachfolgeplanung	15	100	
Gesamtzielerreichung individueller Ziele in %			138
Zwischenbetrag			688
Modifier			1,0
Gesamtbonusbetrag unter Berücksichtigung Bonus Cap			688
Sonderanpassungsfaktor			1,2
Festgesetzter Gesamtbonusbetrag			825
davon STI 2022 (40 %)			330

Der Modifier betrug für das Geschäftsjahr 2022 1,0 und wurde sowohl vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Lage und der Entwicklung der Gesellschaft auf Basis des Konzernergebnisses nach Steuern für das Geschäftsjahr 2022 im Vergleich zum geplanten Konzernergebnis nach Steuern für das Geschäftsjahr 2022 als auch vor dem Hintergrund der allgemeinen individuellen Leistung im Geschäftsjahr 2022 nach billigem Ermessen durch den Aufsichtsrat festgelegt. Das Geschäftsjahr 2022 war maßgeblich durch den Erwerb von 25 % zuzüglich einer Aktie der Stammaktien der

Porsche AG und die Verhandlungen hierzu geprägt. Im Vorstand hat Herr Pötsch diese Transaktion einschließlich ihrer Finanzierung maßgeblich betreut. Um dieser außergewöhnlichen Entwicklung und der damit einhergehenden außergewöhnlichen Leistung von Herrn Pötsch, die für die Porsche SE im Geschäftsjahr 2022 zu einem überaus erfolgreichen Ergebnis geführt hat, Rechnung zu tragen, hat der Aufsichtsrat für Herrn Pötsch einen Sonderanpassungsfaktor von 1,2 nach billigem Ermessen festgelegt.

Dr. Manfred Döss

Vorstand für Recht und Compliance (seit 1. Januar 2016)

	2023 in Tsd. €	2023 ¹ in %	2022 in Tsd. €	2022 ¹ in %
Festgehalt	600		600	
Nebenleistungen	57		58	
Summe Fixvergütung	657	47,0	658	48,7
Kurzfristiger Bonus				
STI 2022	321	23,0		
STI 2021			304	22,5
Langfristiger Bonus				
LTI 2020	420	30,0		
LTI 2019			390	28,8
Summe variable Vergütung	741	53,0	694	51,3
Gesamtvergütung gem. § 162 Abs. 1 AktG	1.398	100,0	1.352	100,0

¹ Die hier angegebenen relativen Anteile beziehen sich auf die Gesamtvergütung gem. § 162 Abs. 1 AktG.

Die Herrn Dr. Döss im Geschäftsjahr 2023 zugeflossene variable Vergütung betrifft den STI für das Geschäftsjahr 2022 sowie den LTI für das Geschäftsjahr 2020. Die variable Vergütung 2020 wurde in Vorjahren durch den Aufsichtsrat auf Basis vormaliger Vergütungsgrundsätze festgelegt (siehe hierzu Abschnitt „III. 2. Bestandteile der Vorstandsvergütung im Geschäftsjahr 2023“, Unterabschnitt „Variable Vergütung (im Berichtsjahr relevante vormalige Vergütungsgrundsätze)“).

Die individuellen Leistungsziele von Herrn Dr. Döss umfassten sowohl in 2022 als auch in 2020 eine erfolgreiche und effiziente Verfahrensführung, die Weiterentwicklung der Organisation im Ressort „Recht und Compliance“ sowie die Mitarbeiterentwicklung. Im Aufsichtsrat fand eine ausführliche Befassung zu den Leistungszielen von Herrn Dr. Döss in Bezug auf die Geschäftsjahre 2022 und 2020 statt. Eine Entscheidung über deren Erreichung erfolgte auf Basis einer Bewertung der durch

Herrn Dr. Döss erbrachten individuellen Leistung nach pflichtgemäßem Ermessen.

In Bezug auf den LTI 2020 wurde durch den Aufsichtsrat ein Bonusbetrag in Höhe von 420 Tsd. € gewährt (Maximalbonusbetrag: 450 Tsd. €). Zudem wurde die Auszahlungshürde der LTI-Komponente 2020 erfüllt.

Die nachfolgende Tabelle stellt die Herleitung des Gesamtbonusbetrags für das Geschäftsjahr 2022 dar, wovon 40 % auf den STI 2022 entfallen:

			2022
in Tsd. €			
Bonus-Zielbetrag			600
Individuelles Leistungsziel	Gewichtung in %	Zielerreichung in %	
Erfolgreiche und effiziente Verfahrensführung	60	150	
Weiterentwicklung der Organisation im Ressort „Recht und Compliance“	25	100	
Mitarbeiterentwicklung	15	125	
Gesamtzielerreichung individueller Ziele in %			134
Zwischenbetrag			803
Modifier			1,0
Gesamtbonusbetrag unter Berücksichtigung Bonus Cap			803
Sonderanpassungsfaktor			1,0
Festgesetzter Gesamtbonusbetrag			803
davon STI 2022 (40 %)			321

Der Modifier betrug für das Geschäftsjahr 2022 1,0 und wurde sowohl vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Lage und der Entwicklung der Gesellschaft auf Basis des Konzernergebnisses nach Steuern für das Geschäftsjahr 2022 im Vergleich zum geplanten Konzernergebnis nach Steuern für das Geschäftsjahr 2022 als auch vor dem Hintergrund der allgemeinen individuellen Leistung

im Geschäftsjahr 2022 nach billigem Ermessen durch den Aufsichtsrat festgelegt. Außergewöhnliche Entwicklungen, die zu einer Anhebung oder Absenkung der variablen Vergütung führten, waren bei Herrn Dr. Döss nicht gegeben, so dass es zu keiner Anwendung des Sonderanpassungsfaktors gekommen ist.

Dr. Johannes Lattwein

Vorstand für Finanzen und IT (seit 1. Februar 2022)

	2023 in Tsd. €	2023 ¹ in %	2022 in Tsd. €	2022 ¹ in %
Festgehalt	800		550	
Nebenleistungen	122		107	
Summe Fixvergütung	922	75,0	657	100,0
Kurzfristiger Bonus				
STI 2022	308	25,0		
Summe variable Vergütung	308	25,0		
Gesamtvergütung gem. § 162 Abs. 1 AktG	1.230	100,0	657	100,0

¹ Die hier angegebenen relativen Anteile beziehen sich auf die Gesamtvergütung gem. § 162 Abs. 1 AktG.

Die Herrn Dr. Lattwein im Geschäftsjahr 2023 zugeflossene variable Vergütung betrifft den STI für das Geschäftsjahr 2022. Eine langfristige variable Vergütungskomponente wird Herrn Dr. Lattwein, vorbehaltlich der Erreichung der Auszahlungshürde, erstmals im Geschäftsjahr 2025 (LTI 2022) zufließen. Im Aufsichtsrat fand eine ausführliche Befassung zu den Leistungszielen von Herrn Dr. Lattwein statt.

Eine Entscheidung über deren Erreichung erfolgte auf Basis einer Bewertung der durch Herrn Dr. Lattwein erbrachten individuellen Leistung nach pflichtgemäßem Ermessen.

Die nachfolgende Tabelle stellt die Herleitung des Gesamtbonusbetrags für das Geschäftsjahr 2022 dar, wovon 40 % auf den STI 2022 entfallen:

			2022
in Tsd. €			
Bonus-Zielbetrag (anteilig)			458
Individuelles Leistungsziel	Gewichtung in %	Zielerreichung in %	
Weiterentwicklung der finanzwirtschaftlichen Unternehmenssteuerung	40	150	
Weiterentwicklung der Finanzorganisation	10	125	
Finanzwirtschaftliche Begleitung von Beteiligungsprojekten	35	150	
Mitarbeiterentwicklung	15	100	
Gesamtzielerreichung individueller Ziele in %			140
Zwischenbetrag			642
Modifier			1,0
Gesamtbonusbetrag unter Berücksichtigung Bonus Cap			642
Sonderanpassungsfaktor			1,2
Festgesetzter Gesamtbonusbetrag			770
davon STI 2022 (40 %)			308

Der Modifier betrug für das Geschäftsjahr 2022 1,0 und wurde sowohl vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Lage und der Entwicklung der Gesellschaft auf Basis des Konzernergebnisses nach Steuern für das Geschäftsjahr 2022 im Vergleich zum geplanten Konzernergebnis nach Steuern für das Geschäftsjahr 2022 als auch vor dem Hintergrund der allgemeinen individuellen Leistung im Geschäftsjahr 2022 nach billigem Ermessen durch den Aufsichtsrat festgelegt. Das Geschäftsjahr 2022 war maßgeblich durch den Erwerb von 25 % zuzüglich einer Aktie

der Stammaktien der Porsche AG und die Verhandlungen hierzu geprägt. Im Vorstand hat Herr Dr. Lattwein diese Transaktion einschließlich ihrer Finanzierung maßgeblich betreut. Um dieser außergewöhnlichen Entwicklung und der damit einhergehenden außergewöhnlichen Leistung von Herrn Dr. Lattwein, die für die Porsche SE im Geschäftsjahr 2022 zu einem überaus erfolgreichen Ergebnis geführt hat, Rechnung zu tragen, hat der Aufsichtsrat für Herrn Dr. Lattwein einen Sonderanpassungsfaktor von 1,2 nach billigem Ermessen festgelegt.

Lutz Meschke

Vorstand für Beteiligungsmanagement (seit 1. Juli 2020)

	2023 ² in Tsd. €	2023 ¹ in %	2022 in Tsd. €	2022 ¹ in %
Festgehalt	585		540	
Nebenleistungen	0		0	
Summe Fixvergütung	585	71,0	540	78,3
Kurzfristiger Bonus				
STI 2022	143	17,3		
STI 2021			150	21,7
Langfristiger Bonus				
LTI 2020	96	11,7		
Summe variable Vergütung	239	29,0	150	21,7
Gesamtvergütung gem. § 162 Abs. 1 AktG	824	100,0	690	100,0

¹ Die hier angegebenen relativen Anteile beziehen sich auf die Gesamtvergütung gem. § 162 Abs. 1 AktG.

² Zum 1. April 2023 wurde der Vorstandsdiensvertrag von Herrn Meschke angepasst. Das Festgehalt wurde von jährlich 540 Tsd. € auf 600 Tsd. € und der Zielbonusbetrag von jährlich 250 Tsd. € auf 500 Tsd. € sowie der jährliche Versorgungsbetrag von 60 Tsd. € auf 180 Tsd. € angehoben. Die Erhöhungen gelten im Geschäftsjahr 2023 zeitanteilig.

Die Herrn Meschke im Geschäftsjahr 2023 zugeflossene variable Vergütung betrifft den STI für das Geschäftsjahr 2022 sowie den LTI für das Geschäftsjahr 2020. Im Aufsichtsrat fand eine ausführliche Befassung zu den Leistungszielen von Herrn Meschke in Bezug auf die Geschäftsjahre 2022 und 2020 statt. Eine Entscheidung über deren Erreichung erfolgte auf Basis einer Bewertung der durch Herrn Meschke erbrachten individuellen Leistung nach pflichtgemäßem Ermessen.

Die nachfolgende Tabelle stellt die Herleitung des Gesamtbonusbetrags für das Geschäftsjahr 2022 dar, wovon 40 % auf den STI 2022 entfallen:

			2022
in Tsd. €			
Bonus-Zielbetrag			250
Individuelles Leistungsziel	Gewichtung in %	Zielerreichung in %	
Identifikation von Beteiligungsoportunitäten	25	150	
Weiterentwicklung der Investitionsstrategie	20	150	
Aktives Wertmanagement des Beteiligungsportfolios	40	150	
Mitarbeiterentwicklung	15	100	
Gesamtzielerreichung individueller Ziele in %			143
Zwischenbetrag			356
Modifier			1,0
Gesamtbonusbetrag unter Berücksichtigung Bonus Cap			356
Sonderanpassungsfaktor			1,0
Festgesetzter Gesamtbonusbetrag			356
davon STI 2022 (40 %)			143

Der Modifier betrug für das Geschäftsjahr 2022 1,0 und wurde sowohl vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Lage und der Entwicklung der Gesellschaft auf Basis des Konzernergebnisses nach Steuern für das Geschäftsjahr 2022 im Vergleich zum geplanten Konzernergebnis nach Steuern für das Geschäftsjahr 2022 als auch vor dem Hintergrund der allgemeinen individuellen Leistung im Geschäftsjahr 2022 nach billigem Ermessen durch den Aufsichtsrat festgelegt. Außergewöhnliche Entwicklungen, die zu einer Anhebung oder Absenkung der variablen Vergütung führten, waren bei Herrn Meschke nicht gegeben, so dass es zu keiner Anwendung des Sonderanpassungsfaktors gekommen ist.

Die nachfolgende Tabelle stellt die Herleitung des Gesamtbonusbetrags für das Geschäftsjahr 2020 dar, wovon 60 % auf den LTI 2020 entfallen:

			2020
in Tsd. €			
Bonus-Zielbetrag (anteilig)			125
Individuelles Leistungsziel	Gewichtung in %	Zielerreichung in %	
Überarbeitung des derzeitigen Investitionsansatzes	30	125	
Neustrukturierung des Beteiligungsmanagements	30	100	
Identifikation von Beteiligungsoportunitäten	10	150	
Aktives Wertmanagement des Beteiligungsportfolios	30	150	
Gesamtzielerreichung individueller Ziele in %			128
Zwischenbetrag			159
Modifier			1,0
Gesamtbonusbetrag unter Berücksichtigung Bonus Cap			159
Sonderanpassungsfaktor			1,0
Festgesetzter Gesamtbonusbetrag			159
davon LTI 2020 (60 %)			96

Der Modifier betrug für das Geschäftsjahr 2020 1,0 und wurde sowohl vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Lage und der Entwicklung der Gesellschaft auf Basis des Konzernergebnisses nach Steuern für das Geschäftsjahr 2020 im Vergleich zum geplanten Konzernergebnis nach Steuern für das Geschäftsjahr 2020 als auch vor dem Hintergrund der allgemeinen individuellen Leistung im Geschäftsjahr 2020 nach billigem Ermessen durch den Aufsichtsrat festgelegt. Außergewöhnliche Entwicklungen, die zu einer Anhebung oder Absenkung der variablen Vergütung führten, waren bei Herrn Meschke nicht gegeben, so dass es zu keiner Anwendung des Sonderanpassungsfaktors gekommen ist. Zudem wurde die Auszahlungshürde der LTI-Komponente 2020 erfüllt.

5. Im Geschäftsjahr 2023 erdiente Vergütung des Vorstands

Die nachfolgenden Tabellen enthalten neben der Fixvergütung die vertraglich erdienbaren variablen Ziel-, Minimal- und Maximalbeträge der Vergütungskomponenten, die durch die aktiven Vorstandsmitglieder im Geschäftsjahr 2023 bzw. 2022 erdienten, teilweise bedingten ein- und mehrjährigen variablen Vergütungskomponenten sowie den Dienstzeitaufwand aus Pensionszusagen nach IFRS. In Bezug auf die variablen Vergütungskomponenten werden im Gegensatz zu den Beträgen in Abschnitt „III. 4. Gewährte und geschuldete Vergütung der im

Geschäftsjahr 2023 aktiven Vorstandsmitglieder“ nicht die im Berichtszeitraum zugeflossenen Beträge, sondern die für den Berichtszeitraum festsetzbaren bzw. festgesetzten Gesamtbonusbeträge angegeben. Die Zielvergütung entspricht der Vergütung, die bei einer Gesamtzielerreichung von 100 % festgesetzt werden würde. Die erdiente Vergütung stellt die für das Geschäftsjahr tatsächlich festgesetzte Vergütung dar. Die erdiente Gesamtvergütung bildet die Grundlage für die Überprüfung der Einhaltung der Maximalvergütung (vgl. hierzu Abschnitt „III. 6. Einhaltung Vergütungsobergrenzen“).

Hans Dieter Pötsch¹

Vorstandsvorsitzender (seit 1. November 2015)

in Tsd. €	2023 Zielvergütung	2023 min.	2023 max.	2023 erdient	2023 in %	2022 erdient	2022 in %
Festgehalt	775	775	775	775		700	
Nebenleistungen	288	288	288	288		350	
Summe Fixvergütung	1.063	1.063	1.063	1.063	52,9	1.050	56,0
Kurzfristiger Bonus							
STI 2023	275	0	495	378	18,8		
STI 2022						330	17,6
Langfristiger Bonus							
LTI 2023	413	0	743	567	28,2		
LTI 2022						495	26,4
Summe variable Vergütung	688	0	1.238	945	47,1	825	44,0
Dienstzeitaufwand	0	0	0	0	0,0	0	0,0
Erdiente Gesamtvergütung	1.751	1.063	2.301	2.009	100,0	1.875	100,0

¹ Zum 1. April 2023 wurde der Vorstandsdienstvertrag von Herrn Pötsch angepasst. Das Festgehalt wurde von jährlich 700 Tsd. € auf 800 Tsd. € und der Zielbonusbetrag von jährlich 500 Tsd. € auf 750 Tsd. € angehoben. Die Erhöhungen gelten im Geschäftsjahr 2023 zeitanteilig.

Dr. Manfred Döss

Vorstand für Recht und Compliance (seit 1. Januar 2016)

in Tsd. €	2023 Zielvergütung	2023 min.	2023 max.	2023 erdient	2023 in %	2022 erdient	2022 in %
Festgehalt	600	600	600	600		600	
Nebenleistungen	57	57	57	57		58	
Summe Fixvergütung	657	657	657	657	38,2	658	33,4
Kurzfristiger Bonus							
STI 2023	240	0	432	318	18,5		
STI 2022						321	16,3
Langfristiger Bonus							
LTI 2023	360	0	648	477	27,8		
LTI 2022						482	24,4
Summe variable Vergütung	600	0	1.080	795	46,3	803	40,7
Dienstzeitaufwand	266	266	266	266	15,5	512	26,0
Erdiente Gesamtvergütung	1.523	923	2.003	1.718	100,0	1.973	100,0

Dr. Johannes Lattwein

Vorstand für Finanzen und IT (seit 1. Februar 2022)

in Tsd. €	2023 Zielvergütung	2023 min.	2023 max.	2023 erdient	2023 in %	2022 erdient	2022 in %
Festgehalt	800	800	800	800		550	
Nebenleistungen	122	122	122	122		107	
Summe Fixvergütung	922	922	922	922	39,8	657	37,1
Kurzfristiger Bonus							
STI 2023	280	0	504	439	18,9		
STI 2022						308	17,4
Langfristiger Bonus							
LTI 2023	420	0	756	658	28,4		
LTI 2022						462	26,1
Summe variable Vergütung	700	0	1.260	1.097	47,4	770	43,5
Dienstzeitaufwand	298	298	298	298	12,9	342	19,3
Erdiente Gesamtvergütung	1.919	1.219	2.479	2.317	100,0	1.768	100,0

Lutz Meschke¹

Vorstand für Beteiligungsmanagement (seit 1. Juli 2020)

in Tsd. €	2023 Zielvergütung	2023 min.	2023 max.	2023 erdient	2023 in %	2022 erdient	2022 in %
Festgehalt	585	585	585	585		540	
Nebenleistungen	0	0	0	0		0	
Summe Fixvergütung	585	585	585	585	43,2	540	55,5
Kurzfristiger Bonus							
STI 2023	175	0	315	243	17,9		
STI 2022						143	14,6
Langfristiger Bonus							
LTI 2023	263	0	473	364	26,9		
LTI 2022						214	22,0
Summe variable Vergütung	438	0	788	607	44,9	356	36,6
Dienstzeitaufwand	161	161	161	161	11,9	77	7,9
Erdiente Gesamtvergütung	1.184	746	1.534	1.353	100,0	973	100,0

¹ Zum 1. April 2023 wurde der Vorstandsdienstvertrag von Herrn Meschke angepasst. Das Festgehalt wurde von jährlich 540 Tsd. € auf 600 Tsd. € und der Zielbonusbetrag von jährlich 250 Tsd. € auf 500 Tsd. € sowie der jährliche Versorgungsbetrag von 60 Tsd. € auf 180 Tsd. € angehoben. Die Erhöhungen gelten im Geschäftsjahr 2023 zeitanteilig.

Zur Bemessung der variablen Vergütung für das Geschäftsjahr 2023 wurde die Erreichung der für das Geschäftsjahr 2023 festgelegten individuellen Leistungsziele durch den Aufsichtsrat beurteilt.

Im Aufsichtsrat fand eine ausführliche Befassung zu den Leistungszielen statt. Eine Entscheidung über deren Erreichung erfolgte auf Basis einer Bewertung der durch die Vorstandsmitglieder erbrachten individuellen Leistung. Sofern eine Messbarkeit der Zielerreichung nicht vorgesehen war, erfolgte diese Bewertung durch den Aufsichtsrat nach pflichtgemäßem Ermessen. Die vom Aufsichtsrat festgelegten individuellen Leistungsziele der Vorstandsmitglieder für das Geschäftsjahr 2023 einschließlich deren Zielerreichungsgrad sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst.

	Individuelle Leistungsziele 2023	Gewichtung in %	Zielerreichung in %
Hans Dieter Pötsch	Weiterentwicklung der strategischen Planung	30	150
	Stärkung der Kapitalmarktattraktivität	30	125
	Mitarbeiterentwicklung	20	125
	Managemententwicklung im Rahmen der Nachfolgeplanung	20	150
	Gesamtzielerreichungsgrad		138
Dr. Manfred Döss	Erfolgreiche und effiziente Verfahrensführung	60	150
	Fortentwicklung des Know-how-Managements im Ressort „Recht und Compliance“	10	125
	Weiterentwicklung des Legal Risk-Managements im Ressort „Recht und Compliance“	15	100
	Mitarbeiterentwicklung	15	100
	Gesamtzielerreichungsgrad		133
Dr. Johannes Lattwein	Weiterentwicklung der Finanzierungsstruktur	25	150
	Weiterentwicklung der Finanzprozesse	25	150
	Digitalisierung der Geschäftsprozesse	10	125
	Finanzwirtschaftliche Begleitung von Beteiligungsprojekten	20	150
	Stakeholder-Management	20	125
	Gesamtzielerreichungsgrad		143
Lutz Meschke	Identifikation von Beteiligungsoportunitäten	25	150
	Weiterentwicklung des Partneringkonzepts für Portfoliobeteiligungen	20	150
	Verankerung von ESG-Kriterien im Investitionsprozess	15	125
	Aktives Wertmanagement der Portfoliobeteiligungen	25	150
	Mitarbeiterentwicklung	15	100
	Gesamtzielerreichungsgrad		139

Hinsichtlich der Festlegung des Modifiers für das Geschäftsjahr 2023 erfolgte die Bewertung der wirtschaftlichen Lage und der Entwicklung der Gesellschaft auf Basis des Konzernergebnisses nach Steuern für das Geschäftsjahr 2023 im Vergleich zum geplanten Konzernergebnis nach Steuern für das Geschäftsjahr 2023. Die Bewertung der allgemeinen Leistungen der Vorstandsmitglieder im Geschäftsjahr 2023 erfolgte, sofern diese nicht bereits über die Bewertung der Einzelziele erfasst waren, nach billigem Ermessen.

Im Geschäftsjahr 2023 waren die Kapazitäten der Porsche SE insbesondere mit Integrationsmaßnahmen im Nachgang des Beteiligungserwerbs an der Porsche AG stark gebunden, mit denen auch Herr Dr. Lattwein maßgeblich befasst war. Gleichwohl gelang es Herrn Dr. Lattwein, ein hochkomplexes Projekt zu steuerlichen Sachverhalten mit einem Erstattungsbetrag von mehr als 200 Mio. € erfolgreich zum Abschluss zu bringen. Dieses war bei den vorab festgelegten Zielen für Herrn Dr. Lattwein noch nicht berücksichtigt worden und hat im Geschäftsjahr 2023 zu einem für die Porsche SE sehr positiven Ergebnis geführt. Der Aufsichtsrat ist daher der Auffassung, dass mit Blick auf Herrn Dr. Lattwein neben seinen herausragenden Erfolgen bei der Refinanzierung der Porsche SE mit den besonderen Leistungen im Zusammenhang mit dem Projekt zu steuerlichen Sachverhalten auch außergewöhnliche, unterjährige Entwicklungen vorliegen. Um dieser außergewöhnlichen Leistung Rechnung zu tragen, hat der Aufsichtsrat für Herrn Dr. Lattwein einen Sonderanpassungsfaktor von 1,1 nach billigem Ermessen festgelegt. Außergewöhnliche Entwicklungen waren im Geschäftsjahr 2023 bei Herrn Pötsch, Herrn Dr. Döss und Herrn Meschke nicht gegeben, so dass es zu keiner Erhöhung oder Herabsetzung der variablen Vergütung durch Anwendung des Sonderanpassungsfaktors gekommen ist. Die Auszahlungshürde für den LTI 2023 ist erreicht, wenn im Geschäftsjahr 2025 ein positives

Konzernergebnis vor Steuern erzielt wird. Die nachfolgende Tabelle stellt die Überleitung vom Bonus-Zielbetrag auf den für das Geschäftsjahr 2023 erdienten und durch den Aufsichtsrat festgesetzten Gesamtbonusbetrag für jedes Vorstandsmitglied dar:

in Tsd. €	Hans Dieter Pötsch ¹	Dr. Manfred Döss	Dr. Johannes Lattwein	Lutz Meschke ¹
Bonus-Zielbetrag	688	600	700	438
Gesamtzielerreichungsgrad individueller Ziele in %	138	133	143	139
Zwischenbetrag	945	795	998	607
Modifier	1,0	1,0	1,0	1,0
Gesamtbonusbetrag unter Berücksichtigung Bonus-Cap (150 %)	945	795	998	607
Sonderanpassungsfaktor	1,0	1,0	1,1	1,0
Festgesetzter Gesamtbonusbetrag	945	795	1.097	607
davon STI 2023 (40 %)	378	318	439	243
davon LTI 2023 (60 %)	567	477	658	364

¹ Zum 1. April 2023 wurden die Zielbonusbeträge von Herrn Pötsch und Herrn Meschke angepasst. Die Erhöhungen gelten im Geschäftsjahr 2023 zeitanteilig.

Die zum 31. Dezember 2023 erdienten noch nicht ausgezahlten LTIs setzten sich aus LTI-Komponenten für die in nachfolgender Tabelle dargestellten Geschäftsjahre zusammen. Die Auszahlung erfolgt nach Ablauf eines zweijährigen Zurückbehaltungszeitraums, soweit nicht etwaige Malus-Tatbestände während der dreijährigen Bemessungsperiode (d.h. einschließlich des zweijährigen Zurückbehaltungszeitraums) zu einem Verfall oder einer Kürzung führen und nur sofern die Auszahlungshürde erreicht ist (siehe hierzu auch Abschnitt „III. 2. Bestandteile der Vorstandsvergütung im Geschäftsjahr 2023“).

	Auszahlungszeitpunkt	Hans Dieter Pötsch	Dr. Manfred Döss	Dr. Johannes Lattwein	Lutz Meschke	Philipp von Hagen bis 30. Juni 2020
in Tsd. €						
LTI 2023	2026	567	477	658	364	
LTI 2022	2025	495	482	462	214	
LTI 2021	2024		455		225	25 ¹
		1.062	1.414	1.120	803	25

¹ Im Zusammenhang mit dem Ausscheiden von Herrn von Hagen aus dem Vorstand der Porsche SE im Geschäftsjahr 2020 wurde vereinbart, dass die ihm gemäß seinem Vorstandsstellungsvertrag bis zum Ende der Vertragslaufzeit am 28. Februar 2021 zustehenden vertraglichen Leistungen vollständig erfüllt werden. Infolgedessen erhält Herr von Hagen für den Zeitraum 1. Januar 2021 bis zum 28. Februar 2021 eine langfristige Vergütung in Höhe von 25 Tsd. € (LTI 2021). Die ursprünglich vorgesehenen Festsetzungs- bzw. Auszahlungsvoraussetzungen für die variablen Vergütungen (positives Konzernergebnis vor Steuern und positive Nettoliquidität der Porsche SE) werden nicht mehr angewendet.

6. Einhaltung Vergütungsobergrenzen

Maximalvergütung

Der Aufsichtsrat hat eine Maximalvergütung für den Gesamtvorstand in Höhe von 24 Mio. € für ein Jahr festgelegt.

Diese Maximalvergütung bildet den Wert ab, welcher dem Gesamtvorstand für die Vorstandstätigkeit für ein Geschäftsjahr maximal gemäß dem Vorstandsvergütungssystem 2021 gewährt werden darf und schließt sämtliche festen und variablen Vergütungsbestandteile (d.h. einschließlich etwaiger Sonderboni oder Bonusanpassungen aufgrund außerordentlicher Entwicklungen) mit ein. Die Höhe der Maximalvergütung setzt sich daher unter Berücksichtigung des Festgehalts, der für das jeweilige Geschäftsjahr verdienten, teilweise bedingten ein- und mehrjährigen variablen Vergütungskomponenten (STI und LTI und auch einschließlich etwaiger Sonderboni), sämtlicher Nebenleistungen sowie des Dienstzeitaufwands für Altersversorgungsleistungen zusammen.

Die durch den Gesamtvorstand im Geschäftsjahr 2023 erdiente, teilweise bedingte Vergütung beträgt in Summe 7 Mio. € und läge damit unterhalb der Vergütungsobergrenze.

Malus- und Clawback-Regelungen

Der Aufsichtsrat hat im Rahmen der vertraglichen Regelungen unter bestimmten Umständen die Möglichkeit, noch nicht ausbezahlte variable Vergütungsbestandteile einzubehalten („Malus“) oder diese – sofern bereits ausbezahlt – auch zurückzufordern („Clawback“).

Im Geschäftsjahr 2023 hat der Aufsichtsrat der Porsche SE keine variablen Vergütungsbestandteile von einzelnen Vorstandsmitgliedern einbehalten oder zurückgefordert. Bereits die tatbestandlichen Voraussetzungen für eine Einhaltung oder Rückforderung variabler Vergütungsbestandteile lag nicht vor.

7. Vergütung ehemaliger Vorstandsmitglieder im Geschäftsjahr 2023

Im Zusammenhang mit dem Ausscheiden von Herrn von Hagen aus dem Vorstand der Porsche SE zum 30. Juni 2020 wurde im Geschäftsjahr 2020 vereinbart, dass die ihm gemäß seines Vorstandsstellungsvertrages bis zum Ende der Vertragslaufzeit am 28. Februar 2021 zustehenden vertraglichen Leistungen vollständig erfüllt werden. Infolgedessen erhielt Herr von Hagen im Geschäftsjahr 2023 eine langfristige variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2020 in Höhe von 150 Tsd. € (150 Tsd. €). Die gewährte und geschuldete Vergütung im Geschäftsjahr 2023 betrug somit 150 Tsd. € (167 Tsd. €) und setzt sich zu 100 % aus variablen Vergütungsbestandteilen zusammen.

Der LTI 2020 wurde durch den Aufsichtsrat auf Basis vormaliger Vergütungsgrundsätze in 2021 festgesetzt (siehe hierzu Abschnitt „III. 2. Bestandteile der Vorstandsvergütung im Geschäftsjahr 2023“, Unterabschnitt „Variable Vergütung (im Berichtsjahr relevante vormalige Vergütungsgrundsätze)“). Die individuellen Leistungsziele von Herrn von Hagen umfassten die erfolgreiche Leitung und organisatorische sowie personelle Weiterentwicklung des Beteiligungsmanagements, die Weiterentwicklung und Operationalisierung der Investment-Strategie, die Weiterentwicklung der Positionierung der Porsche SE am Kapitalmarkt als leistungsfähige Beteiligungsplattform sowie die Steuerung und Organisation der Geschäftsführung der beherrschten Beteiligungen. Im Aufsichtsrat fand hierzu im Geschäftsjahr 2021 eine ausführliche Befassung zu den Leistungszielen statt. Eine Entscheidung über deren Erreichung erfolgte auf Basis einer Bewertung der durch Herrn von Hagen erbrachten individuellen Leistung nach pflichtgemäßem Ermessen. In Bezug auf den LTI 2020 wurde durch den Aufsichtsrat ein

Bonus in Höhe von 150 Tsd. € (Maximalbonusbetrag: 180 Tsd. €) gewährt. Die Fälligkeit richtet sich nach den üblichen im Dienstvertrag vereinbarten Zeitpunkten, die Auszahlungsvoraussetzungen (positives Konzernergebnis vor Steuern und – im Fall der langfristigen variablen Vergütung – zusätzlich positive Nettoliquidität¹ der Porsche SE) finden keine Anwendung mehr.

Dem ehemaligen Vorstandsmitglied Herrn Müller wurde im Geschäftsjahr 2023 eine Vergütung in Höhe von 14 Tsd. € (5 Tsd. €) in Form einer Überlassung eines Fahrzeugs zur privaten Nutzung gewährt, worauf nach seinem vormals bestehenden Dienstvertrag ein Anspruch besteht. Die Vergütung setzt sich somit zu 100 % aus fixen Vergütungsbestandteilen zusammen.

¹ Die negative Nettoliquidität entspricht der Nettoverschuldung.

IV. Vergütung des Aufsichtsrats

Aufsichtsratsvergütungssystem im Geschäftsjahr 2023

Die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder der Porsche SE ist in § 13 der Satzung festgesetzt und ist im Vergütungssystem für die Aufsichtsratsmitglieder, das von der Hauptversammlung im Geschäftsjahr 2021 bestätigt wurde, beschrieben. Die Aufsichtsratsmitglieder erhalten für ihre Tätigkeit ausschließlich eine fixe Vergütung, deren Höhe im Einzelnen von den übernommenen Aufgaben im Aufsichtsrat bzw. in dessen Ausschüssen abhängt.

Nach den in der Satzung festgelegten Regelungen beträgt die feste jährliche Grundvergütung für den Vorsitzenden des Aufsichtsrats 150 Tsd. €, für seinen Stellvertreter 100 Tsd. € und für jedes sonstige Mitglied des Aufsichtsrats 75 Tsd. €. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses erhält jährlich zusätzlich 100 Tsd. € und jedes andere Mitglied des Prüfungsausschusses jährlich jeweils zusätzlich 50 Tsd. €. Für die Tätigkeit in den übrigen Ausschüssen mit Ausnahme des Nominierungsausschusses und des (derzeit nicht gebildeten) Investitionsausschusses erhalten der Vorsitzende zusätzlich 50 Tsd. € und jedes andere Mitglied jeweils zusätzlich 25 Tsd. €. Übt ein Mitglied des Aufsichtsrats zur gleichen Zeit mehr als zwei Ämter in Ausschüssen aus, erhält es nur die Vergütung für die beiden am höchsten vergüteten Ämter.

Aufsichtsratsmitglieder, die nur während eines Teils des Geschäftsjahres dem Aufsichtsrat oder einem Ausschuss angehört haben oder den (stellvertretenden) Vorsitz innehatten, erhalten eine im Verhältnis der Zeit geringere Vergütung.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats werden in eine von der Gesellschaft unterhaltene D&O-Versicherung mit einbezogen, deren Prämien die Porsche SE bezahlt. Außerdem erstattet die Gesellschaft jedem Aufsichtsratsmitglied seine Auslagen sowie die

gegebenenfalls für die Vergütung oder Erstattung der Auslagen gesetzlich geschuldete Umsatzsteuer.

Die feste Vergütung ist nach Ablauf des jeweiligen Geschäftsjahres fällig. Auslagen sind unverzüglich zu erstatten. Weitere Aufschubzeiten für die Auszahlung von Vergütungsbestandteilen bestehen nicht.

Das Vergütungssystem für den Aufsichtsrat soll die Gesellschaft in die Lage versetzen, weiterhin unabhängige, qualifizierte Kandidaten mit wertvollen fach- und branchenspezifischen Kenntnissen für den Aufsichtsrat zu gewinnen und zu halten. Dies ist Voraussetzung für eine bestmögliche Ausübung der Beratungs- und Überwachungstätigkeit durch den Aufsichtsrat. Hierdurch soll ein wesentlicher Beitrag zur Förderung der Strategie und der langfristigen Entwicklung der Porsche SE geleistet werden.

Gewährte und geschuldete Vergütung der im Geschäftsjahr 2023 aktiven Aufsichtsratsmitglieder

Die nachfolgend dargestellten Vergütungen der gegenwärtigen Mitglieder des Aufsichtsrats der Porsche SE betreffen die im Geschäftsjahr 2023 bzw. 2022 gewährte und geschuldete Vergütung,

bei der es sich um die tatsächlich zugeflossenen Bezüge für die Tätigkeit im Aufsichtsratsgremium sowie für die Tätigkeit in Ausschüssen des Aufsichtsrats der Porsche SE im Geschäftsjahr 2022 bzw. 2021 handelt.

in Tsd. €	2023			2022
	Festvergütung	Vergütung für Ausschusstätigkeit	Gesamt	Gesamt
Dr. Wolfgang Porsche	150	66	216	200
Dr. Hans Michel Piëch	100	75	175	175
Prof. Dr. Ulrich Lehner	75	100	175	175
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	75	82	157	150
Mag. Josef Michael Ahorner	75		75	75
Mag. Marianne Heiß	75		75	75
Dr. Günther Horvath	75	16	91	75
Dr. Stefan Piëch (bis 30.6.2023)	75	16	91	75
Peter Daniell Porsche	75		75	75
Prof. KR Ing. Siegfried Wolf	75		75	75
Gesamt	850	355	1.205	1.150

Die gewährte Vergütung im Geschäftsjahr 2023, bei der es sich um die tatsächlich zugeflossenen Bezüge für die Tätigkeit im Aufsichtsratsgremium sowie für die Tätigkeit in Ausschüssen des Aufsichtsrats der Porsche SE im Geschäftsjahr 2022 handelt, erhöhte sich bei Herrn Dr. Wolfgang Porsche, bei Herrn Dr. Ferdinand Oliver Porsche, bei Herrn Dr. Günther Horvath und bei Herrn Dr. Stefan Piëch infolge der Einrichtung eines Ausschusses mit Blick auf die besondere Bedeutung des Erwerbs von Stammaktien der Porsche AG im Geschäftsjahr 2022. Frau Sophie Piëch wurde durch die Hauptversammlung am 30. Juni 2023 erstmals in den Aufsichtsrat der Porsche SE gewählt. Da die Aufsichtsratsvergütung für das Geschäftsjahr 2023 erst im Geschäftsjahr 2024 tatsächlich zufließt, ist Frau Sophie Piëch in obiger Tabelle nicht enthalten.

V. Vergleichende Darstellung der jährlichen Veränderung der Vergütung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats zur Ertragsentwicklung der Gesellschaft und zur durchschnittlichen Vergütung von Arbeitnehmern der Porsche SE

Die nachfolgende Tabelle stellt die prozentuale Veränderung der im jeweiligen Geschäftsjahr gewährten und geschuldeten Vergütung der gegenwärtigen und früheren Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder, der Ertragsentwicklung der Porsche SE und der durchschnittlichen Vergütung der Arbeitnehmer der Porsche SE auf Vollzeitäquivalenzbasis dar.

Die Entwicklung der Vergütung des Vorstands bzw. des Aufsichtsrats basiert auf der gewährten und geschuldeten Vergütung i. S. d. § 162 Abs. 1 S. 1 AktG, wie sie in den Tabellen im Abschnitt „III. 4. Gewährte und geschuldete Vergütung der im Geschäftsjahr 2023 aktiven Vorstandsmitglieder“ sowie in den Abschnitten „III. 7. Vergütung ehemaliger Vorstandsmitglieder im Geschäftsjahr 2023“ und „IV. Vergütung des Aufsichtsrats“ angegeben sind.

Die Ertragsentwicklung der Gesellschaft wird grundsätzlich anhand der Entwicklung des Jahresergebnisses der Porsche SE gemäß § 275 Abs. 2 Nr. 17 HGB dargestellt. Da das Konzernergebnis nach Steuern der Porsche SE als wesentliche Steuerungsgröße dient und auch die variable Vorstandsvergütung beeinflusst, wird zudem die Entwicklung des Konzernergebnisses nach Steuern dargestellt.

Für die Entwicklung der durchschnittlichen Vergütung der Arbeitnehmer wird auf den Kreis der Mitarbeiter der Porsche SE unterhalb des Vorstands, d.h. einschließlich der ersten Führungsebene, (jedoch ohne Berücksichtigung der Arbeitnehmer von Konzerngesellschaften) abgestellt. Die Vergütung von Teilzeitarbeitskräften wird auf Vollzeitäquivalente hochgerechnet.

	Veränderung 2023 gegenüber 2022	Veränderung 2022 gegenüber 2021	Veränderung 2021 gegenüber 2020	Veränderung 2020 gegenüber 2019	Veränderung 2019 gegenüber 2018
Vorstandsvergütung					
Hans Dieter Pötsch	32,7% ¹	39,0%	-7,4%	-1,0%	-5,8%
Dr. Manfred Döss	3,4%	3,9%	43,1%	-3,1%	-17,1%
Dr. Johannes Lattwein (seit 1.2.2022)	87,3% ¹				
Lutz Meschke (seit 1.7.2020)	19,3% ¹	14,3% ¹	123,6% ²		
Philipp von Hagen (bis 30.6.2020)	-10,0% ²	-52,2% ²	-60,5% ²	0,2%	3,4%
Matthias Müller (bis 30.4.2018)	200,0% ³		-100,0% ²	-58,5% ²	-99,0% ²
Aufsichtsratsvergütung					
Dr. Wolfgang Porsche	8,0% ⁴	0,0%	0,0%	0,0%	50,2%
Dr. Hans Michel Piëch	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	103,1%
Prof. Dr. Ulrich Lehner	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	31,5%
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	4,6% ⁴	0,0%	0,0%	0,0%	50,2%
Mag. Josef Michael Ahorner (seit 4.7.2018)	0,0%	0,0%	0,0%	101,7% ²	
Mag. Marianne Heiß (seit 15.5.2018)	0,0%	0,0%	0,0%	58,0% ²	
Dr. Günther Horvath (seit 13.3.2018)	21,3% ⁴	0,0%	0,0%	24,1% ²	
Dr. Stefan Piëch (seit 4.7.2018; bis 30.6.2023)	21,3% ⁴	0,0%	0,0%	101,7% ²	
Peter Daniell Porsche (seit 4.7.2018)	0,0%	0,0%	0,0%	101,7% ²	
Prof. KR Ing. Siegfried Wolf (seit 11.4.2019)	0,0%	0,0%	37,7% ²		
Ertragsentwicklung					
Jahresergebnis der Porsche SE (HGB)	-64,9%	398,0%	17,2%	-10,8%	64,1%
Konzernergebnis nach Steuern der Porsche SE	-7,2% ⁵	20,3% ⁵	74,0%	-40,5%	26,3%
Entwicklung der durchschnittlichen Mitarbeitervergütung					
Gesamtbelegschaft Porsche SE	-16,5%	14,4%	1,7%	4,9%	-3,7%

¹ Veränderungen ergeben sich insbesondere infolge des erstmaligen Zuflusses kurzfristiger oder langfristiger variabler Vergütungskomponenten.

² Veränderungen ergeben sich insbesondere aus dem Zeitpunkt des Eintritts bzw. im Zusammenhang mit dem Ausscheiden aus dem Vorstand bzw. Aufsichtsrat.

³ Die Vergütung entfällt vollständig auf die Überlassung eines Fahrzeugs zur privaten Nutzung. Infolge der unterjährigen Inanspruchnahme dieses Überlassungsanspruchs im Geschäftsjahr 2022 und mithin einer nur zeitanteiligen Vergütung, ergibt sich die Veränderung 2023 gegenüber 2022.

⁴ Veränderungen ergeben sich infolge der Einrichtung eines Ausschusses mit Blick auf die besondere Bedeutung des Erwerbs von Stammaktien der Porsche AG.

⁵ Das Konzernergebnis nach Steuern der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2022 wurden aufgrund der retrospektiven Anwendung von IAS 28 für die durch die Porsche SE gehaltenen und vormals nach IFRS 5 klassifizierten Vorzugsaktien der Volkswagen AG und aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 17 angepasst. Infolgedessen erhöhte sich auch die im Vorjahr berichtete Entwicklung des Konzernergebnisses nach Steuern der Porsche SE von 4,8 % auf 20,3 %.

Stuttgart, den 14. März 2024

Porsche Automobil Holding SE

Der Vorstand

Der Aufsichtsrat

Nachhaltigkeit im Porsche SE Konzern

Verantwortung zu nachhaltigem Handeln

Fundamentale Leitlinien des Porsche SE Konzerns sind sein unternehmerischer Geist und sein Engagement als verantwortungsvoller Investor. Gegründet auf seiner unternehmerischen Tradition will der Porsche SE Konzern mit seinem Handeln eine positive Wirkung zur nachhaltigen Wertschaffung erzielen.

Der Porsche SE Konzern orientiert sich dabei an seiner ökonomischen, sozialen, und ökologischen Verantwortung gegenüber seinen Mitarbeitern, Geschäftspartnern und der Gesellschaft. Verantwortungsvolles, integriertes und ethisch korrektes Handeln ist aus Sicht des Porsche SE Konzerns ein wesentlicher Treiber für unternehmerischen Erfolg. Das gilt insbesondere in der Rolle als Investor. Durch die hohen, an sich selbst gestellten Anforderungen in den Bereichen Umwelt, Soziales und Unternehmensführung (Environmental, Social and Governance; „ESG“) schafft der Porsche SE Konzern ein Umfeld, das nachhaltiges Wirtschaften ermöglicht und fördert.

Der für alle Mitarbeiter einschließlich des Vorstands verbindliche Verhaltenskodex („Code of Conduct“) stellt die Grundlage für verantwortungsvolles und nachhaltiges Handeln des Porsche SE Konzerns dar. Der Code of Conduct ist auf der Internetseite der Porsche SE unter

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

zugänglich.

Grundlagen der Berichterstattung

Nachhaltigkeitsaspekte aus den Bereichen Umwelt, Soziales und Unternehmensführung sind im Porsche SE Konzern ein wichtiger Bestandteil der Unternehmensführung und -strategie. Die Berichterstattung fokussiert sich auf relevante Nachhaltigkeitsaspekte für die Porsche SE und für die im Konzernabschluss der Porsche SE vollkonsolidierten Unternehmen, die ausschließlich Zwischenholdinggesellschaften umfassen. In Bezug auf die weiteren Beteiligungen des Porsche SE Konzerns liegt keine Beherrschung¹ vor (vgl. Konzernabschluss der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2023, Anhangangabe [3] „Konzernkreis“).

Die Porsche SE ist mangels Erfüllung der entsprechenden Anwendungsvoraussetzungen nicht zur Abgabe einer nichtfinanziellen (Konzern-)Erklärung gemäß § 289b HGB bzw. § 315b HGB für das Geschäftsjahr 2023 verpflichtet. Bei der vorliegenden Berichterstattung handelt es sich nicht um eine freiwillige Abgabe einer nichtfinanziellen (Konzern-)Erklärung. Die Berichterstattung dient vielmehr dazu, interessierten Stakeholdern Informationen zum Umgang der Porsche SE mit Nachhaltigkeitsaspekten zur Verfügung zu stellen.

¹ Beherrschung im Sinne des IFRS 10



Nachhaltigkeitsorganisation auf Ebene des Porsche SE Konzerns

Der Vorstandsvorsitzende der Porsche SE ist für das Thema Nachhaltigkeit gesamtverantwortlich. Daneben verantworten die weiteren Mitglieder des Vorstands die für ihre Ressorts besonders relevanten Nachhaltigkeitsaspekte.

Der Aufsichtsrat hat Frau Mag. Marianne Heiß zur ESG-Expertin des Gremiums ernannt und damit der Bedeutung von Nachhaltigkeitsaspekten Rechnung getragen. Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr den Themenbereich Nachhaltigkeit bei seiner Arbeit berücksichtigt. In diesem Zusammenhang wird auf den im Geschäftsbericht veröffentlichten Bericht des Aufsichtsrats verwiesen.

Zudem hat der Aufsichtsrat entsprechend den Vorgaben des Vorstandsvergütungssystems in den Zielvereinbarungen für die variable Vorstandsvergütung auch Nachhaltigkeitsziele berücksichtigt. Es wird insoweit auch auf den im Geschäftsbericht veröffentlichten Vergütungsbericht verwiesen.

Ausführungen zur Zusammensetzung und Arbeitsweise des Vorstands und des Aufsichtsrats einschließlich dessen Kompetenzprofils sind in der Erklärung zur Unternehmensführung, die als Teil des zusammengefassten Konzernlageberichts im Geschäftsbericht veröffentlicht ist, enthalten.

Nachhaltigkeitsstrategie auf Ebene des Porsche SE Konzerns

Die Porsche SE verfolgt das übergeordnete Ziel einer nachhaltigen Wertschaffung für ihre Aktionäre. Zur Stärkung der Resilienz der Porsche SE sollen dabei auch potenzielle Risiken im Zusammenhang mit negativen Auswirkungen unternehmerischen Handelns auf Umwelt und Gesellschaft mitigiert werden. Die Porsche SE verfolgt daher das Ziel einer nachhaltigen Unternehmensführung und einer Implementierung von Nachhaltigkeitsaspekten sowohl für ihren Holdingbetrieb als auch für Investitionsentscheidungen.

Als reine Holdinggesellschaft ohne beherrschenden Einfluss¹ auf ihre operativ tätigen Beteiligungsunternehmen unterscheidet die Porsche SE hinsichtlich ihrer Nachhaltigkeitsstrategie zwischen ihrem Holdingbetrieb („Holdingebene“) und ihren Kern- und Portfoliobeteiligungen („Beteiligungsebene“).

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

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

¹ Beherrschung im Sinne des IFRS 10

Holdingebene

Bei der Identifizierung relevanter Nachhaltigkeitsaspekte werden die Interessen verschiedener Stakeholdergruppen des Porsche SE Konzerns beachtet. Die Porsche SE berücksichtigt hierbei unter anderem Erkenntnisse aus Investorenanfragen und -roadshows, Analystengesprächen, dem Shareholder-Dialog mit Beteiligungen, Mitarbeitergesprächen und Presseanfragen.

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

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

Da der in Deutschland ansässige Holdingbetrieb des Porsche SE Konzerns keine Unternehmen aus dem produzierenden oder rohstoff- und energieintensiven Gewerbe umfasst, sind insbesondere Umwelt- und Sozialaspekte auf Holdingebene nicht oder nur sehr eingeschränkt relevant. Beispielsweise sind die durch den reinen Holdingbetrieb der Porsche SE verursachten CO₂-Emissionen¹ vergleichsweise gering. Aufgrund der zentralen gesellschaftlichen Herausforderungen, die sich im Zusammenhang mit dem Klimawandel ergeben, werden die CO₂-Emissionen auf Holdingebene im Abschnitt „Klimaschutz“ beschrieben. Zudem wird über die Dekarbonisierungsstrategien auf Ebene der Kernbeteiligungen berichtet.

Insbesondere auch in Vorbereitung auf die Anforderungen nach der neuen Richtlinie (EU) 2022/2464 hinsichtlich der Nachhaltigkeitsberichterstattung von Unternehmen (Corporate Sustainability Reporting Directive; „CSRD“) entwickelt die Porsche SE ihre Nachhaltigkeitsstrategie, die Nachhaltigkeitsorganisation sowie die Nachhaltigkeitsberichterstattung laufend weiter.

¹ Die Verwendung des Begriffs CO₂-Emissionen in diesem Kapitel schließt die Betrachtung weiterer klimaschädlicher Treibhausgase wie zum Beispiel Methan (CH₄) und Lachgas (N₂O) mit ein.

Beteiligungsebene

Mangels beherrschenden Einflusses¹ kann die Porsche SE auf eine nachhaltige Unternehmensführung ihrer Beteiligungsunternehmen lediglich im Rahmen des Shareholder-Dialogs und im Rahmen der Gremienarbeit hinwirken. Die Porsche SE nimmt dabei die Rolle eines verantwortungsvollen Investors ein, um in Zusammenarbeit mit ihren Partnern die Resilienz ihres Beteiligungsportfolios auch in Bezug auf potenzielle Nachhaltigkeitsrisiken zu stärken. Die Investitionsstrategie steht im Zentrum der Unternehmensstrategie der Porsche SE. Die Nachhaltigkeitsstrategie der Porsche SE ist insoweit insbesondere auch darauf gerichtet, Nachhaltigkeitsaspekte im Zusammenhang mit Investitionsentscheidungen zu berücksichtigen. Hierdurch sollen potenzielle Risiken im Zusammenhang mit negativen Auswirkungen unternehmerischen Handelns auf Umwelt und Gesellschaft mitigiert werden.

Vor dem Erwerb von Beteiligungen werden regelmäßig Due Diligence Prüfungen mit Hilfe von externen Beratern (einschließlich spezialisierter Nachhaltigkeitsberater) durchgeführt, die auch Umweltaspekte, Sozialbelange und Unternehmensführungspraktiken umfassen können. Die Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten ist fester Bestandteil des Investitionsprozesses und in einer internen Gesellschaftsrichtlinie verankert.

Die Porsche SE investiert in zukunftsfähige Geschäftsmodelle und stellt so Wachstumskapital für ihre Portfoliobeteiligungen zur Verfügung, die zum Übergang zu einer nachhaltigen Wirtschaft beitragen können. Neben den beiden Kernbeteiligungen hat sich der Porsche SE Konzern in den letzten Jahren an mehreren Unternehmen beteiligt, die wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte in ihrem Geschäftsmodell verankert haben. So streben etwa die European Transport Solutions S.à r.l. und INRIX Inc. mit ihren Softwarelösungen und ihrem Datenangebot eine Optimierung von Verkehrsflüssen und Transportrouten an, wodurch ein wesentlicher Beitrag zur

Reduktion des Ressourcenverbrauchs sowie zur Verringerung von Emissionen geleistet werden kann. Ein weiteres Beispiel für den Beitrag zur Nachhaltigkeit sind die innovativen 3D-Druck-Lösungen unserer Beteiligungen Markforged und Seurat Technologies, die einen effizienteren Ressourceneinsatz in der Produktion sowie eine Reduktion von Emissionen durch eine Verkürzung von Lieferketten ermöglichen. Zudem hat sich die Porsche SE im Geschäftsjahr 2023 an ABB E-mobility beteiligt. Als ein weltweit führender Anbieter von Ladelösungen für Elektrofahrzeuge, der mit über 50.000 verkauften Gleichstrom-Ladestationen über die größte installierte Basis an Schnellladegeräten im Markt verfügt, leistet ABB E-mobility einen wichtigen Wachstumsbeitrag im Bereich der Elektromobilität.

Der Kategorie Portfoliobeteiligungen werden zudem Beteiligungen der Porsche SE an Private Equity und Venture Capital Fonds zugeordnet. Durch die Porsche SE gezeichnete Fonds werden nach nachhaltigkeitsbezogenen Investitionsrichtlinien verwaltet und mindestens als sogenannte Artikel-8-Fonds gemäß Verordnung (EU) 2019/2088 (Sustainable Finance Disclosure Regulation; „SFDR“) eingestuft. Teilweise sind die Fonds zudem auf explizite Nachhaltigkeitsziele gemäß Artikel 9 der SFDR ausgerichtet.

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

¹ Beherrschung im Sinne des IFRS 10

Nachhaltigkeitsstrategie und -organisation auf Ebene der Kernbeteiligungen

Aufgrund der signifikanten Bedeutung der Kernbeteiligungen für das Beteiligungsportfolio der Porsche SE wird nachfolgend die Nachhaltigkeitsstrategie und -organisation auf Ebene der Kernbeteiligungen wiedergegeben. Es handelt sich dabei um Textauszüge aus dem Geschäftsbericht und dem Nachhaltigkeitsbericht des Volkswagen Konzerns für das Geschäftsjahr 2023 sowie dem Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht des Porsche AG Konzerns für das Geschäftsjahr 2023.

Volkswagen AG

Der Volkswagen Konzern hat vielfältig Einfluss auf ökologische, soziale und ökonomische Systeme auf globaler, regionaler und lokaler Ebene und übernimmt aktiv Verantwortung, um einen Beitrag zu deren Tragfähigkeit zu leisten. Dafür hat der Volkswagen Konzern seine Unternehmensführung nachhaltig ausgerichtet und die dafür erforderlichen Management-Strukturen etabliert.

Auch in der Volkswagen Konzernstrategie NEW AUTO ist das Ziel, Mobilität für heutige und für kommende Generationen nachhaltig zu gestalten, fest verankert. Die Dekarbonisierung des Unternehmens und vor allem des Produktportfolios ist ein wesentlicher Bestandteil dieser Konzernstrategie und dort als Fokusbereich mit der Basisinitiative „ESG, Decarbonization and Integrity“ verankert. Als Ergebnis einer Wesentlichkeitsanalyse hat der Volkswagen Konzern neben der Dekarbonisierung die folgenden Fokusbereiche identifiziert: Kreislaufwirtschaft, Lieferkette und Menschenrechte, Menschen in der Transformation, Vielfalt sowie Integrität.

Der Volkswagen Konzern hat ein durchgängiges Nachhaltigkeitsmanagement etabliert. Die hiermit verbundenen Strukturen, Prozesse und Verantwortlichkeiten sind in einer spezifischen Volkswagen Konzernrichtlinie kodifiziert. Zu den Kernelementen

gehören die Übernahme der funktionsübergreifenden Gesamtverantwortung für Nachhaltigkeit durch den Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG, die Festlegung der Zuständigkeit der Ressortvorstände für spezifische Managementkonzepte mit Nachhaltigkeitsbezug sowie der neu ernannte Chief Sustainability Officer auf Ebene des Volkswagen Konzerns. Nachhaltigkeit ist Teil des sogenannten TOP-10-Programms auf Ebene des Volkswagen Konzerns und wird über die strategische Steuerungsstruktur der Volkswagen Konzernstrategie NEW AUTO gelenkt. Dabei werden die Inhalte regelmäßig evaluiert und im Vorstand des Volkswagen Konzerns berichtet.

Des Weiteren koordiniert die Volkswagen Konzernfunktion „Nachhaltigkeit“ alle nachhaltigkeitsrelevanten Aktivitäten sowie das konzernweite und funktionsübergreifende Netzwerk für Nachhaltigkeit. Über definierte Kernprozesse wird der Austausch mit Volkswagen Konzernfunktionen, Marken sowie Gesellschaften strukturiert.

Der Nachhaltigkeitsbeirat nimmt auf Ebene des Volkswagen Konzerns eine herausgehobene Stellung ein. Er unterstützt den Volkswagen Konzern bei wichtigen strategischen Nachhaltigkeitsthemen und setzt sich aus international renommierten Persönlichkeiten aus Wissenschaft, Politik und Gesellschaft zusammen. Das Mandat des bisherigen Nachhaltigkeitsbeirats ist Ende 2022 ausgelaufen. Im Berichtsjahr wurde mit seiner strategischen und personellen Neuausrichtung begonnen.

Für ausführliche weitere Informationen zum Thema Nachhaltigkeit im Volkswagen Konzern wird auf den Geschäftsbericht und den Nachhaltigkeitsbericht des Volkswagen Konzerns für das Geschäftsjahr 2023 verwiesen. Diese sind auf der Internetseite der Volkswagen AG unter

<https://www.volkswagen-group.com/de/finanzberichte-und-publikationen-16121>

abrufbar.

Porsche AG

Die Porsche AG hat das Unternehmen gemäß der Nachhaltigkeitsstrategie 2030 weiterentwickelt und die Aktivitäten im Bereich Nachhaltigkeit im Berichtsjahr weiter ausgebaut. Übergreifendes Ziel ist es, Nachhaltigkeit in der Breite des unternehmerischen Handelns noch stärker zu verankern.

Die Nachhaltigkeitsstrategie 2030 fasst wesentliche Herausforderungen für den Porsche AG Konzern in sechs Strategiefeldern zusammen: Dekarbonisierung, Kreislaufwirtschaft, Perspektivenvielfalt, Partner der Gesellschaft, Nachhaltige Lieferkette sowie Steuerung und Transparenz. Der Porsche AG Konzern richtet sein Engagement eng an diesen Handlungsfeldern aus. Dadurch möchte der Porsche AG Konzern seiner Verantwortung gerecht werden, nachhaltiges und wertschaffendes Wachstum zu stärken und seinen ökologischen Fußabdruck kontinuierlich zu senken. Im Blickpunkt stehen dabei stets die Auswirkungen der eigenen Geschäftstätigkeit und die Erwartungen der Stakeholder über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg.

Nachhaltigkeit ist im Porsche AG Konzern mit einer klaren internen Struktur und definierten Zuständigkeiten in die Organisation eingebettet. Die Grundlage dafür bildet eine entsprechende Konzernrichtlinie. Sie regelt für den gesamten Porsche AG Konzern verbindlich die Organisation, die internen Abläufe, das Themenmanagement, die Projektumsetzung und die Kommunikation der relevanten Nachhaltigkeitsthemen. Verantwortlich für das Thema Nachhaltigkeit ist der Vorstandsvorsitzende, unterstützt vom Vorstand für Produktion und Logistik sowie von der Vorständin für Beschaffung. Die Abteilung „Nachhaltigkeit“ verantwortet die Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie und entwickelt sie kontinuierlich weiter. Außerdem ist sie die Schnittstelle zum Volkswagen Konzern und vertritt dort das Nachhaltigkeitsmanagement des Porsche AG Konzerns. Auf Ebene des Porsche AG Konzerns verantworten zudem weitere Abteilungen sowie Steuer-, Lenkungs- und Arbeitskreise bestimmte Nachhaltigkeitsgebiete, wie die Ausarbeitung der Strategieausrichtung oder die Kommunikation.

Ein weiteres zentrales Gremium ist der „Porsche Nachhaltigkeitsbeirat“. Die externen Fachleute aus Wirtschaft, Wissenschaft, Politik und Zivilgesellschaft beraten regelmäßig den Vorstand und das Top-Management des Porsche AG Konzerns bei der strategischen Ausrichtung auf Nachhaltigkeit. Die Mitglieder sind unabhängig, nicht weisungsgebunden sowie vom Vorstand mit weitgehenden Informations-, Konsultations- und Initiativrechten ausgestattet.

Für ausführliche weitere Informationen zum Thema Nachhaltigkeit im Porsche AG Konzern wird auf den Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht des Porsche AG Konzerns für das Geschäftsjahr 2023 verwiesen. Dieser ist auf der Internetseite der Porsche AG unter

<https://investorrelations.porsche.com/de/financial-figures/>

abrufbar.

Relevante Nachhaltigkeitsaspekte auf Holdingebene

Arbeitnehmerbelange

Förderung von Sicherheit und Gesundheit

Die Sicherheit und Gesundheit der Mitarbeiter stehen für die Porsche SE an oberster Stelle. Die Verantwortung für den Personalbereich obliegt dem Vorstandsvorsitzenden der Porsche SE, der zudem die Funktion des (Arbeits-)Sicherheitsbeauftragten innehat. Die Porsche SE gewährleistet ein Arbeitsumfeld, das den geltenden Bestimmungen zur Arbeitssicherheit und dem Gesundheitsschutz entspricht. Durch die Implementierung von Präventions- und Gesundheitsförderungsmaßnahmen fördert die Porsche SE die Gesundheit, Leistungsfähigkeit und Arbeitszufriedenheit ihrer Mitarbeiter. Hierzu zählen Angebote zur betrieblichen Gesundheitsförderung, zu medizinischen Untersuchungen und Präventionsprogrammen sowie zu Fitnessangeboten. Darüber hinaus wurde ein modernes Arbeitsplatzkonzept nach aktuellen ergonomischen und arbeitssicherheitsrelevanten Empfehlungen umgesetzt. Weder im Berichtsjahr noch im Vorjahr kam es zu Arbeitsunfällen und arbeitsbedingten Verletzungen, Erkrankungen oder Todesfällen.

Attraktives Arbeitsumfeld, Qualifikation und Weiterbildung

Zur Gewinnung und Bindung von Mitarbeitern ist die Attraktivität der Porsche SE als Arbeitgeber ein bedeutender Faktor. Wesentliche Grundlage für ein attraktives Arbeitsumfeld ist eine Unternehmenskultur, die einen wertschätzenden und respektvollen Umgang fördert.

Neben einer an Tarifverträge angelehnten oder darüber hinausgehenden, attraktiven und fairen Vergütung aller Mitarbeiter, hat die Porsche SE ein System zur betrieblichen Altersvorsorge mit arbeit-

geberfinanzierten Beiträgen sowie die Möglichkeit der Nutzung weiterer arbeitnehmerfinanzierter Bausteine etabliert. Für Mitarbeiter bestehen individuelle Angebote zur Weiterentwicklung. Diese umfassen insbesondere interne und externe Schulungen und Workshops, die Teilnahme an Fachveranstaltungen und Konferenzen, die Förderung ausgewählter berufsbegleitender Weiterbildungsmaßnahmen, die Nutzung persönlicher Coachings sowie bedarfsorientierte Sprachkurse. Alle Führungskräfte nehmen an einem internen Managemententwicklungsprogramm zur Bildung eines einheitlichen Führungsverständnisses teil.

Sozialschutz sowie Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben

Alle Mitarbeiter des Porsche SE Konzerns fallen unter den in Deutschland geltenden Sozialschutz, der insbesondere folgende Aspekte umfasst: Erholungsurlaub, Urlaub aus familiären Gründen, Elternzeit, Ruhestand sowie Verdienstverluste aufgrund von Krankheit, Arbeitslosigkeit, Arbeitsunfällen und Erwerbsunfähigkeit. Darüber hinaus leistet die Porsche SE neben dem System zur betrieblichen Altersvorsorge einschließlich einer Hinterbliebenenversorgung eine befristete Lohnfortzahlung an die Hinterbliebenen im Todesfall. Jeder Mitarbeiter des Porsche SE Konzerns ist außerdem in den Versicherungsschutz der von der Porsche SE abgeschlossenen Gruppenunfall-Versicherung einbezogen. Alle Mitarbeiter des Porsche SE Konzerns haben einen über den gesetzlich vorgesehen Umfang hinausgehenden Anspruch auf 30 Tage Erholungsurlaub im Jahr. Der Schutz der Rechte der Arbeitnehmer wird im Porsche SE Konzern durch eine professionelle Personalorganisation gefördert.

In Bezug auf die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben besteht im Porsche SE Konzern neben flexiblen Arbeitszeiten grundsätzlich die Möglichkeit flexible Arbeitszeitmodelle (Altersteilzeit- und Teilleistungsregelungen) zu nutzen. Mit der prinzipiellen Einführung einer dauerhaften Regelung zum mobilen Arbeiten wurde darüber hinaus mehr Flexibilität

und eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben für die Mitarbeiter geschaffen.

Gleichbehandlung und Diversität

Ein von Respekt und Toleranz geprägtes Arbeitsumfeld ist die Basis des Unternehmenserfolgs des Porsche SE Konzerns. Der Porsche SE Konzern wahrt, schützt und fördert die Gleichbehandlung aller Mitarbeiter und ein Arbeitsumfeld, welches keinen Raum für Diskriminierung zum Beispiel aufgrund des persönlichen Hintergrunds, des Alters, des Geschlechts, einer Behinderung, der Rasse oder der ethnischen Herkunft, der Religion, der sexuellen Orientierung oder anderer persönlicher Merkmale zulässt. Insbesondere gilt dies für sämtliche das Arbeitsverhältnis betreffende Themen, vor allem die Einstellung, Beförderung, Vergütung und Beendigung von Arbeitsverhältnissen. Die Auswahl, Einstellung und Förderung der Mitarbeiter erfolgen allein auf der Grundlage von Qualifikation und Fähigkeiten.

Jede Form der Belästigung (zum Beispiel sexuelle Belästigung oder Ausgrenzung) sowie der Einsatz unlauterer Mittel (zum Beispiel Drohungen, Nötigungen oder physische Gewalt) werden strikt abgelehnt und unter keinen Umständen geduldet. Gegenseitiger Respekt und Vertrauen sind für den Porsche SE

Konzern zentrale Werte. Ein Auftreten unter und gegenüber Mitarbeitern, welches erniedrigend, beleidigend oder in einer anderen Form respektlos sein könnte, wird nicht akzeptiert.

Diese Grundlagen der Zusammenarbeit gelten nicht nur für alle Mitarbeiter der Porsche SE untereinander, sondern auch im Umgang mit Dritten.

Die Ziele und das Diversitätskonzept für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats der Porsche SE, einschließlich der Zielgröße für den Frauenanteil, werden nach Auffassung der Gesellschaft gegenwärtig vollständig erfüllt. Der Aufsichtsrat hat zudem unter anderem ein Diversitätskonzept beschlossen, mit dem eine vielfältige Besetzung des Vorstands angestrebt wird. Für die beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands hat der Vorstand zudem entsprechende Zielgrößen und Umsetzungsfristen für den Frauenanteil festgelegt. Es wird auf die entsprechenden Ausführungen in der Erklärung zur Unternehmensführung verwiesen, die als Teil des zusammengefassten Konzernlageberichts im Geschäftsbericht veröffentlicht ist. Zum 31. Dezember 2023 beträgt der Anteil weiblicher Mitarbeiter des Porsche SE Konzerns 40,4 % (43,9 % zum 31. Dezember 2022). Zudem besteht folgende Altersstruktur der Mitarbeiter:

Altersstruktur im Porsche SE Konzern

in %	31. Dezember 2023	31. Dezember 2022
Unter 30 Jahren	11	10
30 bis 50 Jahren	72	75
Über 50 Jahren	17	15

Compliance

Compliance-Management und -Organisation

Die Regeltreue oder Compliance bildet eine wesentliche Grundlage nachhaltiger Unternehmensführung und hat für die Porsche SE höchste Priorität. Die Einhaltung von Gesetzen, sonstigen Rechtsnormen, dem Code of Conduct, Gesellschaftsrichtlinien und sonstigen unternehmensinternen Regelungen gehört zu den Grundprinzipien unternehmerischen Handelns der Porsche SE und ist Teil der Unternehmenskultur. Zudem richten Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche SE ihre Arbeit an den Grundsätzen, Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Codex („DCGK“) zur Leitung und Überwachung von Unternehmen aus. Die Porsche SE befolgt die Empfehlungen des DCGK sowohl hinsichtlich seiner auf die Einzelgesellschaft bezogenen Empfehlungen als auch hinsichtlich seiner konzernbezogenen Empfehlungen in dem jeweils in der Erklärung zum DCGK und etwaigen Aktualisierungen zum Ausdruck kommenden Umfang. Es wird zudem auf die Erklärung zur Unternehmensführung verwiesen, die als Teil des zusammengefassten Konzernlageberichts im Geschäftsbericht veröffentlicht ist. Die Erklärung zur Unternehmensführung ist ebenso wie die jährliche Entsprechenserklärung zu den Empfehlungen des DCGK zudem auf der Internetseite der Porsche SE unter

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

abrufbar.

Zur Steuerung der Compliance-Risiken hat die Porsche SE ein Compliance-Managementsystem implementiert. Zentraler Bestandteil des Compliance-Managementsystems bildet der Code of Conduct der Porsche SE. Dieser enthält die zentralen Grundsätze für rechts- und regelkonformes Handeln und dient damit den Mitarbeitern als Orientierungshilfe für die tägliche Arbeit im Umgang

mit Kollegen, Geschäftspartnern sowie Dritten. Der Code of Conduct gilt verpflichtend für alle Mitarbeiter einschließlich des Vorstands der Porsche SE. Ergänzt und konkretisiert wird der Code of Conduct durch interne Gesellschaftsrichtlinien zur Compliance. Darüber hinaus müssen sämtliche Gesellschaftsrichtlinien im Einklang mit dem Code of Conduct stehen.

Das Compliance-Managementsystem der Porsche SE umfasst zudem die Compliance-Organisation mit festgelegten Rollen und Verantwortlichkeiten, im Unternehmen eingerichtete Maßnahmen und Prozesse sowie entsprechende Berichtswege. Hierdurch sollen präventiv regelkonformes Verhalten von Mitarbeitern sichergestellt und Compliance-Verstöße vermieden werden. Zudem ist das Compliance-Managementsystem darauf gerichtet, potenziell regelwidriges Verhalten aufzuklären, abzustellen und zu ahnden. Das Compliance-Managementsystem wird durch das Tax-Compliance-Managementsystem („Tax-CMS“) und das Information-Security-Managementsystem („ISMS“) ergänzt. Diese sind zudem Teil der Risikosteuerung der Porsche SE. Es wird in diesem Zusammenhang auch auf den Abschnitt „Risikomanagement- und Internes Kontrollsystem des Porsche SE Konzerns“ des Kapitels „Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung“ im zusammengefassten Konzernlagebericht verwiesen. Die Mitarbeiter der Porsche SE werden in Bezug auf diese Systeme regelmäßig informiert, geschult und fortgebildet.

Für die Compliance-Organisation der Porsche SE zeichnet das Vorstandsressort „Recht und Compliance“ verantwortlich. Die Aufgabe des Vorstands für Recht und Compliance besteht darin, an den Gesamtvorstand der Porsche SE in allen Fragen der Compliance zu berichten, präventive Maßnahmen zu ergreifen, sie zu steuern, zu überwachen und auf Regeleinhaltung hinzuwirken.

Der Vorstand für Recht und Compliance ist zugleich der Compliance-Beauftragte der Gesellschaft. Die Porsche SE hat darüber hinaus ein Compliance Council eingerichtet, welches sich aus dem Vorstand

für Recht und Compliance und leitenden Mitarbeitern der Fachbereiche zusammensetzt. Das Compliance Council unterstützt den Vorstand Recht und Compliance bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben, insbesondere bei der Überwachung der Einhaltung der auf die Gesellschaft und ihre Mitarbeiter anwendbaren gesetzlichen Regelungen. Ein weiterer Fokus des Compliance Council liegt auf der Prävention von möglichen Compliance-Verstößen und der Reaktion auf diese. Die interne Gesellschaftsrichtlinie „Compliance“ hält die zuständigen organisatorischen Einheiten und Entscheidungsträger im Hinblick auf Compliance-relevante Vorgänge fest. Unterstützt wird die Compliance-Organisation zudem durch die in das Risikomanagementsystem integrierte Interne Revision.

Das Compliance Council hat sich im Geschäftsjahr 2023 in seinen Sitzungen neben der Weiterentwicklung des Compliance-Managementsystems der Porsche SE insbesondere mit allgemeinen Compliance-relevanten Themen beschäftigt.

Der Vorstand informiert den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend über alle für das Unternehmen relevanten Fragen einschließlich der Compliance des Unternehmens. Der Aufsichtsrat hat einen Prüfungsausschuss eingerichtet, der die Beratung und Beschlüsse des Aufsichtsrats für bestimmte Themen vorbereitet und sich unter anderem mit der Compliance befasst. Der Prüfungsausschuss überwacht die Wirksamkeit des Risikomanagementsystems sowie des Internen Revisions- und Compliance-Managementsystems. Weitere Ausführungen zur Arbeitsweise des Vorstands und des Aufsichtsrats sind in der Erklärung zur Unternehmensführung, die als Teil des zusammengefassten Konzernlageberichts im Geschäftsbericht veröffentlicht ist, enthalten.

Nachfolgend wird zu ausgewählten Compliance-Aspekten der Porsche SE berichtet.

Wahrung von Menschenrechten

Die Einhaltung und Achtung der Menschenrechte sind für den Porsche SE Konzern einschließlich ihrer jeweiligen Organe nicht verhandelbar und werden daher als integrale Bestandteile des Handelns des Porsche SE Konzerns und seiner Mitarbeiter gesehen. Der Porsche SE Konzern wahrt, schützt und fördert die Würde, Gleichheit und Freiheit jedes Einzelnen, indem er sich zu der Achtung der Persönlichkeitsrechte, wie insbesondere des Rechts der freien Meinungsäußerung und dem Schutz der Privatsphäre, verpflichtet. Ebenfalls wird die Gleichbehandlung aller Mitarbeiter gefördert und die Diversität innerhalb des Unternehmens gewahrt. Von jedem Mitarbeiter wird erwartet, die Würde und Persönlichkeitsrechte eines jeden Menschen zu respektieren. Auch die Geschäftspartner des Porsche SE Konzerns sollen diesen Werten und Verpflichtungen folgen.

Bekämpfung von Korruption und Bestechung

Korruption beeinträchtigt fairen Wettbewerb, verhindert Innovation und Fortschritt und schadet damit der Wirtschaft und der Gesellschaft. Aus diesem Grund lehnt die Porsche SE jede Form von korruptem und unternehmensschädigendem Verhalten, insbesondere zur Erlangung von Vorteilen im Wettbewerb, ab. Die Porsche SE lehnt Bestechung wie auch jede Form der Gewährung bzw. Annahme eines unangemessenen Vorteils ab. Bereits der Anschein einer unangemessenen Verhaltensweise muss vermieden werden.

Der Porsche SE Konzern erwartet deshalb zu jedem Zeitpunkt von seinen Mitarbeitern ein Handeln, das den geltenden Antikorruptionsgesetzen entspricht.

Die Mitarbeiter der Porsche SE sollen keine persönlichen Vorteile in Form von finanziellen oder sonstigen Zuwendungen annehmen, fordern, anbieten oder gewähren, vor allem, wenn dadurch die Eignung, sachgerechte, objektive Entscheidungen zu treffen, in Frage gestellt werden kann. Insbesondere

im Umgang mit Geschenken und Einladungen ist besondere Vorsicht geboten. Diese dürfen nur in einem in der Geschäftspraxis üblichen und angemessenen Rahmen angenommen und angeboten werden.

Im Umgang mit Behörden, Amtsträgern und Politikern verhält sich der Porsche SE Konzern transparent, rechtlich korrekt und einwandfrei, und verhindert jeglichen Anschein von unrechtmäßiger Beeinflussung (Korruption und Bestechung). Dazu gehört auch, dass keine Zahlungen zur Beschleunigung von routinemäßigen Amtshandlungen (Facilitation Payments) geleistet werden. Dies gilt auch dann, wenn solche Zuwendungen oder Zahlungen vermeintlich üblich sind.

Darüber hinaus verzichtet der Porsche SE Konzern auf Spenden oder Zuwendungen an politische Parteien.

Bekämpfung von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung

Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung sind nicht nur mit Schäden für die Wirtschaft und Gesellschaft verbunden, sondern können auch erhebliche Folgen für alle Beteiligten haben. Deshalb nimmt die Porsche SE das Risiko der Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung sehr ernst, unterstützt die internationale Staatengemeinschaft im Kampf gegen Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung und will verhindern, dass sie für Geldwäschezwecke missbraucht werden kann. Die Porsche SE achtet auf transparente und offene Zahlungsströme. Wann immer die Porsche SE mit Geschäftspartnern tätig wird, handelt sie mit größter Sorgfalt und in Übereinstimmung mit nationalen und internationalen Geldwäschevorschriften und Vorschriften zur Bekämpfung der Terrorismusfinanzierung. Hierzu hat die Porsche SE Maßnahmen implementiert, die ein regelkonformes Verhalten sicherstellen sollen. So überprüft der Porsche SE Konzern insbesondere im Rahmen der Identifikation, des Erwerbs, des Managements und der Veräußerung von Beteiligungen

durch einen KYC (Know Your Customer)-Prozess die Identität und Seriosität der mit ihm interagierenden Geschäftspartner, Unternehmen und weiterer Dritter, um sich von dem rechtmäßigen Ursprung derer Betriebsmittel zu überzeugen. Sofern Hinweise über ein verdächtiges Verhalten von Geschäftspartnern oder anderen Dritten vorliegen, wird umgehend der Geldwäschebeauftragte der Porsche SE kontaktiert. Die Mitarbeiter der Porsche SE werden regelmäßig zur Bekämpfung von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung geschult.

Vermeidung von Interessenkonflikten

Entscheidungen werden bei der Porsche SE im Interesse des Unternehmens und seiner Stakeholder nach bestem Wissen und Gewissen auf Grundlage objektiver und sachlicher Kriterien getroffen. Damit unvereinbar ist die Verfolgung oder Berücksichtigung persönlicher oder eigener finanzieller Interessen, die das Urteilsvermögen unangemessen beeinflussen können und verhindern, dass Entscheidungen im Interesse des Unternehmens getroffen werden. Bereits der Anschein eines persönlichen Interessenkonflikts kann dem Unternehmen Schaden zufügen und muss deshalb vermieden werden.

Ein Interessenkonflikt kann unter Umständen bereits bei der Ausübung einer Nebentätigkeit, eines Amtes oder durch Beteiligung an einem anderen Unternehmen vorliegen. Die Mitarbeiter des Porsche SE Konzerns sind verpflichtet, mögliche oder tatsächliche Interessenkonflikte offenzulegen, sodass gemeinsam eine angemessene Lösung entwickelt werden kann. In bestimmten Fällen ist die Zustimmung gemäß Arbeitsvertrag bzw. bei Mitgliedern des Vorstands durch den Aufsichtsrat erforderlich. Jedes Vorstandsmitglied legt Interessenkonflikte dem Aufsichtsrat gegenüber unverzüglich offen und informiert die anderen Vorstandsmitglieder hierüber. Dies gilt insbesondere für Vorstandsmitglieder, die auch Leitungs- oder Kontrollorganen anderer Unternehmen, einschließlich dem Volkswagen Konzern bzw. dem Porsche AG Konzern, angehören.

Steuerehrlichkeit

Für das Wohl der Gesellschaft sind Steuern unerlässlich. Der Porsche SE Konzern ist sich seiner gesellschaftlichen Verantwortung bei der Erfüllung seiner steuerlichen Pflichten bewusst. Aus diesem Grund werden die nationalen und internationalen Vorschriften zum Steuer- und Abgabenrecht eingehalten und im Rahmen des unternehmerischen Handelns beachtet. Verstöße gegen das Steuer- und Abgabenrecht können zu erheblichen geschäftlichen Nachteilen für die Porsche SE führen. Die konsequente Einhaltung der gesetzlichen Regelungen schafft Vertrauen bei den Stakeholdern des Porsche SE Konzerns, den Finanzbehörden und der Gesellschaft. Der Porsche SE Konzern bejaht und fördert das Prinzip des legalen steuerlichen Handelns, unabhängig davon, ob ihm daraus ein Nutzen entsteht oder nicht. Durch interne Prozesse und Strukturen trägt die Porsche SE Sorge dafür, dass Steuern und Abgaben korrekt und rechtzeitig ermittelt und diese fristgerecht entrichtet werden. Eine unerlaubte Verkürzung von Steuern und Abgaben oder die Verletzung von Mitwirkungspflichten sollen dadurch verhindert werden.

Zur Steuerung der Compliance-Risiken aus Sachverhalten verfügt der Porsche SE Konzern über ein Tax-CMS. Das Tax-CMS der Porsche SE umfasst die Tax-Compliance-Organisation mit festgelegten Rollen und Verantwortlichkeiten sowie im Unternehmen eingerichtete Maßnahmen, Prozesse und Berichtswege. Mitarbeiter, die mit dem Tax-CMS betraut sind, haben im Berichtsjahr an externen Fortbildungen zur Tax-Compliance teilgenommen.

Für die transparente Darstellung der Besteuerung der Porsche SE wird auf den Konzernabschluss der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2023 verwiesen.

Informationssicherheit

Mit zunehmender Digitalisierung gehen auch gestiegene Anforderungen an die Gewährleistung der Informationssicherheit einher. Informationssicherheit ist der Schutz von Informationen vor einer Vielzahl von Bedrohungen, um die Aufrechterhaltung des Geschäftsbetriebes zu gewährleisten, Geschäftsrisiken zu minimieren und somit die Unternehmensstrategie abzusichern.

Zur Steuerung von Compliance-Risiken für den Teilaspekt Informationssicherheit hat die Porsche SE ein nach ISO/IEC 27001 zertifiziertes ISMS implementiert. Dieses umfasst eine Informationssicherheitsorganisation mit festgelegten Rollen und Verantwortlichkeiten sowie im Unternehmen eingerichtete Maßnahmen, Prozesse und Berichtswege. Darüber hinaus sind organisatorische und technische Sicherheitsmaßnahmen sowie ein jederzeit verfügbares Meldewesen und entsprechende Notfallssysteme eingerichtet.

Das ISMS ist darauf gerichtet, die Verfügbarkeit, Integrität, Vertraulichkeit und Authentizität von Informationen zu gewährleisten. Der unbefugte Zugriff, der Missbrauch, die Manipulation oder der Verlust von sensiblen und vertraulichen Informationen soll verhindert werden.

Im Berichtsjahr fanden Schulungen für alle Mitarbeiter zur sicheren Nutzung von IT-Systemen statt.

Datenschutz

Der Datenschutz umfasst den Schutz der personenbezogenen Daten eines jeden Einzelnen vor unerlaubter Erhebung, Verarbeitung und Weitergabe. Der Umgang mit personenbezogenen Daten unterliegt hohen gesetzlichen Anforderungen, ist darüber hinaus aber auch ein Vertrauensindikator. Die Gewährleistung des Rechts auf rechtmäßigen, einwandfreien und vertrauensvollen Umgang mit den

Daten der Mitarbeiter, der Geschäftspartner und aller weiteren Personen, die mit der Porsche SE in Verbindung stehen, hat für die Porsche SE daher oberste Priorität. Personenbezogene Daten werden stets verantwortungsvoll, vertraulich und mit größter Sorgfalt behandelt. Um die Anforderungen in Bezug auf den Datenschutz zu erfüllen und entsprechende Risiken zu steuern, hat die Porsche SE Rollen und Verantwortlichkeiten festgelegt sowie Maßnahmen und Prozesse eingerichtet und diese in einer Gesellschaftsrichtlinie festgehalten.

Darüber hinaus hat die Porsche SE einen Datenschutzbeauftragten bestimmt. Der Datenschutzbeauftragte schützt im Rahmen seiner Tätigkeit die einzelnen Unternehmensbereiche vor Verstößen, schult und informiert die Mitarbeiter regelmäßig zum Datenschutz und berät insbesondere die Mitarbeiter, die im Rahmen ihrer Tätigkeit mit personenbezogenen Daten befasst sind. Die Porsche SE hat zudem Meldeprozesse und -wege zur Erfassung von Datenschutzvorfällen definiert. Im Geschäftsjahr 2023 kam es bei der Porsche SE zu keinen meldepflichtigen Datenschutzverstößen oder Datenschutzverletzungen.

Außenwirtschaft und Investitionskontrolle

Die Porsche SE achtet alle nationalen und internationalen Vorschriften, die den Verkehr mit Gütern, Dienstleistungen, Kapital oder Investitionen regulieren. Die Porsche SE beachtet das jeweils gültige Außenwirtschafts- und Investitionskontrollrecht sowie sich daraus ergebende Genehmigungsverfahren und Meldepflichten. Entsprechendes gilt für die internationalen Sanktionslisten, Embargos gegen Länder sowie länderunabhängig gegen bestimmte Gruppen, Personen, Einrichtungen und Unternehmen. Die Porsche SE toleriert keine Umgehung der geltenden Vorschriften.

Auswahl und Umgang mit Geschäftspartnern

Die Auswahl der Geschäftspartner der Porsche SE erfolgt unvoreingenommen, ohne Berücksichtigung von privaten oder persönlichen Interessen auf der Grundlage von Angeboten, die anhand objektiver und sachlicher Kriterien bewertet werden. Eine unsachliche Bevorzugung oder Benachteiligung wird nicht toleriert.

In Bezug auf die Buchwerte¹ verfügen rund 100 % der Beteiligungen der Porsche SE über eigene Verhaltenskodexe mit definierten und verbindlichen Nachhaltigkeitsstandards für ihre Mitarbeiter sowie für ihre Geschäftspartner. Danach sollen die Geschäftspartner die dort formulierten Anforderungen grundsätzlich entlang der Lieferkette weitergeben. Das Einhalten der Anforderungen wird angabegemäß von den Kernbeteiligungen mithilfe eines Nachhaltigkeitsratings bei relevanten Gesellschaften und Lieferanten überprüft und ist demnach ausdrücklich vergaberelevant. Die Verhaltenskodexe der beiden Kernbeteiligungen sowie entsprechende Verhaltenskodexe für ihre Geschäftspartner sind auf den Internetseiten der Gesellschaften unter

<https://www.volkswagen-group.com/de/policies-16116>

und

<https://www.porsche.com/germany/aboutporsche/overview/compliance/overview/>

abrufbar.

Die zehn größten Lieferanten und Dienstleister des Porsche SE Konzerns, welche rund zwei Drittel aller durch den Porsche SE Konzern bezogenen Leistungen² ausmachen, haben jeweils eigene Verhaltenskodexe veröffentlicht.

¹ Buchwerte der Beteiligungen im Konzernabschluss der Porsche SE nach IFRS in Euro zum 31. Dezember 2023

² Auf Basis der im Geschäftsjahr 2023 bezogenen Leistungen in Euro

Umgang mit Compliance-Verstößen (Hinweisgebersystem)

Das Compliance-Managementsystem der Porsche SE sieht Maßnahmen und Prozesse zum Umgang mit Hinweisen auf potenzielle Compliance-Verstöße vor. Mittels definierter Kommunikationswege¹ können die Mitarbeiter der Porsche SE in anonymer oder nicht-anonymer Form Hinweise auf potenzielle Compliance-Verstöße im Unternehmen geben.

Erste Ansprechpartner sind die direkten Vorgesetzten. Die Mitarbeiter können sich zudem jederzeit an den Compliance-Beauftragten wenden. Die Porsche SE hat hierzu eine Compliance-E-Mail-Adresse (compliance-pse@porsche-se.com) eingerichtet. Über ein eingerichtetes Postfach können Hinweise auch anonym gemeldet werden. Als weitere Ansprechpartner stehen die Rechtsabteilung sowie, insbesondere bei Personalfragen, die Personalabteilung der Porsche SE zur Verfügung.

Die Porsche SE hat zudem eine durch das Hinweisgeberschutzgesetz vorgesehene interne Meldestelle für Beschäftigte eingerichtet.

Die genannten Ansprechpartner bzw. Meldewege stehen Mitarbeitern auch bei Unsicherheiten bezüglich bestimmter Verhaltensweisen oder bei Fragen zum Code of Conduct sowie zur Compliance allgemein zur Verfügung. Der Porsche SE Konzern weist seine Mitarbeiter regelmäßig auf diese Möglichkeit hin.

Darüber hinaus haben externe Dritte die Möglichkeit, über die Compliance-E-Mail-Adresse der Porsche SE (compliance-pse@porsche-se.com) Hinweise auf potenzielle Compliance-Verstöße zu melden.

Jeder Mitarbeiter ist aufgefordert, bei begründetem Verdacht auf einen potenziellen Verstoß gegen Gesetze, sonstige Rechtsnormen, den Code of Conduct, Gesellschaftsrichtlinien und sonstige unternehmensinterne Regelungen, den Sachverhalt unverzüglich zu melden.

Für die Porsche SE hat der Schutz des Hinweisgebers höchste Priorität. Alle eingehenden Hinweise und Meldungen werden streng vertraulich behandelt. Ungeachtet davon, ob sich der Verdacht bestätigt oder nicht, wird die meldende Person allein wegen der Meldung keinerlei Nachteile erfahren, sofern begründete Anhaltspunkte für die Meldung vorlagen. Bei einer Selbstanzeige berührt dies allerdings nicht die Konsequenzen für das offenbarte Fehlverhalten an sich.

Die Porsche SE geht allen an sie herangetragenen Hinweisen auf potenzielle Compliance-Verstöße entschlossen nach. Bei Feststellung eines Verstoßes bzw. Fehlverhaltens werden ohne Zögern Abhilfemaßnahmen getroffen und angemessene Konsequenzen gezogen. Fehlverhalten oder Verstöße gegen die im Code of Conduct festgehaltenen Verhaltensgrundsätze werden nicht geduldet.

Sowohl im Berichts- als auch im Vorjahr sind keine Hinweise auf potenzielle Compliance-Verstöße über das Hinweisgebersystem der Porsche SE eingegangen.

Klimaschutz

Nachfolgende Erläuterungen zu den CO₂-Emissionen basieren auf den Grundsätzen des international anerkannten Greenhouse Gas („GHG“) Protocol² und werden entsprechend nach Scope-1- bis Scope-3-Emissionen unterschieden. CO₂-Emissionen von Beteiligungsgesellschaften, das heißt insbesondere von der Volkswagen AG und der Porsche AG, sind demnach der Porsche SE anteilig ihren Scope-3-

¹ Die Meldewege stehen in deutscher und englischer Sprache zur Verfügung. Die Porsche SE ist ausschließlich in Deutschland ansässig.

² GHG Protocol Corporate Standard (2004) und GHG Protocol Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard (2011)

Emissionen zuzurechnen (Kategorie 15).¹ Vor diesem Hintergrund entfallen die Gesamtemissionen des Porsche SE Konzerns fast ausschließlich auf die Beteiligungen an der Volkswagen AG und der Porsche AG. Der reine Holdingbetrieb des Porsche SE Konzerns verursacht vergleichsweise geringe CO₂-Emissionen, weshalb auf eine exakte Emissionsmessung bislang verzichtet wurde.

Ungeachtet dessen hat die Porsche SE als Unternehmen eine besondere Verantwortung gegenüber der Umwelt und befolgt alle relevanten gesetzlichen Bestimmungen und verbindlichen Standards zum Umwelt- und Klimaschutz. Die Porsche SE bekennt sich zum Pariser Klimaabkommen und begrüßt daher die Klimaschutzziele der Europäischen Union, bis 2030 mindestens 55 Prozent der CO₂-Emissionen im Vergleich zu 1990 einzusparen und bis 2050 klimaneutral² zu werden. Die Porsche SE fördert ein ressourcenschonendes Wirtschaften und will den Einsatz von Ressourcen stetig optimieren. Jeder Mitarbeiter der Porsche SE soll im Rahmen seiner Tätigkeit die natürlichen Ressourcen zweckmäßig und sparsam verwenden und darauf achten, dass seine Aktivitäten einen möglichst geringen Einfluss auf die Umwelt haben.

Die direkten CO₂-Emissionen des Porsche SE Konzerns (Scope 1) betreffen ausschließlich die Emissionen infolge von Dienstreisen mit Dienst- und Leasingfahrzeugen der Porsche SE. Die Porsche SE verfügt zum 31. Dezember 2023 über 29 Fahrzeuge, deren Emissionen dieser Kategorie zuzuordnen sind. Zur Förderung von vollelektrischen Fahrzeugen werden solche Dienst- und Leasingfahrzeuge durch die Porsche SE besonders bezuschusst.

Indirekte Emissionen des Porsche SE Konzerns aus bezogener Energie (Scope 2) werden durch die Energieversorgung der angemieteten Büroflächen sowie für das Laden der vollelektrischen Fahrzeuge der Porsche SE für Dienstreisen verursacht. Die von der Porsche SE angemieteten Büroflächen einschließlich der zur Verfügung stehenden Ladesäulen werden durch die Vermieterin, die Porsche AG, angabegemäß bereits bilanziell CO₂-neutral³ betrieben. Die Energieversorgung erfolgt demnach mit TÜV-zertifiziertem Naturstrom⁴, durch eine Photovoltaikanlage sowie durch hocheffiziente Blockheizkraftwerke. Letztere erzeugen einen Teil der Energie umweltfreundlich mit bilanziellem Biomethan aus Bioabfall und Reststoffen. Verbleibende Scope-2-Emissionen der Porsche SE werden durch die Porsche AG als Vermieterin angabegemäß über Klimaschutzprojekte, die international anerkannten hohen Standards entsprechen sollen, kompensiert. Die angemieteten Büroflächen sind zudem in die zertifizierten Managementsysteme der Vermieterin für den gesamten Standort integriert, welche die Auswirkungen auf die Umwelt aufzeichnen, darunter alle relevanten Belastungen für Luft und Gewässer, Energieverbrauch und Abfallaufkommen. Der Standort der durch den Porsche SE Konzern angemieteten Büroflächen erfüllt angabegemäß die Vorgaben des EU-Öko-Audits (Eco-Management and Audit Scheme; „EMAS“), der Norm ISO 14001 für Umweltmanagement und der Norm ISO 50001 für Energiemanagement, die regelmäßig von unabhängigen Dritten überprüft werden. Im Berichtsjahr wurde jeweils die nach ISO 14001 und ISO 50001 geforderte Rezertifizierung erfolgreich durchgeführt und der Standort darüber hinaus nach EMAS revalidiert.

Die CO₂-Emissionen des Porsche SE Konzerns über seine vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette (Scope 3) werden gemäß GHG Protocol in 15 Kategorien unterteilt, die in nachfolgender Tabelle aufgeführt werden.

¹ Der Kapitalanteil der Porsche SE an der Volkswagen AG bzw. der Porsche AG beträgt 31,9 % bzw. 12,5 % zum 31. Dezember 2023.

² Reduktion der Treibhausgasemissionen auf netto null durch den Ausgleich von Treibhausgasemissionen und deren Abbau gemäß Verordnung (EU) 2021/1119 Art. 2 Abs. 1

³ Bilanzielle CO₂-Neutralität wird erreicht, wenn anthropogene CO₂-Emissionen weltweit durch die Vermeidung, Reduktion und Kompensation über einen spezifischen Zeitraum ausgeglichen werden. Dies schließt alle anderen relevanten Treibhausgase mit ein. Die Vermeidung und Reduktion bilden die Priorität für den Volkswagen Konzern und den Porsche AG Konzern.

⁴ Es handelt sich ausschließlich um Herkunftsstrommengen, bei denen der Strombezug und die Herkunftsnachweise gekoppelt bleiben.

Scope 3-Emissionen des Porsche SE Konzerns gemäß GHG Protocol

Kategorie 1: Erworbene Waren und Dienstleistungen	Insb. Rechts- und Beratungsleistungen, Versicherungsleistungen, Leistungen im Zusammenhang mit der Hauptversammlung und Bilanzpressekonferenz sowie IT-Dienstleistungen
Kategorie 2: Investitionsgüter	Insb. Büroausstattung, IT-Geräte sowie vorgelagerte Emissionen der Dienstwagen und Leasingfahrzeuge
Kategorie 3: Tätigkeiten im Zusammenhang mit Brennstoffen und Energie (nicht in Scope 1 oder Scope 2 enthalten)	Ausschließlich vorgelagerte Emissionen im Zusammenhang mit den Scope 1- und Scope 2-Emissionen des Porsche SE Konzerns
Kategorie 4: Vorgelagerter Transport und Vertrieb	Unter anderem die Lieferung von Büromaterialien und -ausstattung
Kategorie 5: Abfallaufkommen in Betrieben	Ausschließlich Büroabfälle
Kategorie 6: Geschäftsreisen	Insb. Flüge, Fahrdienstleistungen sowie Dienstreisen mit Fremdfahrzeugen
Kategorie 7: Pendelnde Mitarbeiter	Ausschließlich Arbeitswege der 42 Mitarbeiter (Stand: 31. Dezember 2023) des Porsche SE Konzerns
Kategorie 8: Vorgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter	Durch den Porsche SE Konzern werden in dieser Kategorie keine Emissionen verursacht. Die Emissionen der geleasteten Vermögenswerte, über die operative Kontrolle besteht, sind in Scope 1 und Scope 2 enthalten.
Kategorie 9: Nachgelagerter Transport	Durch den Porsche SE Konzern werden mangels Erbringung von Dienstleistungen oder Herstellung und Vertrieb von Produkten in dieser Kategorie keine Emissionen verursacht.
Kategorie 10: Verarbeitung verkaufter Produkte	Durch den Porsche SE Konzern werden mangels Erbringung von Dienstleistungen oder Herstellung und Vertrieb von Produkten in dieser Kategorie keine Emissionen verursacht.
Kategorie 11: Verwendung verkaufter Produkte	Durch den Porsche SE Konzern werden mangels Erbringung von Dienstleistungen oder Herstellung und Vertrieb von Produkten in dieser Kategorie keine Emissionen verursacht.
Kategorie 12: Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer	Durch den Porsche SE Konzern werden mangels Erbringung von Dienstleistungen oder Herstellung und Vertrieb von Produkten in dieser Kategorie keine Emissionen verursacht.
Kategorie 13: Nachgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter	Die Porsche SE tritt nicht als Leasinggeberin auf, sodass in dieser Kategorie keine Emissionen durch den Porsche SE Konzern verursacht werden.
Kategorie 14: Franchises	Die Porsche SE ist keine Franchisegeberin oder -nehmerin, sodass in dieser Kategorie keine Emissionen durch den Porsche SE Konzern verursacht werden.
Kategorie 15: Investitionen	In dieser Kategorie sind die Gesamtemissionen (Scope 1 bis 3) der Kern- und Portfoliobeteiligungen dem Porsche SE Konzern kapitalanteilig zuzurechnen.

Die vollständigen Scope-1- und Scope-2-Emissionen als auch wesentliche Teile der vorgelagerten Scope-3-Emissionen (Kategorie 1 bis 8) des Porsche SE Konzerns entfallen auf Lieferungen und Leistungen des Volkswagen Konzerns, weshalb diese gleichzeitig in den Gesamtemissionen des Volkswagen Konzerns enthalten und damit anteilig auch – und insoweit doppelt – dem Porsche SE Konzern in Scope 3 (Kategorie 15) zuzurechnen sind.¹

Die verhältnismäßig geringen CO₂-Emissionen des Holdingbetriebs können durch die Lieferanten und Dienstleister der Porsche SE sowie den Umstieg durch die Porsche SE auf emissionsärmere Alternativen reduziert werden. Bei der Entscheidung für die Durchführung einer virtuellen Hauptversammlung der Porsche SE waren Nachhaltigkeitsaspekte einer von verschiedenen Gesichtspunkten, die der Vorstand nach pflichtgemäßem Ermessen in die Abwägung einbezogen hat. Die CO₂-Belastung fällt bei einer virtuellen Hauptversammlung deutlich geringer aus als bei einer Präsenzveranstaltung. Die zehn größten Lieferanten und Dienstleister des Porsche SE Konzerns, welche rund zwei Drittel aller durch den Porsche SE Konzern bezogenen Leistungen² ausmachen, verfolgen zudem bereits Ziele zur Reduktion ihrer CO₂-Emissionen und kompensieren aktuell ihre nicht vermiedenen bzw. nicht vermeidbaren Emissionen vollständig oder in Teilen.³

Da die beiden Kernbeteiligungen für nahezu die gesamten CO₂-Emissionen des Porsche SE Konzerns ursächlich sind, erfolgt nachfolgend eine Wiedergabe der Dekarbonisierungsstrategien und -ziele des Volkswagen Konzerns und des Porsche AG Konzerns. Es handelt sich dabei um Auszüge aus dem Geschäftsbericht und dem Nachhaltigkeitsbericht des Volkswagen Konzerns für das Geschäftsjahr 2023 sowie dem Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht des Porsche AG Konzerns für das Geschäftsjahr 2023.

Volkswagen Konzern

Volkswagen ist sich seiner Verantwortung als einer der weltweit größten Automobilhersteller bewusst und bekennt sich zum Pariser Klimaschutzabkommen. Das umfassende Dekarbonisierungsprogramm des Volkswagen Konzerns schließt den gesamten Lebenszyklus seiner Fahrzeuge ein und zeichnet sich durch eine klare Maßnahmenhierarchie aus: An erster Stelle stehen Maßnahmen, mit denen sich CO₂-Emissionen vermeiden lassen. An zweiter Stelle folgen die Maßnahmen, mit denen der Volkswagen Konzern die Energieversorgung in der gesamten Wertschöpfungskette und in allen Lebensphasen eines Fahrzeugs sukzessive auf regenerative Energie umstellt. Zuletzt werden in ausgewählten Fällen nicht vermeidbare CO₂-Emissionen über Klimaschutzprojekte kompensiert, die höchsten internationalen Standards genügen. Bis zum Jahr 2050 will der Volkswagen Konzern ein bilanziell CO₂-neutrales Unternehmen sein. Für die Erreichung dieses Ziels sind neben CO₂-Reduktionsmaßnahmen und der Umstellung auf erneuerbare Energien auch Kompensationsmaßnahmen vorgesehen.

Der Volkswagen Konzern hat sich das Ziel gesetzt, die produktionsbedingten CO₂-Emissionen seiner Pkw und leichten Nutzfahrzeuge bis 2030 um 50,4 % zu senken – verglichen mit dem Basisjahr 2018. Bis 2030 will der Volkswagen Konzern 30 % weniger CO₂ im Durchschnitt pro Fahrzeug (Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) über den gesamten Lebenszyklus ausstoßen als 2018. Die Ziele sollen durch reine CO₂-Reduktion erreicht werden. Die Science Based Targets Initiative („SBTi“) hat dem Volkswagen Konzern bestätigt, dass das Unternehmen mit seiner Zielsetzung für die Produktionsphase (Scope 1 und Scope 2) die Bedingungen zur Begrenzung der Erderwärmung auf 1,5 Grad Celsius erfüllt. Das Ziel, die CO₂-Emissionen in der Nutzungsphase (Scope 3)

¹ Zur Vermeidung einer Doppelzählung wäre eine entsprechende Korrektur der Scope-1-, Scope-2- und vorgelagerten Scope-3-Emissionen (Kategorie 1 bis 8) oder eine Korrektur der Scope-3-Emissionen (Kategorie 15) erforderlich.

² Auf Basis der im Geschäftsjahr 2023 bezogenen Leistungen in Euro

³ Auf Basis von öffentlich verfügbaren Informationen für das Geschäftsjahr 2022 oder 2023

um 30 % zu reduzieren, hat die SBTi dem Volkswagen Konzern als konform mit der Begrenzung der Erderwärmung auf 2 Grad Celsius bestätigt.

Dekarbonisierungsziele wurden darüber hinaus auch im Bereich der schweren Lkw und Busse formuliert, welche Unterziele für den Konzern darstellen. Beispielsweise verpflichtet sich Scania, seine absoluten Scope-1- und Scope-2-Emissionen bis 2025 um 50 % gegenüber dem Basisjahr 2015 zu reduzieren. Die Scope-3-Emissionen aus der Nutzung der verkauften Fahrzeuge sollen bei Scania bis 2025 um 20 % pro Fahrzeugkilometer sinken, ebenfalls ausgehend vom Basisjahr 2015. Die SBTi hat Scania bestätigt, dass diese Ziele einem Niveau entsprechen, das eine Begrenzung der Erderwärmung auf 1,5 Grad Celsius ermöglicht. Auch MAN verfügt über eine SBTi-Zertifizierung seines Dekarbonisierungsziels. Verglichen mit 2019 will das Unternehmen seine Scope-1- und Scope-2-Emissionen bis 2030 um 70 % senken, seine Scope-3-Emissionen um 28 %. Zusätzlich haben sich Scania und MAN zum Net-Zero-Standard der SBTi verpflichtet. Auch Volkswagen Truck & Bus und Navistar haben sich Reduktionsziele gesetzt und arbeiten daran, sich diese von der SBTi validieren zu lassen.

Porsche AG Konzern

Der Porsche AG Konzern ist sich seiner Verantwortung für den Klimaschutz bewusst und bekennt sich zu den 2015 in Paris vereinbarten Klimazielen. Deshalb richtet der Porsche AG Konzern seine Prozesse und Produkte auf eine möglichst ressourcenschonende und bilanziell CO₂-neutrale Zukunft aus. Dabei liegt das Augenmerk auf der Dekarbonisierung der Fahrzeuge, der Entwicklung alternativer

Antriebssysteme, der Reduktion des Primärressourcenverbrauchs und dem zunehmenden Einsatz ökologischerer Materialien¹ in den Fahrzeugen bzw. deren vorgelagerter Lieferkette.

Der Porsche AG Konzern hat das Ziel, die durchschnittlichen CO₂-Emissionen in der Wertschöpfungskette und über den ganzen Lebenszyklus² der Fahrzeuge hinweg zu senken. Um die CO₂-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus der Fahrzeuge des Porsche AG Konzerns kontinuierlich zu senken, stehen derzeit vor allem zwei Hebel zur Verfügung: die Elektrifizierung des Fahrzeugportfolios und die konsequente Umsetzung von Maßnahmen entlang des gesamten Lebenszyklus der Fahrzeuge – von der Lieferkette über die Produktion bis hin zur nachgelagerten Nutzungsphase.

Der Porsche AG Konzern hat seinen Reduktionspfad auf der Grundlage bestehender 1,5-Grad-Klimaszenarien entwickelt und konkrete Ziele auf Fahrzeugebene sowie Anforderungen auf Bauteilebene formuliert. Der Porsche AG Konzern beabsichtigt, seine Ziele innerhalb von zwei Jahren durch die SBTi validieren zu lassen, die ihre Szenarien derzeit überarbeitet. Im Oktober 2023 hat die SBTi in diesem Rahmen eine Entwurfsfassung des sektoralen Pfads für die Automobilindustrie veröffentlicht, der sich gegenwärtig in Konsultation befindet. Der Porsche AG Konzern geht davon aus, dass die final veröffentlichten Reduktionszielwerte mit dem 1,5-Grad-Ziel konform sein werden.

¹ Unter ökologischeren Materialien versteht der Porsche AG Konzern CO₂-reduzierte Primärmaterialien oder zirkuläre Materialien. CO₂-reduzierte Primärmaterialien zeichnen sich dadurch aus, dass sie pro Kilogramm Primärmaterial weniger CO₂-Emissionen verursachen als es durchschnittlich in der EU verwendete Materialien der gleichen Art tun. Als zirkulär bezeichnet der Porsche AG Konzern Materialien, die anteilig aus Pre- und Postconsumer-Schrotten oder aus nachwachsenden Rohstoffen hergestellt werden.

² Unter Lebenszyklus werden dabei durch den Porsche AG Konzern die CO₂-Emissionen eines Fahrzeugs in den Bereichen Lieferkette, konzerneigene Produktion, Nutzungsphase über 200.000 km und Recycling betrachtet.

Im Jahr 2030 soll die Wertschöpfungskette der neu produzierten Fahrzeuge des Porsche AG Konzerns von der Herstellung über die Nutzung bis zur Verwertung bilanziell CO₂-neutral¹ sein. Dafür strebt der Porsche AG Konzern als wesentlichen Hebel zur Senkung von CO₂-Emissionen eine konsequente Elektrifizierung des Fahrzeugportfolios an. Die Elektromobilität steht im Mittelpunkt der Porsche AG Produktstrategie. Der Porsche AG Konzern hat die Ambition, im Jahr 2030 mehr als 80 % seiner Neufahrzeuge vollelektrisch auszuliefern – abhängig von der Nachfrage und der Entwicklung der Elektromobilität in den einzelnen Weltregionen. Vor allem bei der Entwicklung und Beschaffung der neuen Elektrofahrzeugfamilie werden insbesondere durch die Nutzung von Plattformen und Modulen durch weitere Marken des Volkswagen Konzerns Synergien ermöglicht. Der Porsche AG Konzern hat die Ambition, im Jahr 2030 die CO₂-Emissionen in der Nutzungsphase (Scope-3-Emissionen) seiner Fahrzeuge um 70 % im Vergleich zu 2022 zu reduzieren.

Porsche Automobil Holding SE
Der Vorstand

¹ Dieses Ziel umfasst Scope-1-, Scope-2- und Scope-3-Emissionen, wie sie im Rahmen des GHG definiert sind. Bilanzielle CO₂-Neutralität entlang der Wertschöpfungskette der neu produzierten Fahrzeuge umschreibt die Ambition des Porsche AG Konzerns zur Vermeidung und Reduzierung von CO₂-Emissionen insbesondere in der Produktion (Scope-1- und Scope-2-Emissionen), in der Lieferkette und in der Nutzungsphase der ausgelieferten Fahrzeuge (vor- und nachgelagerte Scope-3-Emissionen), aber auch in anderen Scope-3-Kategorien, wie z. B. bei Reisen der Beschäftigten. Kompensationen durch Klimaschutzprojekte – sogenannte „Offsets“, konkret der Kategorien „Avoided Emissions“ und „Removals“ – sind in der Dekarbonisierungsstrategie des Porsche AG Konzerns enthalten. Zur bilanziellen CO₂-Neutralität entlang der Wertschöpfungskette der neu produzierten Fahrzeuge verbleibende Emissionen sollen damit ausgeglichen werden. Die Emissionen von Fahrzeugen, die in den Jahren vor dem Erreichen der bilanziellen CO₂-Neutralität entlang der Wertschöpfungskette produziert wurden, werden bei der Bewertung der CO₂-Bilanz nicht berücksichtigt. Die Verwirklichung der Ambition des Porsche AG Konzerns ist abhängig von diversen Faktoren, wie z. B. technologischen Fortschritten, die noch nicht vollständig entwickelt sind, und auch z. B. von regulatorischen oder wirtschaftlichen Entwicklungen, die außerhalb der Kontrolle des Porsche AG Konzerns liegen können und daher möglicherweise nicht realisierbar sind.



Konzernlagebericht und Lagebericht der Porsche Automobil Holding SE



Konzernlagebericht und Lagebericht der Porsche Automobil Holding SE

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

Grundlagen des Konzerns

Der Porsche SE Konzern

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

Die Porsche SE als oberstes Mutterunternehmen des Porsche SE Konzerns ist eine Europäische Aktiengesellschaft und hat ihren Firmensitz am Porscheplatz 1 in 70435 Stuttgart, Deutschland.

Zum 31. Dezember 2023 beschäftigte der Porsche SE Konzern 42 Mitarbeiter (38 Mitarbeiter).

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

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

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



Ziele und Strategie

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

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

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

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

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

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

Investitionsstrategie

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

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

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

Finanzierungsstrategie

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

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

Dividendenpolitik

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

Nachhaltigkeitsstrategie

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

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

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





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

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

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

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

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

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

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

Steuerungs- und Kennzahlensystem

Oberstes Unternehmensziel der Porsche SE ist die Beteiligung an Unternehmen, die mittel- und langfristig zur Profitabilität des Porsche SE Konzerns beitragen, bei gleichzeitiger Sicherstellung eines ausreichenden Liquiditätsspielraums. Diesem Unternehmensziel entsprechend stellen das IFRS-Konzernergebnis nach Steuern und die Konzern-Nettoverschuldung bzw. -liquidität die maßgeblichen Steuerungsgrößen im Porsche SE Konzern dar.

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

Es kam im Geschäftsjahr 2023 zu keinen Änderungen am Steuerungssystem.

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

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

Der im Porsche SE Konzern implementierte Planungs- und Budgetierungsprozess ist so ausgestaltet, dass das Management seine Entscheidungen auf Basis der Entwicklung dieser Indikatoren treffen kann. Im Rahmen dessen wird jährlich eine integrierte mehrjährige Planung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns erstellt.

Im Jahresverlauf werden die Entwicklungen der Indikatoren kontinuierlich verfolgt und in Form von regelmäßigen Berichten dem Vorstand und Aufsichtsrat zur Verfügung gestellt.

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

Kernbeteiligungen

(Stand: 31. Dezember 2023)

Volkswagen AG

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

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

Hauptsitz

Wolfsburg/
Deutschland

Investiert seit

2005



Porsche AG

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

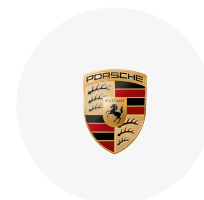
Die Porsche AG ist einer der erfolgreichsten Luxusautomobilhersteller der Welt. Die Marke Porsche ist ein Synonym für Design und technische Tradition, Leistung, modernen und nachhaltigen Luxus, Prestige, Innovation, technologische Leistung und Zuverlässigkeit.

Hauptsitz

Stuttgart/
Deutschland

Investiert seit

2022





Volkswagen AG

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

Muttergesellschaft hält die Volkswagen AG unmittelbar bzw. mittelbar Beteiligungen an der AUDI AG, der SEAT S.A., der ŠKODA AUTO a.s., der Porsche AG, der TRATON SE („TRATON“), der Volkswagen Financial Services AG, der Volkswagen Bank GmbH sowie an zahlreichen weiteren Gesellschaften im In- und Ausland.

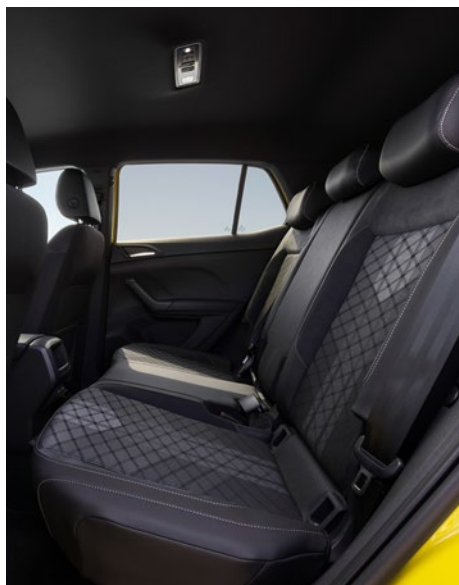
Der Volkswagen Konzern ist einer der führenden Mehrmarkenkonzerne der Automobilindustrie. Die Geschäftstätigkeit des Unternehmens umfasst die Konzernbereiche Automobile und Finanzdienstleistungen.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

Porsche AG

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

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

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

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

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

Portfoliobeteiligungen

(Stand: 31. Dezember 2023)

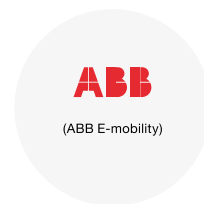
ABB E-mobility

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

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

Hauptsitz
Zürich/Schweiz

Investiert seit
2023



AEVA

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

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

Hauptsitz
Mountain View/
USA

Investiert seit
2018



Aurora Labs

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

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

Hauptsitz
Tel Aviv/Israel

Investiert seit
2020



Celestial AI

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

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

Hauptsitz
Santa Clara/USA

Investiert seit
2023



DTCP Growth Equity III

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

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

Investiert seit
2023



Ethernovia

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

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

Hauptsitz
San José/USA

Investiert seit
2023



European Transport Solutions (ETS)

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

Umovity

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

Hauptsitz
Anaheim/USA

Investiert seit
2017



PTV Logistics

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

Hauptsitz
Karlsruhe/
Deutschland

Investiert seit
2017



INRIX

INRIX ist ein globaler Anbieter von Echtzeit-Verkehrsdaten. Hierfür greift INRIX auf ein umfangreiches Netzwerk von Datenquellen zurück, das sich aus Fahrzeugen, Smartphones und Straßensensoren speist.

Hauptsitz
Kirkland/USA

Investiert seit
2014



Isar Aerospace

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

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

Hauptsitz
Ottobrunn/
Deutschland

Investiert seit
2021



Markforged

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

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

Hauptsitz
Waltham/USA

Investiert seit
2017



proteanTecs

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

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

Hauptsitz
Haifa/Israel

Investiert seit
2021



Quantum Motion Technologies

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

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

Hauptsitz

London/
Großbritannien

Investiert seit

2023



Seurat Technologies

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

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

Hauptsitz

Wilmington/USA

Investiert seit

2017



Xanadu Quantum Technologies

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

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

Hauptsitz

Toronto/Kanada

Investiert seit

2022



Wirtschaftsbericht

Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen

Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern

Refinanzierung

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

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

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

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

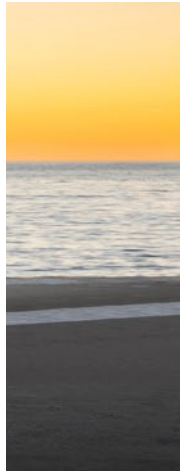
Die erfolgreichen Emissionen verdeutlichen das Vertrauen, das die Porsche SE bei Investoren auf der Fremdkapitalseite genießt.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

Dividendenvorschlag

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

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

Die Porsche SE ist an verschiedenen Rechtsstreitigkeiten beteiligt. Nachfolgend werden die wesentlichen Entwicklungen dargestellt, wobei der Porsche SE nach wie vor keine belastbaren Erkenntnisse oder Einschätzungen vorliegen, die zu einer anderen Bewertung der rechtlichen Risiken führen würden.

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

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

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

Bundesgerichtshof ausgesetzten Schadensersatzklage in Höhe von rund 1,8 Mrd. € (zzgl. Zinsen) sind. Neue Entwicklungen haben sich in diesem Verfahren im Berichtszeitraum nicht ergeben. Die Porsche SE hält die geltend gemachten Ansprüche für unbegründet und sieht sich in dieser Rechtsauffassung durch die Entscheidung des Oberlandesgerichts Celle vom 30. September 2022 bestätigt.

Die Porsche SE und zwei Gesellschaften eines Investmentfonds streiten seit dem Jahr 2012 über das Bestehen angeblicher Ansprüche in Höhe von rund 195 Mio. US\$ und haben wechselseitig Klagen in Deutschland und England eingereicht. Das englische Verfahren wurde am 6. März 2013 auf beiderseitigen Parteienantrag ausgesetzt, bis in dem beim Landgericht Stuttgart begonnenen Verfahren rechtskräftig über die Frage entschieden wurde, welches Gericht das zuerst angerufene Gericht ist. Eine rechtskräftige Entscheidung zu dieser Frage steht noch aus. Derzeit ist das Verfahren beim Oberlandesgericht Stuttgart anhängig. Am 21. Dezember 2021 hat das Oberlandesgericht Stuttgart beschlossen, Zeugen im Wege eines Rechtshilfeersuchens im Vereinigten Königreich vernehmen zu lassen. Am 11. Mai 2023 wurde einer



der Zeugen vom Oxford County Court vernommen. Der weitere Zeuge hat sich gegenüber dem High Court auf ein Zeugnisverweigerungsrecht nach deutschem Recht berufen. Über das Bestehen des Zeugnisverweigerungsrechts wird das Oberlandesgericht Stuttgart befinden. Erst danach und wenn das Oberlandesgericht Stuttgart festgestellt hat, dass ein Zeugnisverweigerungsrecht nicht besteht, kann der weitere Zeuge vor den englischen Gerichten vernommen werden. Die Porsche SE hält die in England erhobene Klage für unzulässig und die geltend gemachten Ansprüche für unbegründet.

Klageverfahren und rechtliche Risiken im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik

Im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik sind gegen die Porsche SE Klageverfahren am Landgericht Stuttgart, am Oberlandesgericht Stuttgart sowie am Landgericht Braunschweig mit einem Gesamtvolumen von rund 929 Mio. € (zzgl. Zinsen) anhängig. Die Kläger werfen der Porsche SE angeblich pflichtwidrig unterlassene bzw. fehlerhafte Kapitalmarktinformationen im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik vor. Ein Teil der Klagen richtet sich sowohl gegen die Porsche SE als auch gegen die Volkswagen AG. Die Porsche SE hält die Klagen teilweise für unzulässig, jedenfalls aber für unbegründet.

Vor dem Landgericht Stuttgart sind derzeit in erster Instanz 209 Klagen rechtshängig. Die in erster Instanz anhängigen Klagen sind, soweit beziffert, auf Schadensersatz in Höhe von insgesamt rund 797 Mio. € (zzgl. Zinsen) und teils auf Feststellung einer Schadensersatzverpflichtung gerichtet. Vor dem Landgericht Braunschweig sind, nachdem mehrere Klagen hin- und her verwiesen worden sind, nunmehr elf Schadensersatzklagen mit einem Klagevolumen (nach derzeitiger Einschätzung der zum Teil unklaren Klageanträge) von rund 3,1 Mio. € (zzgl. Zinsen) gegen die Porsche SE anhängig. Erstinstanzliche Verfahren, mit einem Gesamtvolumen von rund 80,9 Mio. € (zzgl. Zinsen), sind derzeit ausgesetzt, wobei der größere Teil der ausgesetzten

Verfahren im Hinblick auf ein mittlerweile beim Bundesgerichtshof anhängiges KapMuG-Verfahren ausgesetzt ist. Die Porsche SE hält die vor dem Landgericht Stuttgart gegen sie erhobenen Klagen für unbegründet. Die vor dem Landgericht Braunschweig gegen die Porsche SE erhobenen Klagen hält die Porsche SE für unzulässig und unbegründet.

Vor dem Oberlandesgericht Stuttgart sind zwei weitere Verfahren, in denen insgesamt weitere rund 129 Mio. € (zzgl. Zinsen) Schadensersatz geltend gemacht wurden, in der Berufungsinstanz anhängig. In einem der in der Berufungsinstanz befindlichen Verfahren, in dem rund 5,7 Mio. € (zzgl. Zinsen) Schadensersatz geltend gemacht worden sind, hatte das Landgericht Stuttgart am 24. Oktober 2018 der Klage in Höhe von rund 3,2 Mio. € (zzgl. Zinsen) stattgegeben und die Klage im Übrigen abgewiesen. Die Porsche SE und die Klägerseite haben Berufung eingelegt. Das Verfahren wurde zwischenzeitlich auf ein beim Bundesgerichtshof anhängiges KapMuG-Verfahren ausgesetzt. In dem weiteren, teilweise in der Berufungsinstanz befindlichen Verfahren wenden sich Kläger dagegen, dass das Landgericht Stuttgart ihre Klagen am 26. August 2021 als unzulässig abgewiesen hat. Der Streitwert beläuft sich auf rund 123 Mio. € (zzgl. Zinsen). Die Porsche SE hält auch diese, vor dem Oberlandesgericht Stuttgart anhängigen Klagen für unbegründet.

Beim Oberlandesgericht Stuttgart war ein durch Vorlagebeschluss des Landgerichts Stuttgart vom 28. Februar 2017 eingeleitetes KapMuG-Verfahren anhängig. Das Oberlandesgericht Stuttgart hat am 22. Oktober 2020 eine Musterklägerin bestimmt. Es haben mehrere Termine zur mündlichen Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Stuttgart stattgefunden. Das Oberlandesgericht Stuttgart hat das Musterverfahren um weitere Feststellungsziele erweitert. Im Termin zur mündlichen Verhandlung am 7. Dezember 2022 hat das Oberlandesgericht Stuttgart zwei ehemalige Vorstandsmitglieder der Porsche SE als Zeugen vernommen. Beide Zeugen bekundeten jeweils, erstmals im September 2015 durch die Berichterstattung in der Presse von der Dieseldiagnostik erfahren zu haben. Mit Musterentscheid vom

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

Nach entsprechenden Aussetzungsbeschlüssen des Landgerichts Braunschweig und der Stuttgarter Gerichte ist die Porsche SE weitere Musterbeklagte

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

Im Hinblick auf die außergerichtlich und noch nicht klageweise geltend gemachten Ansprüche gegen die Porsche SE in Gesamthöhe von rund 63 Mio. € sowie in teilweise unbeziffelter Höhe wie auch im Hinblick auf den seitens der Porsche SE gegenüber den Vereinigten Staaten von Amerika abgegebenen Verjährungseinredeverzicht haben sich im Berichtszeitraum keine wesentlichen neuen Entwicklungen ergeben.

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

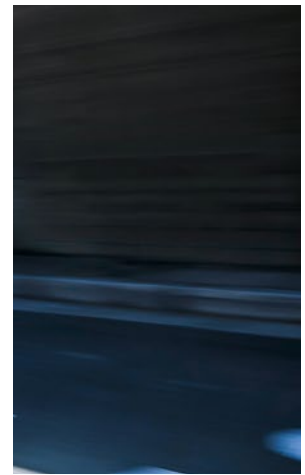


Aktiengesetz („AktG“) und Deutschem Corporate Governance Kodex) angeblich gegenüber der Volkswagen AG bestehenden Pflichten. Die Kläger beantragen unter anderem die Feststellung, dass die Beklagten ihre jeweiligen Pflichten gegenüber der Volkswagen AG verletzt haben, sowie der Volkswagen AG den Ersatz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

Statusverfahren betreffend die Zusammensetzung des Aufsichtsrats der Porsche SE

Beim Landgericht Stuttgart wurde ein sogenanntes Statusverfahren gegen die Porsche SE anhängig gemacht. Der Antragsteller hat mit seinen Anträgen vom 11. Juli 2021 und 18. Juli 2021 sinngemäß beantragt festzustellen, dass der Aufsichtsrat der Porsche SE je zur Hälfte aus Anteilseignervertretern und aus Arbeitnehmervertretern zusammensetzen ist. Mit Beschluss vom 24. Januar 2023 hat das Landgericht Stuttgart diese Anträge als unzulässig

und unbegründet zurückgewiesen und festgestellt, dass der Aufsichtsrat der Porsche SE rechtmäßig zusammengesetzt ist. Der Antragsteller hat gegen diese Entscheidung zunächst Beschwerde eingelegt, diese dann aber zurückgenommen. Die Entscheidung des Landgerichts ist damit rechtskräftig und das Verfahren beendet.



Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern

Wesentliche Transaktionen

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

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

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

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

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



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

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

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

Geschäftsjahr 2023 auf Ebene des Volkswagen Konzerns keine wesentlichen Effekte.

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

Russland-Ukraine-Krieg

Mit dem Beginn des Russland-Ukraine-Kriegs im Februar 2022 kam es neben der humanitären Krise weltweit zu Verwerfungen auf den Märkten. Insbesondere auf den Energie- und Rohstoffmärkten kam es zu erheblichen Preissteigerungen und international war ein deutlicher Anstieg der Zins- und Inflationsraten zu verzeichnen. Im Laufe des Geschäftsjahres 2023 zeichnete sich in den Märkten teilweise eine Normalisierung ab.

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

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

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

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

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

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

Dieselmotoren

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



des Typs V6 mit 3.0 l Hubraum Unregelmäßigkeiten festgestellt wurden.

Die sogenannte Dieselthematik hatte ihren Ursprung in einer – nach Rechtsauffassung der Volkswagen AG nur nach US-amerikanischem Recht unzulässigen – Veränderung von Teilen der Software der betreffenden Motorsteuerungseinheiten für das seinerzeit von der Volkswagen AG entwickelte Diesellaggregat EA 189. Diese Softwarefunktion wurde ab 2006 ohne Wissen der Vorstandsebene entwickelt und implementiert. Vorstandsmitglieder hatten bis zum Sommer 2015 keine Kenntnis von der Entwicklung und Implementierung dieser Softwarefunktion erlangt.

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

Kartellrechtliche Untersuchungen

Die Europäische Kommission führte im Jahr 2011 Durchsuchungen bei europäischen Lkw-Herstellern wegen des Verdachts eines unzulässigen Informationsaustauschs im Zeitraum zwischen 1997 und 2011 durch und übermittelte im November 2014 in diesem Zusammenhang MAN, Scania und den übrigen betroffenen Lkw-Herstellern die sogenannten Beschwerdepunkte. Mit ihrer Vergleichsentscheidung im Juli 2016 verhängte die Europäische Kommission gegen fünf europäische Lkw-Hersteller Geldbußen. Da MAN die Europäische Kommission als Kronzeuge über die Unregelmäßigkeiten informiert hatte, wurde MAN die Geldbuße vollständig erlassen. Im September 2017 verhängte die Europäische Kommission gegen Scania eine Geldbuße von 0,88 Mrd. €. Das Gericht der Europäischen Union (Gericht erster Instanz) lehnte die von Scania in

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

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

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

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

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

Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen des laufenden Geschäftsjahres

Die seit September 2022 bei der Porsche AG bestehende Absicht zur Veräußerung zweier russischer Vertriebsgesellschaften des Segments Pkw und

leichte Nutzfahrzeuge, OOO Porsche Russland, Moskau/Russland und OOO Porsche Center Moscow, Moskau/Russland sowie einer russischen Gesellschaft, die dem Segment Finanzdienstleistungen zugeordnet ist, OOO Porsche Financial Services Russland, Moskau/Russland, besteht weiterhin. Der Abschluss des Veräußerungsvorhabens wird voraussichtlich aufgrund der sich geänderten äußeren Rahmenbedingungen innerhalb des Geschäftsjahres 2024 erwartet. Zum 31. Dezember 2022 wurde für die Veräußerungsgruppe auf Ebene des Volkswagen Konzerns ein Wertminderungsbedarf in Höhe von 25 Mio. € erfasst. Zum 31. Dezember 2023 wurde ein weiterer geringfügiger Wertminderungsbedarf und gegenläufige Währungsumrechnungseffekte auf Ebene des Volkswagen Konzerns identifiziert.

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

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



Gasturbinengeschäft der MAN Energy Solutions SE, Augsburg und der MAN Energy Solutions Schweiz AG, Zürich/Schweiz mittels Asset Deal an die CSIC Longjiang GH Gas Turbine Co. Ltd., Harbin/China und deren Tochtergesellschaften deutschen und schweizerischen Rechts zu veräußern. Die Transaktion wird nach Genehmigung durch die zuständigen Behörden voraussichtlich innerhalb des Geschäftsjahres 2024 abgeschlossen sein.

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

Geschäftsverlauf

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

Gesamtwirtschaftliche Entwicklungen

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

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

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

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

Entwicklung der Märkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

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

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

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



Entwicklung der Märkte für Nutzfahrzeuge

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

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

Entwicklung der Märkte für Power Engineering

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

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

Entwicklung der Märkte für Finanzdienstleistungen

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

Auslieferungen des Volkswagen Konzerns

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

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



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



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

Im Geschäftsjahr 2023 übergab der Volkswagen Konzern weltweit 10,7 % mehr Nutzfahrzeuge an Kunden als ein Jahr zuvor. Insgesamt wurden 0,3 Mio. Nutzfahrzeuge an Kunden ausgeliefert.


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

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

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

Absatz, Produktion und Lagerbestände im Volkswagen Konzern

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

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

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

Finanzdienstleistungen des Volkswagen Konzerns

Die Produkte und Services des Volkswagen Konzernbereichs Finanzdienstleistungen waren im Geschäftsjahr 2023 beliebt. Die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge von Engpässen bei der Teileversorgung und Störungen der Logistikketten wirkten jedoch belastend. Die Zahl der Neuverträge im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft stieg um 11,3 % auf weltweit 9,5 Mio. Kontrakte. Der Anteil der geleasteten und finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns (Penetrationsrate) lag im Berichtsjahr in den Märkten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen mit 32,8 % in der Größenordnung des Vorjahres. Der Gesamtvertragsbestand belief sich am 31. Dezember 2023 auf 24,6 Mio. (24,5 Mio.) Einheiten.

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

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

In den nachfolgenden Erläuterungen werden die wesentlichen Ergebnis- und Bestandsgrößen des Porsche SE Konzerns für das Geschäftsjahr 2023 bzw. zum 31. Dezember 2023 dargestellt. Während sich die Vorjahresangaben für Ergebnisgrößen auf den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 beziehen, werden für Bestandsgrößen Werte zum 31. Dezember 2022 als Vergleichsgröße herangezogen.

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

Im Vorjahr wurden die von der Porsche SE gehaltenen Vorzugsaktien der Volkswagen AG als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte gemäß IFRS 5 bilanziert, nachdem der Aufsichtsrat der Porsche SE im Juni 2022 einem Verkaufsplan für die insgesamt 2,7 Mio. Vorzugsaktien als Finanzierungsbestandteil für den Erwerb von Stammaktien der Porsche AG zugestimmt hatte. Insbesondere vor dem Hintergrund der erfolgreichen Platzierung des Schuldscheindarlehens in Höhe von rund 2,7 Mrd. € im März 2023, wodurch das auf Basis vergleichbarer Transaktionen in der Vergangenheit erwartbare Volumen signifikant übertroffen wurde,

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



Ertragslage des Porsche SE Konzerns

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

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



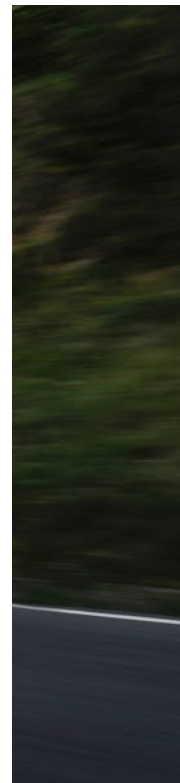
resultierende Effekte in Höhe von insgesamt minus 42 Mio. € (78 Mio. €) betreffen insbesondere versicherungsmathematische Gewinne aus der Neubewertung von Pensionsrückstellungen in Höhe von minus 35 Mio. € (minus 1 Mio. €) sowie die Währungsumrechnung in Höhe von minus 27 Mio. € (minus 69 Mio. €) und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

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung der Porsche SE nach Segmenten

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

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

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



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

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

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

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

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



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

Im Vorjahr betrafen die sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von 177 Mio. € die anteilige Realisierung eines im Geschäftsjahr 2012 eliminierten

Zwischengewinns. Dieser Zwischengewinn war auf die im Geschäftsjahr 2012 erfolgte Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG zurückzuführen. Die im Rahmen des Börsengangs der Porsche AG vorgenommene Veräußerung von Vorzugsaktien der Porsche AG durch Volkswagen an Dritte löste die anteilige Realisierung dieses Zwischengewinns im Vorjahr aus.

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

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

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

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

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

Finanzlage des Porsche SE Konzerns

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

Vermögenslage des Porsche SE Konzerns

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ertragslage des Volkswagen Konzerns

Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich auf originäre Ergebnisgrößen des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2023. Es ist zu beachten, dass sich das Ergebnis des Volkswagen Konzerns, soweit es auf die Aktionäre der Volkswagen AG entfällt, nur mit dem Kapitalanteil der Porsche SE im Wege der At-Equity-Bilanzierung in ihrem Konzernergebnis niederschlägt. Zudem sind sonstige Effekte aus der At-Equity-Einbeziehung in den Konzernabschluss der Porsche SE, insbesondere aus der Fortführung der im Rahmen der Kaufpreisallokationen aufgedeckten stillen Reserven und Lasten, in den nachfolgenden Ausführungen nicht berücksichtigt.

Von Januar bis Dezember 2023 übertrafen die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns mit 322,3 Mrd. € den Vorjahreswert um 15,5 %. Wesentliche Gründe hierfür waren das gestiegene Volumen sowie die positive Entwicklung in der Preispositionierung und im Mix. Wechselkurseffekte wirkten gegenläufig. Der Vorjahreszeitraum war noch stärker durch eine eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge von Engpässen bei der Teileversorgung negativ beeinflusst. Der Volkswagen Konzern erzielte 81,5 % (82,6 %) seiner Umsatzerlöse im Ausland. Das Bruttoergebnis (Umsatzerlöse minus Kosten der Umsatzerlöse) erhöhte sich um 8,8 Mrd. € auf 61,0 Mrd. €. Die Bruttomarge belief sich auf 18,9 % (18,7 %).

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

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

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

Ertragslage des Porsche AG Konzerns

Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich auf originäre Ergebnisgrößen des Porsche AG Konzerns im Geschäftsjahr 2023. Es ist zu beachten, dass sich das Ergebnis des Porsche AG Konzerns – neben der Berücksichtigung über das Ergebnis des Volkswagen Konzerns – nur mit dem Kapitalanteil der Porsche SE im Wege der At-Equity-Bilanzierung in ihrem Konzernergebnis niederschlägt. Zudem sind sonstige Effekte aus der At-Equity-Einbeziehung in den Konzernabschluss der Porsche SE, insbesondere aus der Fortführung der im Rahmen der Kaufpreisallokation aufgedeckten stillen Reserven und Lasten, in den nachfolgenden Ausführungen nicht berücksichtigt.

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

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

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

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

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

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

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



Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

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

Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage des Porsche SE Konzerns

Der Vorstand der Porsche SE beurteilt die wirtschaftliche Lage der Gesellschaft sowie ihrer wesentlichen Beteiligungen an der Volkswagen AG und an der Porsche AG auch vor dem Hintergrund der aktuellen Herausforderungen insgesamt positiv. Auf Ebene der beiden Kernbeteiligungen – der Volkswagen AG und der Porsche AG – wurde das Geschäft im Geschäftsjahr 2023 insbesondere durch ein weltweit herausforderndes Marktumfeld, Engpässe in der Teileversorgung sowie Störungen in der Logistikkette beeinflusst. Zudem ist die Branche von intensivem Wettbewerb, technologischem Wandel und zunehmendem Umweltbewusstsein geprägt.

Das Ergebnis nach Steuern des Porsche SE Konzerns hat sich insbesondere aufgrund eines im Vorjahr enthaltenen, nicht zahlungswirksamen Ertrags in Höhe von 0,6 Mrd. € im Zusammenhang mit dem Erwerb von Volkswagen Vorzugsaktien verringert und lag mit 5,1 Mrd. € um 7,2 % unter dem Vorjahr. Ohne Berücksichtigung dieses Effekts hätte sich das Ergebnis nach Steuern der Porsche SE im Vergleich zum Vorjahr erhöht. Das Ergebnis nach Steuern liegt



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

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

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



Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung

Risikomanagement- und Internes Kontrollsystem des Porsche SE Konzerns

Überblick Risikomanagementsystem

Das Risikomanagementsystem des Porsche SE Konzerns wurde aufgebaut, um einen strukturierten Umgang mit Risiken sicherzustellen und insbesondere auch potenziell bestandsgefährdende Risiken sowie Risiken, die geeignet sind, die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage nachhaltig und wesentlich zu beeinträchtigen, frühzeitig zu erkennen, um mit angemessenen Steuerungsmaßnahmen drohenden Schaden für das Unternehmen abzuwenden.

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

Die Porsche SE fokussiert sich in ihrem Risikomanagementsystem auf Risiken, die zu einer für das Unternehmen negativen Zielabweichung führen können. Situativ werden jedoch auch Chancenpotenziale analysiert und dargestellt.

Durch die Ausgestaltung des Risikomanagementsystems soll sichergestellt werden, dass das Management der Porsche SE stets über substanzielle Risikotreiber informiert ist und potenzielle Auswirkungen

der identifizierten Risiken einschätzen kann, um frühzeitig angemessene Gegenmaßnahmen zu ergreifen.

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

Risikomanagementsystem der Porsche SE

Das Risikomanagementsystem des Porsche SE Konzerns überwacht und steuert die direkten Risiken auf Ebene des Holdingbetriebs der Porsche SE. Auf der Holdingebene werden zudem insbesondere die wesentlichen mittelbaren Risiken aus Beteiligungen betrachtet.

Das Risikomanagementsystem der Porsche SE wird maßgeblich von der bestehenden Risikokultur geprägt und gliedert sich in die drei Verteidigungslinien „operatives Risikomanagement“, „strategisches



Risikomanagement“ und „überprüfendes Risikomanagement“.

Die Risikokultur als Teil der Unternehmenskultur umfasst die grundsätzliche Einstellung und die Verhaltensweisen beim Umgang mit Risiken. Sie beeinflusst maßgeblich das Risikobewusstsein im Unternehmen. Die Risikokultur im Porsche SE Konzern ist durch die gelebten Verhaltensweisen der Unternehmensleitung, die Schaffung und Förderung eines unternehmensweiten Risikobewusstseins und eine offene und transparente Risikokommunikation geprägt.

Das „operative Risikomanagement“ als erste Verteidigungslinie umfasst die Analyse, die Steuerung, das Monitoring, die Kommunikation und Dokumentation der Risiken auf operativer Ebene. Die Porsche SE unterscheidet hierbei zwischen zwei Risikotypen. Der erste Risikotyp umfasst die Risiken aus der Geschäftstätigkeit, die im Rahmen von (bewussten) unternehmerischen Entscheidungen eingegangen werden (sog. „unternehmerische Risiken“). Der zweite Risikotyp umfasst Risiken, die aus einer fehlenden Definition oder einer unzureichenden Einhaltung von Prozessen resultieren (sog. „organisatorische Risiken“). Beide Risikotypen können grundsätzlich auch Nachhaltigkeitsaspekte umfassen. Jeder einzelne Fachbereich innerhalb der Porsche SE ist dafür verantwortlich, die in seinem Bereich vorhandenen Risiken zu identifizieren, zu bewerten, zu steuern, zu überwachen, zu dokumentieren und wesentliche Risiken an den Finanzbereich zu melden. Dies bedeutet insbesondere, dass auf dieser Ebene in allen Bereichen des Unternehmens unmittelbar Maßnahmen zur Steuerung der Risiken abgeleitet und umgesetzt werden sollen und eine Ausbreitung der Risiken auf andere Bereiche

oder gar auf das Gesamtunternehmen verhindert werden soll. Hinsichtlich der organisatorischen Risiken erfolgt das operative Risikomanagement durch das Interne Kontrollsystem, welches im Abschnitt „Internes Kontrollsystem einschließlich rechnungslegungsbezogenes Internes Kontrollsystem der Porsche SE“ beschrieben wird. Zusätzlich zum operativen Management der konkreten einzelnen Risikofelder auf Ebene der Fachbereiche erfolgt durch den Finanzbereich auch eine gesamthafte Betrachtung der wesentlichen Risiken, um der Gesamtrisikosituation des Konzerns Rechnung zu tragen. Um das etwaige Zusammenwirken von Risiken angemessen zu berücksichtigen, wird eine Risikoaggregation vorgenommen. In diesem Kontext erfolgt zudem regelmäßig eine Bestimmung der Risikotragfähigkeit auf Basis des Nettovermögens der Porsche SE. Zur Beurteilung eines etwaigen Vorliegens von bestandsgefährdenden Entwicklungen werden die aggregierten Risiken szenariobasiert dem Nettovermögen der Porsche SE gegenübergestellt.

Das „strategische Risikomanagement“ als zweite Verteidigungslinie verantwortet den konzeptionellen Aufbau und die Kontrolle der sachgerechten Implementierung des gesamten Risikomanagementsystems. Hierzu gehört neben der Erstellung einer Risikolandkarte, der Ableitung von generischen Risikostrategien, der Definition einer grundsätzlichen Prozessstruktur zum operativen Management von Risiken und der Zuordnung von Risikofeldern zu den jeweiligen Risikoeignern insbesondere auch die Kontrolle der Durchführung, Wirksamkeit und Dokumentation des operativen und strategischen Risikomanagements durch den Vorstand und den Aufsichtsrat der Porsche SE.

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

Internes Kontrollsystem einschließlich rechnungslegungsbezogenes Internes Kontrollsystem der Porsche SE

Ziel des Internen Kontrollsystems der Porsche SE ist die Steuerung der organisatorischen Risiken im Rahmen des operativen Risikomanagements. Es dient damit insbesondere der Sicherstellung der Definition und Einhaltung von Prozessen und basiert im Wesentlichen auf den vom Vorstand eingeführten Grundsätzen, Richtlinien und Maßnahmen. Der Geltungsbereich des Internen Kontrollsystems erstreckt sich auf die Porsche SE und ihre vollkonsolidierten Tochtergesellschaften. Bei diesen handelt es sich ausschließlich um Zwischenholdinggesellschaften. Die Beteiligungsgesellschaften der Porsche SE, insbesondere die Volkswagen AG und die Porsche AG, sind nicht im Geltungsbereich des Internen Kontrollsystems der Porsche SE und haben ihrerseits die Einrichtung und Überwachung eines angemessenen und wirksamen Internen Kontrollsystems sicherzustellen.

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

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

Die Gesamtverantwortung für das Interne Kontrollsystem obliegt dem Vorstand. Auf Basis der Regelberichterstattung werden dem Vorstand, dem Prüfungsausschuss und dem Aufsichtsrat Risiken im Porsche SE Konzern mitgeteilt. Hiervon sind grundsätzlich auch organisatorische Risiken einschließlich etwaiger Schwächen im Internen Kontrollsystem umfasst, sofern sich diese wesentlich auf die Risikosituation der Porsche SE auswirken können. Das Interne Kontrollsystem im Porsche SE Konzern wird als Teil des Risikomanagementsystems fortlaufend auf seine Wirksamkeit geprüft (siehe auch die Passage zum „überprüfenden Risikomanagement“ in Abschnitt „Risikomanagementsystem der Porsche SE“) und unter Berücksichtigung veränderter Rahmenbedingungen kontinuierlich optimiert. Im

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

Risikomanagement auf Ebene der Beteiligungen

Die Kernbeteiligungen der Porsche SE verfügen grundsätzlich jeweils über ein eigenständiges Risikomanagementsystem, um die Risiken auf ihrer Ebene zu überwachen und zu steuern.



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

Neben den Kernbeteiligungen an der Volkswagen AG und an der Porsche AG hält die Porsche SE mittelbar weitere Portfoliobeteiligungen im Bereich der Mobilitäts- und Industrietechnologie in Form von Minderheitsbeteiligungen. Auch die Risiken auf Ebene dieser Beteiligungen werden dezentral von den jeweiligen Beteiligungen selbst verantwortet und gesteuert. Durch regelmäßige Berichte zur wirtschaftlichen Lage, Managementgespräche sowie teilweise bestehende Beobachtungs- bzw. Entsenderechte in Beratungs- und Überwachungsgremien soll – jeweils im Rahmen des gesetzlich zulässigen Informationsaustauschs – sichergestellt werden, dass die Porsche SE über wesentliche Risiken auf Ebene der Portfoliobeteiligungen informiert ist.

Chancen und Risiken des Porsche SE Konzerns

Organisatorische Risiken

Organisatorische Risiken umfassen Risiken, die aus einer fehlenden Definition oder einer unzureichenden Einhaltung von Prozessen resultieren. Zur Steuerung dieser Risiken dient das Interne Kontrollsystem. Die Porsche SE unterscheidet hierbei zwischen den Risikofeldern „Berichterstattung“, „operativer Geschäftsbetrieb“, „Digital Security“ und „Compliance“.

Das Risikofeld „Berichterstattung“ bezieht sich insbesondere auf die interne und externe Berichterstattung. Die Anwendung einheitlicher Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wird durch das IFRS Bilanzierungshandbuch der Porsche SE sichergestellt. Die Aufgaben des Rechnungswesens nehmen die in den Konzernabschluss einbezogenen Beteiligungsunternehmen eigenverantwortlich wahr. Die Abschlüsse der Porsche SE und ihrer vollkonsolidierten Tochtergesellschaften werden unter Zuhilfenahme von Standard-Software erstellt. Durch die Vorgabe formaler Anforderungen wie einem Terminplan sowie festgelegter Berichtspakete wird die rechtzeitige und einheitliche Berichterstattung an die Porsche SE gewährleistet. Die Bestandteile der für den Porsche SE Konzern zu erstellenden Berichtspakete sind detailliert festgelegt und werden regelmäßig aktualisiert. Nach Erhalt werden diese einer Analyse und Plausibilisierung unterzogen. Sachverhaltsabhängig werden in Gesprächen die wesentlichen Entwicklungen mit den berichterstattenden Unternehmen diskutiert.

Die Verarbeitung der Berichtspakete erfolgt in einem zertifizierten Konsolidierungssystem. Durch umfangreiche manuelle wie auch systemseitige Kontrollen soll die Vollständigkeit und Verlässlichkeit der im Konzernabschluss verarbeiteten Informationen gewährleistet werden. Bei allen rechnungslegungsbezogenen Prozessen bilden das Vier-Augen-Prinzip sowie Plausibilitätskontrollen die zentralen Grundlagen des Internen Kontrollsystems. Ferner

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

Die Erstellung des zusammengefassten Konzernlageberichts erfolgt unter Beachtung der geltenden Vorschriften und Regelungen zentral unter Einbeziehung der und in Abstimmung mit den für die Lageberichterstellung wesentlichen Beteiligungen.

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



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

Zur Steuerung der Risiken aus dem Risikofeld „Compliance“ hat die Porsche SE ein Compliance-Managementsystem implementiert, das insbesondere die präventive Aufgabe hat, Verstöße gegen Gesetze, sonstige Rechtsnormen, Gesellschaftsrichtlinien und sonstige unternehmensinterne Regelungen zu verhindern.

Das Compliance-Management der Porsche SE umfasst die Compliance-Organisation mit festgelegten Rollen und Verantwortlichkeiten sowie im Unternehmen eingerichtete Maßnahmen und Prozesse, um präventiv die Regelkonformität des Verhaltens der Mitarbeiter sicherzustellen und Compliance-Verstöße zu vermeiden sowie potenzielles regelwidriges Verhalten aufzuklären, abzustellen und zu ahnden. Ein für die Mitarbeiter einschließlich des Vorstands der Porsche SE verbindlicher Code of Conduct stellt die wichtigsten Grundsätze für rechts- und regelkonformes Handeln dar und dient damit den Mitarbeitern als Orientierungshilfe für die tägliche Arbeit im Umgang mit Kollegen, Geschäftspartnern sowie Dritten. Ergänzt und konkretisiert wird dieser Code of Conduct durch interne Gesellschaftsrichtlinien zur Compliance.

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

Um wesentliche Compliance-Themenfelder und mögliche, daraus folgende Compliance-Risiken zu

identifizieren, führt die Porsche SE im Rahmen ihres Compliance-Managements Risikoanalysen durch.

Risikoeinschätzung zu organisatorischen Risiken

Die organisatorischen Risiken des Porsche SE Konzerns werden regelmäßig anhand der Kategorien gering, mittel und hoch mit einer Risikoeinschätzung versehen. Die vier identifizierten Risikofelder „Berichterstattung“, „operativer Geschäftsbetrieb“, „Digital Security“ und „Compliance“ werden zum Berichtszeitpunkt jeweils in die Risikokategorie gering eingestuft.

Unternehmerische Risiken

Im Bereich der unternehmerischen Risiken weist der Porsche SE Konzern im Wesentlichen Chancen und Risiken aus Beteiligungen, Risiken aus Finanzierung und Finanzinstrumenten sowie rechtliche und steuerliche Chancen und Risiken auf. Diese werden anhand ihres potenziellen Einflusses auf die Ergebnis- und Liquiditätssituation des Porsche SE Konzerns betrachtet. Der Fokus des Risikomanagements liegt hierbei insbesondere auf negativen Abweichungen von den Erwartungen hinsichtlich der Entwicklung des Konzernergebnisses nach Steuern bzw. der Nettoverschuldung des Porsche SE Konzerns.

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

Chancen und Risiken aus Beteiligungen

Grundsätzlich bestehen für die Porsche SE im Rahmen bestehender und etwaiger künftiger Beteiligungen Chancen und Risiken bezüglich der Effekte auf ihr Ergebnis und/oder ihre Nettoverschuldung. Dies beinhaltet das Risiko von Wertberichtigungsbedarfen mit entsprechender Belastung des

Ergebnisses der Porsche SE, das Risiko verminderter Dividendenzuflüsse, das Risiko von Ergebnisbelastungen aus Marktwertänderungen von zum Fair Value bilanzierten Eigenkapitalinstrumenten sowie das Risiko von Ergebnisbelastungen, die der Porsche SE im Konzernabschluss im Wege der Equity-Methode zugerechnet werden. Es ergeben sich aber auch entsprechende Chancen aus einer positiven Entwicklung in diesen Bereichen. Wesentliche Risiken ergeben sich für die Porsche SE derzeit aus den Kernbeteiligungen an der Volkswagen AG und an der Porsche AG sowie aus den Portfoliobeteiligungen.

Zur frühzeitigen Erkennung eines möglichen Wertberichtigungsbedarfs in Bezug auf die Beteiligungen der Porsche SE werden regelmäßig Kennzahlen über den jeweiligen Geschäftsverlauf insbesondere der Kernbeteiligungen an der Volkswagen AG und an der Porsche AG analysiert und gegebenenfalls Analysteneinschätzungen beobachtet.

Bezüglich der Beteiligung an der Volkswagen AG besteht insbesondere das Risiko, dass das der Porsche SE im Rahmen der At-Equity-Bewertung zugerechnete Ergebnis durch eine unterplanmäßige Entwicklung des Volkswagen Konzerns unterhalb der Erwartungen liegt (im Folgenden als Risikofeld „Ergebnisbeitrag Volkswagen“ bezeichnet). Die größten Risiken auf Ebene des Volkswagen Konzerns bestehen hierbei nach Aussage von Volkswagen in einer negativen Markt- und Absatzentwicklung, in Bezug auf Qualität und Cyber-Sicherheit sowie in einer nicht bedarfs- und anforderungsgerechten Produktentwicklung insbesondere im Hinblick auf Elektromobilität und Digitalisierung. Weiterhin verbleiben für den Volkswagen Konzern Risiken aus der Dieselmotorthematik. Für das Jahr 2024 können sich negative Auswirkungen aus einer andauernden eingeschränkten Verfügbarkeit von Teilen, Energie- und sonstigen Rohstoffen sowie aus geopolitischen Spannungen und Konflikten ergeben – weiterhin auch aus dem Russland-Ukraine-Krieg, den Auseinandersetzungen im Nahen Osten sowie einer Verschärfung der Situation in Ostasien. Über diese Risiken hinaus existieren Einflüsse, die nicht vorhersehbar und deren Folgen nur schwer kontrol-

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

Hinsichtlich der Werthaltigkeit der Beteiligung an der Volkswagen AG wurde im Geschäftsjahr 2023 aufgrund der unter dem At-Equity-Buchwert liegenden anteiligen Börsenkapitalisierung ein Werthaltigkeitstest durchgeführt. Da der Werthaltigkeitstest auf der aktuellen Planung des Volkswagen Konzerns basiert, bestehen auch hierbei die oben beschriebenen Risiken einer unterplanmäßigen Entwicklung mit potenziellen Auswirkungen auf die Werthaltigkeit der Beteiligung. Das Risiko eines ergebniswirksamen Wertberichtigungsbedarfs wird im Folgenden als Risikofeld „Werthaltigkeit Volkswagen“ bezeichnet. Im Rahmen des Werthaltigkeitstests wurden Sensitivitätsanalysen hinsichtlich wesentlicher Bewertungsparameter durchgeführt. In jedem der im Rahmen der Sensitivitätsanalyse betrachteten Szenarien lag der Nutzungswert der Beteiligung an der Volkswagen AG oberhalb des Buchwerts. Der Marktwert der Beteiligung an der Volkswagen AG lag dagegen auf Basis der volumengewichteten Durchschnittskurse zuletzt unterhalb ihres Buchwerts. Infolgedessen wird ein zukünftiger Wertberichtigungsbedarf mit einer mittleren Wahrscheinlichkeit eingeschätzt. Die Methodik zur Einschätzung der Eintrittswahrscheinlichkeit im Risikofeld „Werthaltigkeit Volkswagen“ wurde verfeinert und berücksichtigt nunmehr verstärkt auch die Sicht des Kapitalmarkts auf die Kernbeteiligung an der Volkswagen AG.

Zudem besteht grundsätzlich das Risiko einer signifikanten Verminderung des erwarteten Dividendenzuflusses von der Volkswagen AG (im Folgenden als Risikofeld „Dividendenzufluss Volkswagen“ bezeichnet) mit entsprechenden Auswirkungen auf die



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

Bezüglich der unmittelbaren Beteiligung an der Porsche AG besteht insbesondere das Risiko, dass das der Porsche SE im Rahmen der At-Equity-Bewertung zugerechnete Ergebnis durch eine unterplanmäßige Entwicklung des Porsche AG Konzerns unterhalb der Erwartungen liegt (Risikofeld „Ergebnisbeitrag Porsche AG“). Die größten Risiken auf Ebene des Porsche AG Konzerns betreffen nach Aussage der Porsche AG strategische Risiken einschließlich Abhängigkeiten von der Lieferkette, geopolitische Bedrohungen – wie der Russland-Ukraine-Krieg, die Auseinandersetzungen im Nahen Osten sowie Spannungen im asiatischen Raum –, weltweite Wirtschafts- und Finanzkrisen sowie ein zunehmendes regulatorisches Umfeld und Versorgungsrisiken aus der Lieferkette und Geopolitik. Weitere Risiken umfassen finanzwirtschaftliche Risiken und Absatzrisiken. Über diese Risiken hinaus existieren Einflüsse, die nicht vorhersehbar und deren Folgen nur schwer kontrollierbar sind. Sie könnten im Fall ihres Eintritts die weitere Entwicklung des Porsche AG Konzerns beeinträchtigen und zu adversen Effekten auf Ebene der Porsche SE führen. Solche Risiken können Naturkatastrophen, Pandemien, gewaltsame Auseinandersetzungen und Terroranschläge sowie Unterbrechungen in der Energieversorgung umfassen. Die Einschätzung zu

Risiken auf Ebene der Porsche AG basiert grundsätzlich auf dem Risiko- und Chancenbericht im Konzernlagebericht 2023 der Porsche AG.

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

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

Chancen und Risiken aus den Portfoliobeteiligungen der Porsche SE ergeben sich im Wesentlichen aus Marktwertänderungen, die sich bei zum Fair Value bewerteten Beteiligungen unmittelbar und vollständig auf das Ergebnis des Porsche SE Konzerns auswirken. Bei Portfoliobeteiligungen, die nach der Equity-Methode bewertet werden, bestehen neben dem Risiko von Wertberichtigungsbedarfen auch Chancen und Risiken aus dem der Porsche SE anteilig zuzurechnenden laufenden Ergebnis der jeweiligen Beteiligungen. Insbesondere die Wertentwicklung von Technologieunternehmen in disruptiven Märkten unterliegt grundsätzlich einer erhöhten Unsicherheit.

Risiken aus Finanzierung und Finanzinstrumenten

Die Porsche SE sieht sich im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit Risiken ausgesetzt, die aus der Aufnahme von Fremdkapital und dem Einsatz von Finanzinstrumenten resultieren. Sich hieraus ergebende wesentliche Risiken werden im Folgenden als Risikofeld „Finanzierung/Finanzinstrumente“ bezeichnet.

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

Die Grundsätze und Verantwortlichkeiten für das Management von Risiken aus dem Einsatz von Finanzinstrumenten werden grundsätzlich vom Vorstand festgelegt und vom Aufsichtsrat über-

wacht. Im Porsche SE Konzern sind interne Richtlinien verankert, welche die Prozesse des Risikomanagements und der Risikosteuerung in Bezug auf den Einsatz von Finanzinstrumenten klar definieren. Diese Richtlinien regeln u.a. notwendige Kontrollverfahren, wie bspw. die Anforderung eines Grundgeschäfts oder die Funktionstrennung in Bezug auf Handelsgeschäfte nach Handel und Abwicklung. Die zugrunde liegenden Leitlinien sowie die Systeme werden regelmäßig überprüft und an aktuelle Marktentwicklungen angepasst.

Zur Steuerung von Zinsänderungsrisiken aus variabel verzinsten Finanzierungsinstrumenten werden u.a. Derivate wie bspw. Zinsswaps eingesetzt. Dabei werden stets einzelne Nominalwerttranchen der Finanzierungselemente durch ein Zinssicherungsinstrument mit im Wesentlichen identischen bewertungsrelevanten Merkmalen abgesichert. Das Risiko des Auseinanderfallens der tatsächlichen und bilanziellen Risikoposition wird durch die Anwendung von Hedge-Accounting begrenzt. Die weiteren von der Porsche SE eingesetzten Finanzinstrumente setzen sich insbesondere aus flüssigen Mitteln, Termingeldanlagen und Wertpapieren zusammen.

Aus der Finanzierung können für die Porsche SE grundsätzlich Risiken resultieren. Geplante Tilgungen der Finanzierung sowie die Zahlung von Zinsen erfolgt im Wesentlichen aus Dividendenzuflüssen von der Volkswagen AG und der Porsche AG. Sofern sich deutlich negative Abweichungen von der mittelfristigen Planung der Dividendeneingänge ergeben, können hieraus Risiken in Bezug auf die Tilgung der Fremdfinanzierung und aus damit einhergehenden Refinanzierungsbedarfen resultieren. Die Bankenfinanzierung ist mit marktüblichen Financial Covenants ausgestattet, die sich insbesondere auf den Marktwert des Aktienbestandes der Porsche SE an Aktien der Volkswagen AG und der Porsche AG sowie auf die Zinsdeckung beziehen. Ein Bruch von Financial Covenants kann grundsätzlich zu einer Fälligkeitstellung des ausstehenden Kreditvolumens und damit zu Liquiditätsrisiken führen. Derartige Entwicklungen sind aktuell nicht absehbar und werden als unwahrscheinlich eingeschätzt. Des

Weiteren können sich Marktpreisrisiken aus Änderungen der Marktzinssätze ergeben. Zur Absicherung von Zinsrisiken bestehen zum Aufstellungszeitpunkt und zum Bilanzstichtag Zinssicherungsgeschäfte mit einem Nominalvolumen von 3,3 Mrd. € und Laufzeiten von bis zu ca. 6 Jahren.

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

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



Rechtsrisiken

Die Porsche SE ist national und international an Rechtsstreitigkeiten beteiligt. Im Wesentlichen handelt es sich zum 31. Dezember 2023 hierbei um Schadensersatzklagen im Zusammenhang mit dem Aufbau der Beteiligung an der Volkswagen AG und dem Vorwurf angeblicher Marktmanipulation und angeblicher unzutreffender Kapitalmarktinformation sowie Klageverfahren wegen angeblich pflichtwidrig unterlassener bzw. fehlerhafter Kapitalmarktinformationen im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik. Soweit übersehbar, werden zur bilanziellen Berücksichtigung der hieraus entstehenden Risiken im erforderlichen Umfang Rückstellungen gebildet. Die im Berichtsjahr gebildeten Rückstellungen für Rechtsrisiken entsprechen in ihrer Höhe den für die Verfahren erwarteten Anwalts- und Verfahrenskosten. Nach Einschätzung des Unternehmens haben diese Risiken bislang keinen nachhaltigen Einfluss auf die wirtschaftliche Lage des Konzerns. Da der Ausgang der Rechtsstreitigkeiten jedoch nur begrenzt einschätzbar ist, ist nicht auszuschließen, dass gleichwohl, gegebenenfalls sehr schwerwiegende, Schäden eintreten können, die nicht durch zurückgestellte Beträge abgedeckt sind, was zu entsprechenden Ergebnis- und Liquiditätsbelastungen führen würde.

Zum Stand der Rechtsstreitigkeiten und zu aktuellen Entwicklungen wird auf den Abschnitt „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“ verwiesen.

Steuerliche Chancen und Risiken

Mit der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG zum 1. August 2012 sind grundsätzlich steuerliche Risiken verbunden. Zur Absicherung der Transaktion aus steuerlicher Sicht und damit zur Vermeidung der Nachversteuerung von in der Vergangenheit vorgenommenen Ausgliederungen wurden verbindliche Auskünfte der zuständigen Finanzbehörden eingeholt. Die Porsche SE hat die zur



Umsetzung des Einbringungsverfahrens erforderlichen Maßnahmen entsprechend den erhaltenen verbindlichen Auskünften umgesetzt und überwacht deren Einhaltung.

In den Veranlagungszeiträumen 2006 bis 2009 war die Porsche SE zunächst Rechtsnachfolgerin der Porsche AG und später Organträgerin und damit Steuerschuldnerin. Die Volkswagen AG hat sich im Rahmen der Betriebseinbringung grundsätzlich verpflichtet, steuerliche Vorteile – zum Beispiel in Form einer Erstattung, Minderung oder Ersparnis von Steuern, einer Auflösung von Steuerverbindlichkeiten oder Rückstellungen oder einer Erhöhung steuerlicher Verluste – der Porsche Holding Stuttgart GmbH, der Porsche AG sowie deren Rechtsvorgängern und Tochterunternehmen, die Veranlagungszeiträume bis zum 31. Juli 2009 betreffen, an die Porsche SE zu erstatten. Umgekehrt stellt die Porsche SE die Porsche Holding Stuttgart GmbH, die Porsche AG sowie deren Rechtsvorgänger unter bestimmten Voraussetzungen von steuerlichen Nachteilen frei, die über die auf Ebene dieser Gesellschaften passivierten Verpflichtungen aus Zeiträumen bis einschließlich 31. Juli 2009 hinausgehen. Falls die Summe der steuerlichen Vorteile die Summe der steuerlichen Nachteile übersteigt, hat die Porsche SE einen Anspruch gegen die Volkswagen AG auf eine Zahlung in Höhe des die steuerlichen Nachteile übersteigenden Betrags. Die

Regelungen des Einbringungsvertrags decken jedoch nicht alle Sachverhalte und damit nicht sämtliche steuerlichen Risiken der Porsche SE aus den steuerlichen Außenprüfungen für die Veranlagungszeiträume 2006 bis 2009 ab.

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

Risikoeinschätzung zu unternehmerischen Risiken

Die Methodik zur regelmäßigen Einschätzung unternehmerischer Risiken wurde im abgelaufenen Geschäftsjahr unverändert beibehalten. So wird für die wesentlichen unternehmerischen Risiken des Porsche SE Konzerns jeweils eine Risikoeinschätzung anhand von Risikokategorien „Gering“, „Mittel“ und „Hoch“ vorgenommen. Dabei wird das Risiko einer Unterschreitung der kommunizierten Prognosekorridore für das Ergebnis nach Steuern und/oder die Nettoverschuldung der Porsche SE bewertet.

In die Risikoeinschätzung eines Risikofelds fließen das mögliche Ausmaß des Risikofelds sowie dessen Eintrittswahrscheinlichkeit ein. Ein betrachtetes Risikofeld wird anhand seines möglichen Ausmaßes einer der Stufen gering, moderat und hoch zugeordnet. Diese Zuordnung basiert in der Regel auf der potenziellen Wirkung, die ein betrachtetes Risikofeld nach möglichen prozessintegrierten Steuerungsmaßnahmen auf das Ergebnis nach Steuern und/oder die Nettoverschuldung des Porsche SE Konzerns im Sinne einer negativen Abweichung vom entsprechenden Prognosewert haben kann. Risikofelder mit einem möglichen Ausmaß der Stufe hoch haben in Einzelbetrachtung zum Berichtszeitpunkt grundsätzlich das Potenzial, die

Kennzahlen Ergebnis nach Steuern und/oder Nettoverschuldung des Porsche SE Konzerns um mehr als die Hälfte des Prognosekorridors zu belasten.

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

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

Die Risikoeinschätzung stellt sich zum Berichtszeitpunkt wie folgt dar:

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

Darstellung der Risikoeinschätzung (in Bezug auf die Prognosekorridore)

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

Gesamtaussage zur Risikosituation des Porsche SE Konzerns

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





Risikomanagement- und -kontrollsystem des Volkswagen Konzerns

Das vorliegende Kapitel erläutert die Zielsetzung und den Aufbau des Risikomanagementsystems („RMS“) sowie des Internen Kontrollsystems („IKS“) des Volkswagen Konzerns und beschreibt diese Systeme, auch mit Blick auf den Rechnungslegungprozess. Die Volkswagen AG hat ihr eigenes konzernweites Risikomanagementsystem implementiert und ist damit selbst für ihre Risikohandhabung verantwortlich. Es handelt sich im Folgenden um Textauszüge aus dem Risiko- und Chancenbericht im Konzernlagebericht 2023 der Volkswagen AG.

Zielsetzung des Risikomanagementsystems und des Internen Kontrollsystems bei Volkswagen

Den nachhaltigen Erfolg des Volkswagen Konzerns kann Volkswagen nur sicherstellen, indem die Risiken und Chancen aus seiner Geschäftstätigkeit frühzeitig identifiziert, zutreffend bewertet sowie effektiv und effizient gesteuert werden. Mit Hilfe des RMS und IKS sollen potenzielle Risiken frühzeitig erkannt werden, um mit geeigneten Maßnahmen gegenzusteuern und so drohenden Schaden für das Unternehmen abwenden und eine Bestandsgefährdung ausschließen zu können.

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

Aufbau des Risikomanagementsystems und des Internen Kontrollsystems bei Volkswagen

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

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

Die Mindestanforderungen an das RMS und an das IKS einschließlich des Drei-Linien-Modells sind bei Volkswagen konzernweit in einer Richtlinie festgelegt, werden regelmäßig überprüft und weiterentwickelt. Zudem bietet Volkswagen regelmäßig Schulungen zum RMS und IKS an.



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

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

**Erste Linie:
Operatives Risikomanagement und IKS**

Die operativen Risikomanagement- und Internen Kontrollsysteme der einzelnen Konzerngesellschaften und -bereiche des Volkswagen Konzerns bilden die vorderste Linie. Das RMS und das IKS sind integrale Bestandteile der Aufbau- und Ablauforganisation des Volkswagen Konzerns. Ereignisse, die ein Risiko begründen können, werden dezentral in den Geschäftsbereichen und in den Beteiligungsgesellschaften identifiziert und beurteilt. Gegenmaßnahmen werden eingeleitet, die verbleibenden potenziellen Auswirkungen bewertet und bei Bedarf zeitnah in die Planungen eingearbeitet. Wesentliche Risiken werden anlassbezogen an die relevanten Gremien gemeldet. Die Ergebnisse des operativen Risikomanagements fließen kontinuierlich in die Planungs- und Kontrollrechnungen ein. Zielvorgaben,

die in den Planungsrounden von Volkswagen vereinbart wurden, unterliegen so einer permanenten Überprüfung innerhalb revolvierender Planungsüberarbeitungen. Parallel dazu fließen die Ergebnisse der Maßnahmen zur Bewältigung der Risiken zeitnah in die monatlichen Vorausschätzungen zur weiteren Geschäftsentwicklung ein. Somit liegt dem Vorstand der Volkswagen AG über die dokumentierten Berichtswege auch unterjährig ein Gesamtbild der aktuellen Risikolage vor.

Ermittlung des Risiko-Score



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

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

Für jedes Risiko wird ein Score-Wert ermittelt, der sich aus der Multiplikation des Kriteriums Eintrittswahrscheinlichkeit (Wkt) mit dem potenziellen Schadenausmaß (Schadenausmaß) ergibt und die Risiken vergleichbar macht. Das Schadenausmaß ergibt sich aus den Kriterien finanzieller Schaden (Mat) sowie Reputationsschaden (Immat) und der potenziellen Gefährdung der Einhaltung von externen rechtlichen Vorgaben (Vorg). Für jedes dieser Kriterien wird die getroffene Bewertung einem Score-Wert zwischen 0 und 10 zugeordnet. Dabei werden die Maßnahmen, die zur Risikosteuerung und -kontrolle getroffen wurden, bei der Risikobewertung berücksichtigt (Nettobetrachtung).

Der Score-Wert für die Eintrittswahrscheinlichkeit von über 50 % im Betrachtungszeitraum wird als hoch bezeichnet, bei einer mittleren Einstufung liegt die Eintrittswahrscheinlichkeit mindestens bei 25 %. Für das Kriterium finanzieller Schaden steigt der Score-Wert mit zunehmendem Ausmaß an und erreicht ab 1 Mrd. € den höchsten Score-Wert von 10. Das Kriterium Reputationsschaden kann Ausprägungen von lokaler Vertrauensstörung über den lokalen Vertrauensverlust bis hin zum regionalen oder internationalen Reputationsverlust annehmen. Die potenzielle Gefährdung der Einhaltung von externen rechtlichen Vorgaben wird anhand der potenziellen Auswirkungen auf die lokale

Gesellschaft, die Marke oder den Volkswagen Konzern eingestuft.

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

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

Zur Überprüfung der Risikotragfähigkeit des Volkswagen Konzerns führt das Volkswagen Konzern-Risikomanagement auf Basis der Risikomeldungen regelmäßig einen Abgleich zwischen der aggregierten Risikolage und der Risikotragfähigkeit durch. Hierbei wird durch eine Simulation geprüft, ob Einzelrisiken durch Kumulation zu einem bestandsgefährdenden Risiko aggregieren können. Im Geschäftsjahr 2023 haben sich keine Hinweise auf eine unzureichende Risikotragfähigkeit des Volkswagen Konzerns ergeben.



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

Darüber hinaus werden bedeutende Änderungen der Risikolage, die kurzfristig bspw. durch unerwartete externe Ereignisse entstehen können, anlassbezogen an den Vorstand der Volkswagen AG berichtet. Dies ist dann erforderlich, wenn das Risiko einen potenziellen finanziellen Schaden ab 1 Mrd. € annehmen kann und die Eintrittswahrscheinlichkeit größer als 50 % eingeschätzt wird.

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

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

Wesentliche Kontrollen zur Abdeckung der Prozessrisiken und Kontrollziele werden zudem auf ihre Wirksamkeit hin getestet; hierbei identifizierte wesentliche Schwachstellen werden an die zuständigen Gremien der Volkswagen AG berichtet und in

den Fachbereichen behoben. Wie der RQP wird auch das standardisierte IKS durch das IT-System Riskradar unterstützt.

Im Rahmen der kontinuierlichen Überwachungs- und Verbesserungsprozesse optimiert Volkswagen das RMS und IKS regelmäßig. Dabei trägt Volkswagen internen und externen Anforderungen gleichermaßen Rechnung. Als Bestandteil des RMS ist auch das Compliance-Managementsystem („CMS“) des Volkswagen Konzerns diesen Kontroll- und Anpassungsmechanismen entsprechend unterworfen. Fallweise begleiten externe Experten die kontinuierliche Weiterentwicklung des RMS, CMS und IKS des Volkswagen Konzerns.

Dritte Linie: Prüfung durch die Volkswagen Konzern- Revision

Die Volkswagen Konzern-Revision unterstützt den Vorstand der Volkswagen AG dabei, die verschiedenen Geschäftsbereiche und Unternehmenseinheiten im Volkswagen Konzern zu überwachen. Sie überprüft das Risikofrüherkennungssystem sowie den Aufbau und die Umsetzung des RMS, des IKS und des CMS regelmäßig im Rahmen ihrer unabhängigen Prüfungshandlungen. Der vom Vorstand der Volkswagen AG verabschiedete Prüfungsplan umfasst die erste und zweite Linie, also neben den operativen Einheiten auch die risikomitigierenden Funktionen.

Risikofrüherkennungssystem bei Volkswagen

Durch die zuvor beschriebenen Elemente des RMS und IKS (erste und zweite Linie) werden die Anforderungen an ein Risikofrüherkennungssystem erfüllt. Die Risikolage des Volkswagen Konzerns wird erfasst, bewertet und dokumentiert und erfüllt somit auch die gesetzlichen Anforderungen. Unabhängig davon überprüft der Abschlussprüfer der Volkswagen AG jährlich die hierfür implementierten



Verfahren und Prozesse sowie die Angemessenheit der Dokumentation. Die Risikomeldungen werden dabei stichprobenartig in vertiefenden Interviews mit den betreffenden Bereichen und Gesellschaften auf ihre Plausibilität und Angemessenheit hin geprüft. Der Abschlussprüfer der Volkswagen AG prüft das in das Risikomanagementsystem integrierte Risikofrüherkennungssystem des Volkswagen Konzerns auf seine grundsätzliche Eignung, bestandsgefährdende Risiken frühzeitig erkennen zu können, und beurteilt gemäß § 317 Abs. 4 HGB die Funktionsfähigkeit des Risikofrüherkennungs- und Überwachungssystems.

Darüber hinaus werden in den Unternehmen des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen des Volkswagen Konzerns turnusmäßige Kontrollen im Rahmen der Jahresabschlussprüfung durchgeführt. Als Kreditinstitut unterliegt die Volkswagen Bank GmbH mit ihren Tochterunternehmen der Aufsicht der Europäischen Zentralbank und die Volkswagen Leasing GmbH als Finanzdienstleistungsinstitut sowie die Volkswagen Versicherung AG als Versicherungsunternehmen der jeweiligen Fachaufsicht der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht („BaFin“). Im Rahmen des turnusmäßigen aufsichtsrechtlichen Überprüfungsprozesses sowie im Rahmen unregelmäßiger Prüfungen beurteilt die zuständige Aufsichtsbehörde, ob die Regelungen, Strategien, Verfahren und Mechanismen ein solides

Risikomanagement und eine solide Risikoabdeckung gewährleisten. Daneben prüft der Prüfungsverband deutscher Banken die Volkswagen Bank GmbH in unregelmäßigen Abständen.

Die Volkswagen Financial Services AG betreibt ein System zur Risikofrüherkennung und -steuerung. Damit soll gewährleistet werden, dass die jeweils lokal geltenden regulatorischen Anforderungen eingehalten werden. Es ermöglicht zugleich eine angemessene und wirksame Risikosteuerung auf Gruppenebene. Wesentliche Bestandteile davon werden regelmäßig im Rahmen der Jahresabschlussprüfung überprüft.

Überwachung der Wirksamkeit des Risikomanagementsystems und des Internen Kontrollsystems

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

Basierend darauf wird einmal jährlich in einer Vorstandssitzung der Volkswagen AG eine Gesamtaussage über die Angemessenheit und Wirksamkeit des RMS, CMS und IKS des Volkswagen Konzerns getroffen. Dem Vorstand der Volkswagen AG liegen keine Hinweise vor, dass das RMS und IKS des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2023 in ihrer jeweiligen Gesamtheit nicht angemessen oder nicht wirksam gewesen wären.

Dessen ungeachtet gibt es inhärente Beschränkungen der Wirksamkeit eines jeden Risikomanagement-, Compliance-Management- und Kontrollsystems. Auch ein als angemessen und wirksam beurteiltes System kann bspw. nicht sicherstellen, dass alle tatsächlich eintretenden Risiken vorab aufgedeckt oder jedwede Prozessstörungen unter allen Umständen ausgeschlossen werden.

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

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

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

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

Das Volkswagen IFRS Bilanzierungshandbuch, bei dessen Erstellung Meinungen externer Experten berücksichtigt wurden, soll eine einheitliche Bilanzierung und Bewertung auf Grundlage der Vorschriften gewährleisten, die für das Mutterunternehmen des Volkswagen Konzerns anzuwenden sind. Es umfasst insbesondere Konkretisierungen der Anwendung gesetzlicher Vorschriften und branchenspezifischer Sachverhalte. Auch die Bestandteile der Berichtspakete, die die Volkswagen Konzerngesellschaften zu erstellen haben, sind dort im Detail aufgeführt, ebenso wie Vorgaben für die Abbildung und Abwicklung konzerninterner Geschäftsvorfälle sowie für die darauf aufbauende Saldenabstimmung.

Kontrollaktivitäten auf Volkswagen Konzernebene umfassen die Analyse und gegebenenfalls die Anpassung der Meldedaten der von Tochtergesellschaften des Volkswagen Konzerns vorgelegten Finanzabschlüsse. Dabei werden auch die Berichte, die der Abschlussprüfer der Volkswagen AG vorgelegt hat, und die Ergebnisse der Abschlussbesprechungen mit Vertretern der Einzelgesellschaften berücksichtigt. In den Gesprächen werden sowohl die Plausibilität der Einzelabschlüsse als auch wesentliche Einzelsachverhalte bei den Tochtergesellschaften diskutiert. Eine klare Abgrenzung der



Verantwortungsbereiche sowie die Anwendung des Vier-Augen-Prinzips sind weitere Kontrollelemente, die – ebenso wie Plausibilitätskontrollen – bei der Erstellung des Einzel- und des Konzernabschlusses der Volkswagen AG angewendet werden.

Die Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems des Volkswagen Konzerns im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess wird im Rahmen des standardisierten IKS in wesentlichen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns systematisch bewertet. Am Beginn stehen eine Risikoanalyse und eine Kontrolldefinition mit dem Ziel, bedeutende Risiken für die Rechnungslegungsprozesse zu identifizieren. Um die Wirksamkeit der Kontrollen zu beurteilen, werden regelmäßig Tests auf Basis von Stichproben durchgeführt. Diese bilden die Grundlage für eine Selbsteinschätzung, ob die Kontrollen angemessen ausgestaltet und wirksam sind.

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

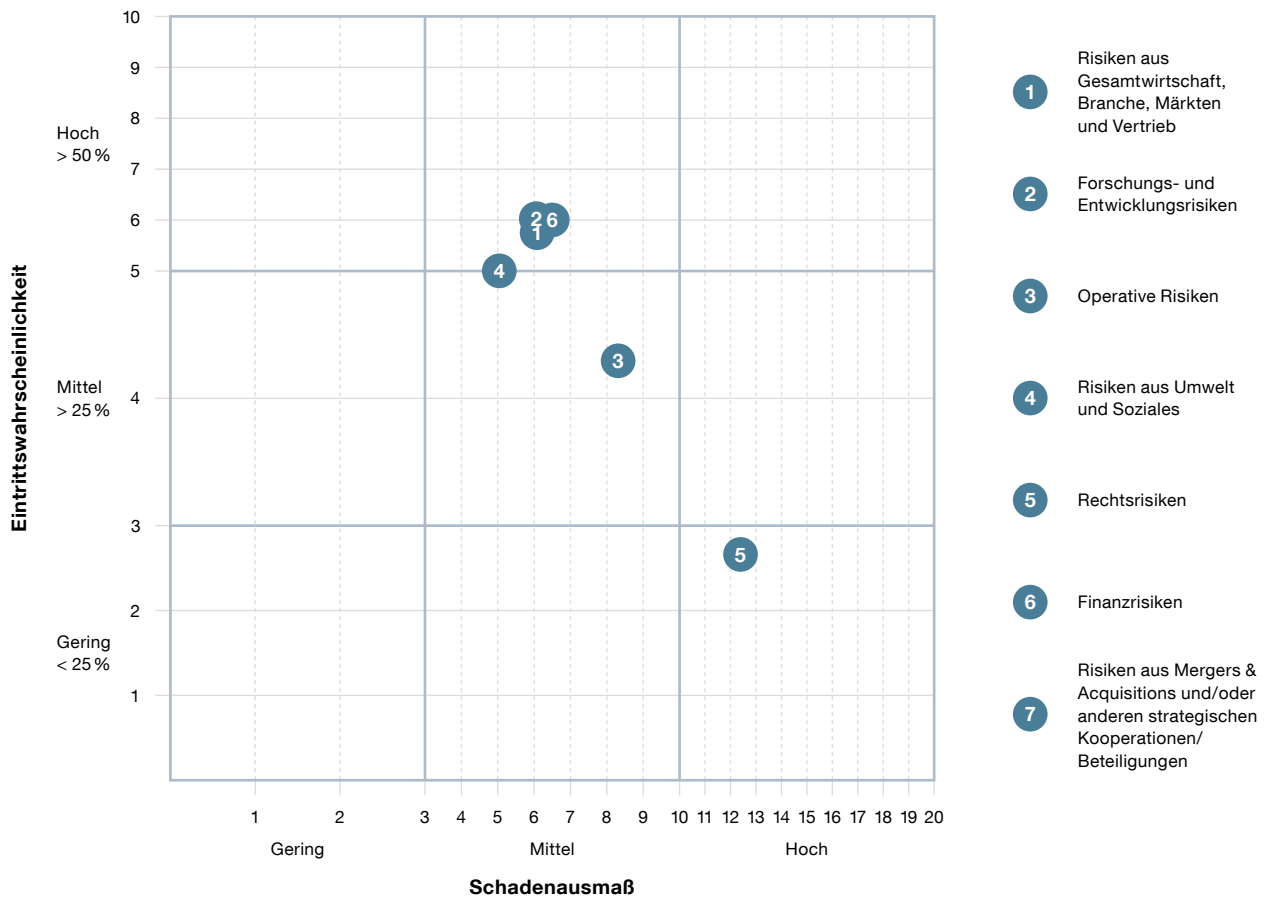
Das rechnungslegungsbezogene Interne Kontrollsystem wird zudem von der Volkswagen Konzernrevision im In- und Ausland unabhängig geprüft.

Integriertes Konsolidierungs- und Planungssystem

Mit dem Volkswagen Konsolidierungs- und Unternehmenssteuerungssystem („VoKUs“) lassen sich im Volkswagen Konzern sowohl die vergangenheitsorientierten Daten des Rechnungswesens als auch Plandaten des Controllings konsolidieren und analysieren. VoKUs bietet eine zentrale Stammdatenpflege, ein einheitliches Berichtswesen, ein Berechtigungskonzept und erforderliche Flexibilität im Hinblick auf Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen; es ist somit eine technische Plattform, von der das Volkswagen Konzern-Rechnungswesen und das Volkswagen Konzern-Controlling gleichermaßen profitieren. Für die Überprüfung der Datenkonsistenz verfügt VoKUs über ein mehrstufiges Validierungssystem, das im Wesentlichen die inhaltliche Plausibilität zwischen Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung und Anhang prüft.



Durchschnittliche Score-Werte der Risikokategorien



(gewichteter Score-Wert aus finanziellem Schaden, Reputationsschaden und der potenziellen Gefährdung der Einhaltung von externen rechtlichen Vorgaben)



Chancen und Risiken des Volkswagen Konzerns

In diesem Abschnitt werden die wesentlichen Risiken und Chancen aus Sicht des Volkswagen Konzerns dargestellt, die sich im Rahmen der Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns ergeben. Die dargestellten Chancen und Risiken schließen insbesondere auch solche aus dem Porsche AG Konzern mit ein. Zur besseren Übersicht sind die Risiken und Chancen in Kategorien zusammengefasst. Zu jeder Risikokategorie des Volkswagen Konzerns werden die von Volkswagen anhand der Risiko-Score-Bewertung aus dem RQP ermittelten größten Risiken ihrer Bedeutung nach aufgeführt.

In die Bewertung der Risikokategorien des Volkswagen Konzerns sowie in die Berichterstattung an den Vorstand der Volkswagen AG fließen unter anderem alle an das Volkswagen Konzern-Risikomanagement berichteten Risiken der einbezogenen Einheiten aus dem RQP ab einem Risiko-Score von 20 ein. Die grafische Darstellung der Risikokategorien erfolgt anhand der durchschnittlichen Score-Werte. Für die Risikokategorie „Risiken aus Mergers & Acquisitions und/oder anderen strategischen Kooperationen/Beteiligungen“ wurden bei Volkswagen im Berichtsjahr keine Risiken mit entsprechenden Werten gemeldet.

Mit Hilfe von Wettbewerbs- und Umfeldanalysen sowie Marktbeobachtungen erfasst Volkswagen nicht nur Risiken, sondern auch Chancen, die sich positiv auf die Gestaltung seiner Produkte, die Effizienz ihrer Produktion, ihren Erfolg am Markt und seine Kostenstruktur auswirken. Risiken und Chancen, von denen erwartet wird, dass sie eintreten, hat Volkswagen – soweit einschätzbar – in seiner Mittelfristplanung und seiner Prognose bereits berücksichtigt. Der Volkswagen Konzern berichtet daher über interne und externe Entwicklungen als Risiken und Chancen, die nach den dem Volkswagen Konzern im Zeitpunkt der Aufstellung seines Lageberichts bekannten Informationen zu einer negativen bzw. positiven Abweichung von seiner Prognose bzw. von seinen Zielen führen können.

Risikokategorien im Volkswagen Konzern

In der Kategorie „Risiken und Chancen aus Gesamtwirtschaft, Branche, Märkten und Vertrieb“ sind gesamtwirtschaftliche Risiken und Chancen einschließlich möglicher Auswirkungen aus geopolitischen Spannungen und Konflikten, Branchenrisiken und Marktchancen/-potenziale, Risiken im Bereich Power Engineering, Vertriebsrisiken, Risiken aus dem Russland-Ukraine-Krieg und aus Auseinandersetzungen im Nahen Osten sowie sonstige Einflüsse zusammengefasst. Unter den Risiken aus dem

Russland-Ukraine-Krieg und aus Auseinandersetzungen im Nahen Osten wird von Volkswagen das Risiko beschrieben, dass sich der fortdauernde Russland-Ukraine-Krieg sowie die Auseinandersetzungen im Nahen Osten negativ auf die Entwicklung der globalen Konjunktur und das Branchenwachstum sowie die Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns, insbesondere aufgrund steigender Preise und sinkender Verfügbarkeit von Energie, auswirken. Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit hoch (Vorjahr: hoch) und das Schadenausmaß mit mittel (Vorjahr: mittel) von Volkswagen bewertet. Aus Sicht des Volkswagen Konzerns liegen die größten Risiken aus dem RQP in dieser Kategorie in negativen Auswirkungen auf die Markt- und Absatzentwicklung auch bedingt durch Handelsbeschränkungen und zunehmenden Protektionismus.

Die Kategorie „Forschungs- und Entwicklungsrisiken“ beinhaltet Risiken aus Forschung und Entwicklung sowie Risiken und Chancen aus der Baukastenstrategie. Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit hoch (Vorjahr: hoch) und das Schadenausmaß mit mittel (Vorjahr: mittel) von



Volkswagen bewertet. Die größten Risiken aus dem RQP resultieren aus einer nicht bedarfs- und anforderungsgerechten Produktentwicklung insbesondere im Hinblick auf Elektromobilität und Digitalisierung.

Als „Operative Risiken und Chancen“ werden Risiken aus besonderen Ereignissen im Beschaffungs- und Produktionsnetzwerk des Volkswagen Konzerns, Risiken und Chancen aus der Beschaffung und der Technik, Produktionsrisiken, Risiken aus langfristiger Fertigung, Qualitätsrisiken, IT-Risiken und Risiken aus medialer Wirkung zusammengefasst. Unter den Risiken aus besonderen Ereignissen im Beschaffungs- und Produktionsnetzwerk des Volkswagen Konzerns werden insbesondere die Risiken beschrieben, dass Naturkatastrophen, Pandemien oder gewaltsame Auseinandersetzungen – wie der Russland-Ukraine-Krieg oder die Auseinandersetzungen im Nahen Osten – zu Versorgungsrisiken in der Beschaffung führen und die Produktion stark beeinträchtigen können. In der Folge kann es bei Volkswagen zu Engpässen oder sogar Ausfällen in der Produktion und damit zu einer Abweichung gegenüber der geplanten Produktionsmenge kommen. Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit mittel (Vorjahr: hoch) und das Schadenausmaß mit mittel (Vorjahr: mittel) von Volkswagen bewertet. Die größten Risiken aus dem RQP liegen insbesondere im Bereich der Cyber-Sicherheit und neuer regulatorischer Vorgaben in der IT, in volatilen Beschaffungsmärkten, vor allem im Zusammenhang mit der Teileversorgung, sowie in Qualitätsproblemen.

Zur Risikokategorie „Risiken aus Umwelt und Soziales“ zählen Personalrisiken sowie Risiken aus umweltschutzrechtlichen Auflagen. Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit hoch (Vorjahr: mittel) und das Schadenausmaß mit mittel (Vorjahr: hoch) von Volkswagen bewertet. Die größten Risiken aus dem RQP ergeben sich aus der Nichterreichung CO₂-bezogener Vorgaben.

Unter „Rechtsrisiken“ sind Risiken aus Rechtsstreitigkeiten und Rechtsrisiken im Zusammenhang mit

der Dieselthematik sowie steuerrechtliche Risiken subsumiert. Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit gering (Vorjahr: mittel) und das Schadenausmaß mit hoch (Vorjahr: hoch) von Volkswagen bewertet. Die größten Risiken aus dem RQP stehen im Zusammenhang mit der Dieselthematik.

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

Unter „Chancen und Risiken aus Mergers & Acquisitions und/oder anderen strategischen Kooperationen/Beteiligungen“ fasst der Volkswagen Konzern Chancen und Risiken aus Kooperationen, Risiken aus der Werthaltigkeit von Goodwill bzw. Markennamen und aus Beteiligungen sowie Risiken aus dem Verkauf von Beteiligungen zusammen. Für diese Risikokategorie gab es bei Volkswagen im Berichtsjahr keine Meldung von Risiken mit einem Score-Wert über 20.

Bewertung der Volkswagen AG zu Rechtsrisiken aus der Dieselthematik

Zur Absicherung der dem Volkswagen Konzern im Zeitpunkt der Aufstellung seines Lageberichts bekannten Rechtsrisiken im Zusammenhang mit der Dieselthematik enthalten die Rückstellungen des Volkswagen Konzerns für Prozess- und Rechtsrisiken zum 31. Dezember 2023 auf Basis des gegenwärtigen Kenntnisstands und aktueller Einschätzungen von Volkswagen einen Betrag von rund

0,9 Mrd. € (1,4 Mrd. €). Soweit durch Volkswagen bereits hinreichend bewertbar, wurden im Zusammenhang mit der Dieselthematik insgesamt Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 4,0 Mrd. € (4,2 Mrd. €) im Konzernanhang von Volkswagen angegeben, auf die Anlegerverfahren in Deutschland entfallen davon rund 3,8 Mrd. € (3,6 Mrd. €). Aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Sachverhaltsaufklärung sowie der Vielschichtigkeit der einzelnen Einflussfaktoren und der noch andauernden Abstimmungen mit den Behörden unterliegen die im Zusammenhang mit der Dieselthematik im Volkswagen Konzern gebildeten Rückstellungen sowie die angegebenen Eventualverbindlichkeiten und die weiteren latenten Rechtsrisiken zum Teil erheblichen Einschätzungsrisiken. Sollten sich diese Rechts- bzw. Einschätzungsrisiken verwirklichen, kann dies zu weiteren erheblichen finanziellen Belastungen führen. Insbesondere lässt sich nicht ausschließen, dass aufgrund von zukünftigen Erkenntnissen oder Ereignissen die von Volkswagen gebildeten Rückstellungen möglicherweise angepasst werden müssen. Für weitere Erläuterungen zu den Rechtsrisiken in Zusammenhang mit der Dieselthematik wird auf Anhangangabe [2] des Konzernanhangs für das Geschäftsjahr 2023 verwiesen.

Weitergehende Angaben zu den Schätzungen hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen sowie Angaben zu Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von Beträgen der Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit der Dieselthematik werden von Volkswagen gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.



Gesamtaussage zur Risiko- und Chancensituation des Volkswagen Konzerns

Die Gesamt-Risiko- und Chancensituation ergibt sich für den Volkswagen Konzern aus den zuvor genannten Einzelrisiken und -chancen. Um die Beherrschung dieser Risiken zu gewährleisten, hat Volkswagen ein umfassendes Risikomanagementsystem etabliert. Die größten Risiken über alle Risikokategorien hinweg bestehen für den Volkswagen Konzern in einer negativen Markt- und Absatzentwicklung, in Bezug auf Qualität und Cyber-Sicherheit sowie in einer nicht bedarfs- und anforderungsgerechten Produktentwicklung insbesondere im Hinblick auf Elektromobilität und Digitalisierung. Weiterhin verbleiben für den Volkswagen Konzern Risiken aus der Dieseldiagnostik. Für das Jahr 2024 können sich negative Auswirkungen aus einer andauernden eingeschränkten Verfügbarkeit von Teilen, Energie- und sonstigen Rohstoffen sowie aus geopolitischen Spannungen und Konflikten ergeben – weiterhin auch aus dem Russland-Ukraine-Krieg und den Auseinandersetzungen im Nahen Osten. Nach den dem Volkswagen Konzern im Zeitpunkt der Aufstellung seines Lageberichts bekannten Informationen bestehen keine Risiken, die den Fortbestand wesentlicher Gesellschaften des Volkswagen Konzerns oder des Volkswagen Konzerns gefährden könnten.

Prognosebericht und Ausblick

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung 2024

Den Planungen liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2024 insgesamt mit einer im Vergleich zu 2023 verringerten Dynamik wachsen wird. Die anhaltend hohe Inflation in wichtigen Wirtschaftsregionen und die daraus resultierenden restriktiven geldpolitischen Maßnahmen der Zentralbanken sollten sich weiterhin negativ auf die private Nachfrage auswirken. Risiken werden weiterhin in protektionistischen Tendenzen, in Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie in strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern gesehen. Die Wachstumsaussichten werden zudem von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet; Risiken bergen insbesondere der Russland-Ukraine-Krieg sowie die Auseinandersetzungen im Nahen Osten. Es wird davon ausgegangen, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer im Durchschnitt eine positive Dynamik aufweisen werden, wenngleich mit unterdurchschnittlichen Wachstumsraten des Bruttoinlandsprodukts.

Für 2024 wird eine leichte Aufwertung des Euro im Verhältnis zum US-Dollar erwartet und mit einem ähnlichen Währungskursverhältnis zum britischen Pfund wie im Berichtsjahr gerechnet. Der chinesische Renminbi, der brasilianische Real, der mexikanische Peso, der südafrikanische Rand und die türkische Lira sollten annahmegemäß in unterschiedlichem Ausmaß abwerten. Aufgrund der kritischen wirtschaftlichen Situation in Argentinien und der Unsicherheiten infolge der Präsidentschaftswahl wird für den argentinischen Peso eine starke Abwertung angenommen.

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

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

Marktentwicklungen 2024 in Bezug auf die Kernbeteiligungen

Entwicklung der Rohstoffmärkte

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

Entwicklung der Märkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Die Entwicklung der Automobilbranche ist eng an den Verlauf der Weltwirtschaft gekoppelt. Volkswagen rechnet auf den internationalen Automobilmärkten mit einer weiter zunehmenden Wettbewerbsintensität. Krisenbedingte Unterbrechungen der globalen Versorgungskette und dadurch resultierende Auswirkungen auf die Fahrzeugverfügbarkeit können das Neuzulassungsvolumen belasten. Zudem können sich Unsicherheiten aus anhaltenden



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

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

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

Entwicklung der Märkte für Nutzfahrzeuge

Volkswagen erwartet für 2024, dass sich die Neuzulassungen von mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten im Vorjahresvergleich spürbar negativ entwickeln, mit regional unterschiedlichen Ausprägungen.

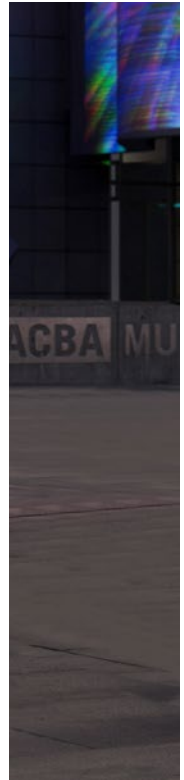
Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten wird für das Jahr 2024 mit einer insgesamt spürbar über dem Niveau des Vorjahres liegenden Nachfrage mit unterschiedlichen regionalen Entwicklungen gerechnet.

Entwicklung der Märkte für Power Engineering

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

Entwicklung der Märkte für Finanzdienstleistungen

Es wird erwartet, dass automobilbezogene Finanzdienstleistungen im Jahr 2024 eine hohe Bedeutung für den weltweiten Fahrzeugabsatz haben werden. Unsicherheiten können sich aus anhaltenden Engpässen bei Vorprodukten und Rohstoffen ergeben, zusätzlich verstärkt durch die Folgen des Russland-Ukraine-Kriegs und die Auseinandersetzungen im Nahen Osten. Zudem kann das gestiegene Zinsniveau Druck auf die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen ausüben. Der Volkswagen Konzern geht davon aus, dass in Schwellenmärkten mit bisher niedriger Marktdurchdringung die Nachfrage steigen wird. In Regionen mit bereits entwickelten automobilen Finanzdienstleistungsmärkten wird sich der Trend voraussichtlich fortsetzen, Mobilität zu möglichst geringen Gesamtkosten zu erwerben. Die im europäischen Finanzdienstleistungsgeschäft mit Einzelkunden begonnene Verschiebung von Finanzierung zu Leasing wird sich weiter fortsetzen. Dabei dürften integrierte Gesamtlösungen, die mobilitätsnahe Dienstleistungsmodulare wie Versicherungen und innovative Servicepakete einschließen, an



Bedeutung gewinnen. Zusätzlich wird damit gerechnet, dass die Nachfrage nach neuen Mobilitätsformen, etwa nach Vermiet- oder Auto-Abomodellen, sowie nach integrierten Mobilitätsdienstleistungen, zum Beispiel Parken, Tanken und Laden, zunehmen wird. Volkswagen erwartet eine zunehmende Bedeutung des Direktgeschäfts zwischen Herstellern und Kunden. Zur Förderung dieses Geschäfts wird die nahtlose Integration von Finanzdienstleistungen in das Online-Fahrzeugangebot zunehmend wichtiger.

Im Bereich der mittelschweren und schweren Nutzfahrzeuge sieht Volkswagen in den Schwellenländern eine steigende Nachfrage nach Finanzdienstleistungsprodukten. Insbesondere in diesen Ländern unterstützen Finanzierungslösungen den Fahrzeugabsatz und sind daher ein wesentlicher Bestandteil des Verkaufsprozesses. Auf den entwickelten Märkten erwartet Volkswagen 2024 einen erhöhten Bedarf an Telematikdiensten und Serviceleistungen, mit denen sich die Gesamtbetriebskosten senken lassen.

Marktentwicklungen 2024 in Bezug auf die Portfoliobeteiligungen

Entwicklung der Märkte für M&A und Venture Capital

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

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

Voraussichtliche Entwicklung des Volkswagen Konzerns

Den Planungen von Volkswagen liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2024 insgesamt mit einer im Vergleich zu 2023 verringerten Dynamik wachsen wird. Die anhaltend hohe Inflation in wichtigen Wirtschaftsregionen und die daraus resultierenden restriktiven geldpolitischen Maßnahmen der Zentralbanken sollten sich zunehmend negativ auf die private Nachfrage auswirken. Risiken sieht Volkswagen weiterhin in protektionistischen Tendenzen, in Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie in strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Die Wachstumsaussichten werden zudem von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet; Risiken bergen insbesondere der Russland-Ukraine-Krieg sowie die Auseinandersetzungen im Nahen Osten. Der Volkswagen Konzern geht davon aus, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer im Durchschnitt eine positive Dynamik aufweisen werden, wenngleich mit unterdurchschnittlichen Wachstumsraten des Bruttoinlandsprodukts.

Der Volkswagen Konzern geht davon aus, dass die Auslieferungen an Kunden im Jahr 2024 unter herausfordernden Marktbedingungen gegenüber dem Vorjahr um bis zu 3 % wachsen.

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

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

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

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

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



Voraussichtliche Entwicklung des Porsche SE Konzerns

Das Ergebnis des Porsche SE Konzerns wird maßgeblich von dem der Porsche SE zuzurechnenden At-Equity-Ergebnis und damit von der Ergebnissituation des Volkswagen Konzerns beeinflusst.

Die Prognose des Ergebnisses nach Steuern des Porsche SE Konzerns basiert daher weitgehend auf den Erwartungen des Volkswagen Konzerns zu seiner zukünftigen Entwicklung. Während in die Prognose des Porsche SE Konzerns das Ergebnis nach Steuern des Volkswagen Konzerns eingeht, liegt der Prognose des Volkswagen Konzerns lediglich dessen operatives Ergebnis zugrunde. So beeinflussen Effekte außerhalb des operativen Ergebnisses auf Ebene des Volkswagen Konzerns nicht dessen Prognose, sie wirken sich aber anteilig auf die Höhe des prognostizierten Ergebnisses nach Steuern des Porsche SE Konzerns aus.

Die Erwartungen des Volkswagen Konzerns zu der künftigen Entwicklung wurden daher durch den Vorstand der Porsche SE ergänzt. Dies schließt auch die Erwartungen des Vorstands der Porsche SE zu den Ergebnisbeiträgen aus Beteiligungen mit ein, die im Finanzergebnis des Volkswagen Konzerns enthalten sind.

Zudem wird das Ergebnis des Porsche SE Konzerns von dem der Porsche SE zuzurechnenden At-Equity-Ergebnis und damit von der Ergebnissituation des Porsche AG Konzerns beeinflusst. Die Ergebnisprognose der Porsche SE berücksichtigt daher auch die Erwartungen des Porsche AG Konzerns zu seiner zukünftigen Entwicklung.

Die zukunftsbezogenen Aussagen der Prognose basieren in weiten Teilen auf Einschätzungen und Erwartungen des Volkswagen Konzerns und des Porsche AG Konzerns, die von unvorhersehbaren Ereignissen beeinflusst werden können. Infolgedessen kann die tatsächliche Geschäftsentwicklung von den

Erwartungen sowohl positiv als auch negativ abweichen. Risiken, die zu Abweichungen führen können, umfassen vor allem protektionistische Tendenzen, Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie strukturelle Defizite in einzelnen Ländern. Die Wachstumsaussichten werden zudem von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet.

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

in einem niedrigen dreistelligen Millionen-Euro-Bereich geplant.

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

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



Erklärung zur Unternehmensführung

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

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

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

I. Grundlagen der Corporate Governance

1. Allgemeine Angaben zum Unternehmen

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

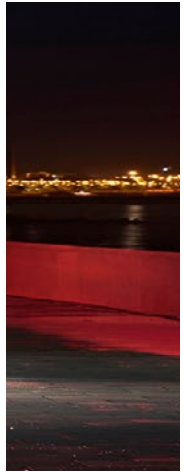
Gegenstand des Unternehmens ist die Leitung von Unternehmen oder die Verwaltung von Beteiligungen an Unternehmen, die in folgenden Geschäftsfeldern oder Teilbereichen davon tätig sind:

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

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

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

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



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

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

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

2. Unternehmens- bzw. Konzernstruktur

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Empfehlung B.5 DCGK:

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

Empfehlung C.2 DCGK:

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

Empfehlung C.13 Satz 1 DCGK:

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

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

Empfehlung G.1, 1. Spiegelstrich DCGK:

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

Empfehlung G.10 Satz 1 DCGK:

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

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

Empfehlung G.10 Satz 2 DCGK:

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



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

Empfehlung G.12 DCGK:

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

Empfehlung G.13 Satz 1 DCGK:

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



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

II. Vorstand

1. Zusammensetzung des Vorstands

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

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

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

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

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

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

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

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

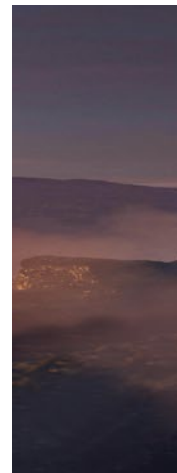
- Bei der Zusammensetzung des Vorstands soll auf angemessene Internationalität geachtet werden, um dem Umstand Rechnung zu tragen, dass die Gesellschaft sowohl ausländische Beteiligungen als auch deutsche Beteiligungen mit internationalen Aktivitäten hält. Vor diesem Hintergrund soll mindestens ein Vorstandsmitglied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

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

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

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

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



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

2. Arbeitsweise des Vorstands

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

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

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

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

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



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

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

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

3. Instrumente der Unternehmensführung

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

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

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

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

Rechnungslegung und Abschlussprüfung

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

Compliance

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

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

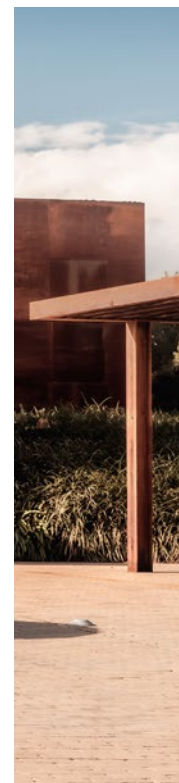
Um Mitarbeitern sowie Dritten die Möglichkeit einzuräumen, Hinweise auf eventuelle Rechtsverstöße im Unternehmen zu geben, hat die Porsche SE unterschiedliche Meldewege eingerichtet. Eingehende Hinweise werden streng vertraulich behandelt. Der Schutz des Hinweisgebers hat für die Gesellschaft höchste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

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

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

Risikomanagementsystem und Internes Kontrollsystem

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



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

Kommunikation und Transparenz

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

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

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

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

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

Umwelt-, Arbeitnehmer- und Sozialbelange sowie Achtung von Menschenrechten

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



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

4. Vergütung

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

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

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

als auch als Teil des Geschäftsberichts veröffentlicht.

5. Wertpapiertransaktionen der Vorstandsmitglieder

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

III. Aufsichtsrat

1. Zusammensetzung des Aufsichtsrats

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

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

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

aufgeführt sind.

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



Mobilitätslösungen sowie die Eigentümerstruktur der Gesellschaft.

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

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

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



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

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

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

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

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



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

Generelle Angaben

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

Qualifikation¹

Überwachung und Beratung der Geschäftsleitung	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Fahrzeuge und Fahrzeugkomponenten	•	•	•				•	•	•
Technische und wissenschaftliche Innovationen	•	•		•	•	•	•	•	•
Unternehmenskäufe und Übernahmen	•	•		•	•	•	•	•	•
Bilanzierung, Controlling, Risikomanagement, Recht und Compliance		•		•	•		•		
Nachhaltigkeit				•		•			•
Rechnungslegung				•		•		•	
Abschlussprüfung				•		•		•	

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



2. Arbeitsweise des Aufsichtsrats

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Textform übermittelte Stimmabgaben erfolgen, wenn der Aufsichtsratsvorsitzende dies bestimmt.

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

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

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

teilung wurde im zweiten Halbjahr des Geschäftsjahres 2022 durchgeführt.

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

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

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

3. Ausschüsse des Aufsichtsrats und deren Arbeitsweise

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

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

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

Präsidialausschuss

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

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

Prüfungsausschuss

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

zusätzlich erbrachten Leistungen sowie der Compliance.

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

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

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



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

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

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

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

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

Austausch und berichtet hierüber im Prüfungsausschuss.

Nominierungsausschuss

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

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



Phoenixausschuss

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

4. Vergütung

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

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

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

veröffentlicht.

5. Wertpapiertransaktionen der Aufsichtsratsmitglieder

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

IV. Aktionäre und Hauptversammlung

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

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

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

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

Porsche Automobil Holding SE

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

Präsidialausschuss:

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

Nominierungsausschuss:

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

Prüfungsausschuss:

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

Phoenixausschuss (bis 25. September 2023):

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

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

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

abrufbar.

Porsche SE – Angaben zum Jahresabschluss nach HGB

Ertragslage

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

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

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

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

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



Gewinn- und Verlustrechnung der Porsche Automobil Holding SE

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

Vermögens- und Finanzlage

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

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen beinhalten Forderungen aufgrund von Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträgen. Im Vorjahr war daneben insbesondere eine Forderung der Porsche SE gegen die Volkswagen AG in Höhe von 22 Mio. € enthalten. Diese betraf den saldierten Ausweis des Sonderdividendenanspruchs der Porsche SE gegen die Volkswagen AG in Höhe von 3,1 Mrd. € mit der zum Bilanzstichtag verbliebenen Kaufpreisverbindlichkeit für den Erwerb von Stammaktien der Porsche AG in Höhe von 3,0 Mrd. €, welche am 9. Januar 2023 beglichen wurde. Die sonstigen Vermögensgegenstände des Vorjahres enthielten im Wesentlichen Ertragsteuerforderungen aus einbehaltenen Kapitalertragsteuern.

Die flüssigen Mittel enthalten Bankguthaben einschließlich kurzfristiger Termingeldanlagen.

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

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

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

Die Verbindlichkeiten betreffen unverändert insbesondere Darlehensbeziehungen mit Tochtergesellschaften.





Bilanz der Porsche Automobil Holding SE

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

Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage der Porsche SE

Der Vorstand der Porsche SE beurteilt die wirtschaftliche Lage der Gesellschaft sowie ihrer wesentlichen Beteiligungen an der Volkswagen AG und an der Porsche AG vor dem Hintergrund der aktuellen Herausforderungen insgesamt positiv. Auf Ebene der beiden Kernbeteiligungen – der Volkswagen AG und der Porsche AG – wurde das Geschäft im Geschäftsjahr 2023 insbesondere durch ein weltweit herausforderndes Marktumfeld, Engpässe in der Teileversorgung sowie Störungen in der Logistikette beeinflusst. Zudem ist die Branche von intensivem Wettbewerb, technologischem Wandel und zunehmendem Umweltbewusstsein geprägt.

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

Risiken der Geschäftsentwicklung

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

Dividendenvorschlag

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

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





Abhängigkeitsbericht

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

Ausblick

Wir verweisen auf die Aussagen im Abschnitt „Voraussichtliche Entwicklung des Porsche SE Konzerns“ im Kapitel „Prognosebericht und Ausblick“, die insbesondere auch die Erwartungen für die Muttergesellschaft widerspiegeln. Die Porsche SE erwartet basierend auf dem Vorschlag des Vorstands und Aufsichtsrats der Volkswagen AG eine Dividende in Höhe von 9,00 € je Volkswagen Stammaktie und 9,06 € je Volkswagen Vorzugsaktie sowie basierend auf dem Vorschlag des Vorstands und Aufsichtsrats der Porsche AG 2,30 € je

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

Stuttgart, den 13. März 2024
Porsche Automobil Holding SE

Der Vorstand

Konzernabschluss



Konzernabschluss

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	204
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	205
Konzernbilanz	206
Konzern-Eigenkapitalpiegel	207
Konzern-Kapitalflussrechnung	208
Konzernanhang	210

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung der Porsche Automobil Holding SE vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023

Mio. €	Anhang	2023	2022
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	[4], [5]	5.229	5.263 ¹
Erträge aus der Beteiligungsbewertung	[6]	1	12
Aufwendungen aus der Beteiligungsbewertung	[6]	-1	-11
Beteiligungsergebnis		5.229	5.263¹
Sonstige betriebliche Erträge	[7]	220	179 ¹
Personalaufwand	[8]	-17	-17
Abschreibungen		-1	-1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	[9]	-18	-25
Ergebnis vor Finanzergebnis		5.412	5.399¹
Finanzierungsaufwendungen		-293	-71
Übriges Finanzergebnis		24	14
Finanzergebnis	[10]	-269	-57
Ergebnis vor Steuern		5.143	5.343¹
Ertragsteuern	[11]	-48	53 ¹
Ergebnis nach Steuern aus fortgeführten Aktivitäten		5.096	5.396¹
Ergebnis nach Steuern aus nicht fortgeführten Aktivitäten			96
Ergebnis nach Steuern		5.096	5.492¹
davon entfallen auf			
die Aktionäre der Porsche SE		5.096	5.492 ¹
Ergebnis je Stammaktie (unverwässert und verwässert) in €	[14]	16,64	17,93 ¹
Ergebnis je Vorzugsaktie (unverwässert und verwässert) in €	[14]	16,64	17,94 ¹
Ergebnis je Stammaktie (unverwässert und verwässert) aus fortgeführten Aktivitäten in €	[14]	16,64	17,62 ¹
Ergebnis je Vorzugsaktie (unverwässert und verwässert) aus fortgeführten Aktivitäten in €	[14]	16,64	17,62 ¹

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der retrospektiven Anwendung von IAS 28 für die durch die Porsche SE gehaltenen und vormals nach IFRS 5 klassifizierten Vorzugsaktien der Volkswagen AG und aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 17 angepasst. Auf die Ausführungen in Anhangangabe [1], Abschnitt „Änderungen zur Vorperiode“ wird verwiesen.

Konzern-Gesamtergebnisrechnung der Porsche Automobil Holding SE vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023

Mio. €	2023	2022
Ergebnis nach Steuern	5.096	5.492¹
Neubewertungen aus Pensionen	-3	16
Latente Steuern auf Neubewertungen aus Pensionen	1	-5
Nicht reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen (vor Steuern)	-648	4.564 ¹
Latente Steuern auf nicht reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen	216	-1.435 ¹
Nicht reklassifizierbare latente Steuern im Zusammenhang mit Anteilen an assoziierten Unternehmen	7	-48 ¹
Gesamtsumme nicht reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge	-428	3.093 ¹
Währungsumrechnung		0
Reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge aus Cashflow-Hedges (vor Steuern)	-103	129
Latente Steuern auf reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge aus Cashflow-Hedges	31	-39
Reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen (vor Steuern)	-608	640 ¹
Latente Steuern auf reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen	-34	-163 ¹
Reklassifizierbare latente Steuern im Zusammenhang mit Anteilen an assoziierten Unternehmen	10	-7 ¹
Gesamtsumme reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge	-704	560 ¹
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-1.132	3.652¹
Gesamtergebnis	3.964	9.144¹
davon entfallen auf		
die Aktionäre der Porsche SE	3.964	9.144 ¹
aus fortgeführten Aktivitäten	3.964	9.048 ¹
aus nicht fortgeführten Aktivitäten		96

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der retrospektiven Anwendung von IAS 28 für die durch die Porsche SE gehaltenen und vormals nach IFRS 5 klassifizierten Vorzugsaktien der Volkswagen AG und aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 17 angepasst. Auf die Ausführungen in Anhangangabe [1], Abschnitt „Änderungen zur Vorperiode“ wird verwiesen.

Konzernbilanz der Porsche Automobil Holding SE zum 31. Dezember 2023

Mio. €	Anhang	31.12.2023	31.12.2022
Aktiva			
Immaterielle Vermögenswerte		0	0
Sachanlagen		1	1
At Equity bewertete Anteile	[4], [12]	61.225	58.545 ¹
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	[13], [21]	103	204
Übrige Vermögenswerte		0	0
Langfristige Vermögenswerte		61.329	58.750¹
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	[13], [21]	19	25
Übrige Vermögenswerte		1	1
Ertragsteuerforderungen	[11]	3	316
Wertpapiere	[21]	283	70
Termingeldanlagen	[21]	230	265
Flüssige Mittel	[21]	494	86
Kurzfristige Vermögenswerte		1.030	762¹
		62.358	59.512¹
Passiva			
Gezeichnetes Kapital	[14]	306	306
Kapitalrücklage	[14]	4.884	4.884
Gewinnrücklagen	[14]	50.804	46.476 ¹
Übrige Rücklagen (OCI)	[14]	-669	473 ¹
Eigenkapital		55.326	52.139¹
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	[15]	32	27
Sonstige Rückstellungen	[16]	24	27
Finanzschulden	[17], [21]	6.616	3.152
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	[13], [21]	43	
Übrige Verbindlichkeiten		1	
Passive latente Steuern	[11]	178	176 ¹
Langfristige Schulden		6.895	3.382¹
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	[15]	1	1
Sonstige Rückstellungen	[16]	18	29
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	[21]	1	4
Finanzschulden	[17], [21]	109	3.941
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	[21]	1	1
Übrige Verbindlichkeiten		5	5
Ertragsteuerverbindlichkeiten	[11]	3	10
Kurzfristige Schulden		137	3.991
		62.358	59.512¹

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der retrospektiven Anwendung von IAS 28 für die durch die Porsche SE gehaltenen und vormals nach IFRS 5 klassifizierten Vorzugsaktien der Volkswagen AG und aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 17 angepasst. Auf die Ausführungen in Anhangangabe [1], Abschnitt „Änderungen zur Vorperiode“ wird verwiesen.

Konzern-Eigenkapitalpiegel der Porsche Automobil Holding SE vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023

	Auf die Anteilseigner der Porsche SE entfallendes Eigenkapital						
	Gezeichnetes Kapital	Kapital-rücklage	Gewinn-rücklagen	Übrige Rücklagen (OCI)	Summe	Nicht beherrschende Anteilseigner	Konzern-eigenkapital
Mio. €							
Stand am 1.1.2022	306	4.884	40.216 ¹	-3.214 ¹	42.192 ¹	1	42.193 ¹
Ergebnis nach Steuern			5.492 ²		5.492 ²		5.492 ²
Sonstiges Ergebnis nach Steuern				3.652 ²	3.652 ²		3.652 ²
Gesamtergebnis der Periode			5.492 ²	3.652 ²	9.144 ²		9.144 ²
Dividendenzahlung			-783		-783		-783
Sonstige Eigenkapitalveränderungen auf Ebene at Equity bewerteter Anteile			1.552 ^{2,3}	34 ^{2,3}	1.586 ^{2,3}		1.586 ^{2,3}
Änderungen im Konsolidierungskreis			-1	1		-1	-1
Stand am 31.12.2022	306	4.884	46.476²	473²	52.139²		52.139²
Stand am 1.1.2023	306	4.884	46.476 ²	473 ²	52.139 ²		52.139 ²
Ergebnis nach Steuern			5.096		5.096		5.096
Sonstiges Ergebnis nach Steuern				-1.132	-1.132		-1.132
Gesamtergebnis der Periode			5.096	-1.132	3.964		3.964
Dividendenzahlung			-783		-783		-783
Sonstige Eigenkapitalveränderungen auf Ebene at Equity bewerteter Anteile			16	-10	6		6
Stand am 31.12.2023	306	4.884	50.804	-669	55.326		55.326

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 17 angepasst. Auf die Ausführungen in Anhangangabe [1], Abschnitt „Änderungen zur Vorperiode“ wird verwiesen.

² Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der retrospektiven Anwendung von IAS 28 für die durch die Porsche SE gehaltenen und vormals nach IFRS 5 klassifizierten Vorzugsaktien der Volkswagen AG und aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 17 angepasst. Auf die Ausführungen in Anhangangabe [1], Abschnitt „Änderungen zur Vorperiode“ wird verwiesen.

³ Betraf im Wesentlichen Eigenkapitalveränderungen im Rahmen der At-Equity-Bewertung der Beteiligung an der Volkswagen AG infolge des Börsengangs der Porsche AG.

Das Eigenkapital wird in Anhangangabe [14] erläutert.

Konzern-Kapitalflussrechnung der Porsche Automobil Holding SE vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023

Mio. €	2023	2022
1. Laufende Geschäftstätigkeit		
Ergebnis nach Steuern	5.096	5.492 ¹
Ergebnis nach Steuern aus nicht fortgeführten Aktivitäten		-96
Beteiligungsergebnis	-5.229	-5.263 ¹
Abschreibungen	1	1
Zinsaufwand	293	71
Zinsertrag	-24	-3
Ertragsteueraufwand (+) / -ertrag (-)	48	-53 ¹
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+) und Erträge (-)	0	-188 ¹
Veränderung sonstiger Aktiva	-1	-1
Veränderung der Pensionsrückstellungen	0	0
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	-13	-4
Veränderung sonstiger Passiva	-3	4
Erhaltene Dividenden	1.529	884
Erhaltene Zahlungen im Zusammenhang mit der Auflösung von Derivaten	97	
Gezahlte Zinsen	-248	-52
Erhaltene Zinsen	17	1
Gezahlte Ertragsteuern	-5	0
Erhaltene Ertragsteuern	316	0
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	1.873	791
2. Investitionsbereich		
Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	0	0
Einzahlungen aus dem Verkauf von Tochterunternehmen abzgl. abgegangener Zahlungsmittel		201
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an at Equity bewerteten Unternehmen	-15	-7.510
Auszahlungen für den Erwerb sonstiger Anteile an Unternehmen	-49	-14
Einzahlungen aus dem Verkauf sonstiger Anteile an Unternehmen		2
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapiere	-214	75
Veränderung der Geldanlagen in Termingelder	35	-40
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	-243	-7.287

Mio. €	2023	2022
3. Finanzierungsbereich		
Auszahlungen an Aktionäre der Porsche SE	-783	-783
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	4.711	7.070
Auszahlungen für die Tilgung von Finanzschulden	-5.151	-1
Mittelabfluss/-zufluss aus Finanzierungstätigkeit	-1.222	6.286
4. Finanzmittelbestand		
Finanzmittelbestand am 1.1.	86	271
zzgl. Finanzmittelbestand aus nicht fortgeführten Aktivitäten zum 1.1.		25
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes (Zwischensumme 1. bis 3.)	409	-211
Finanzmittelbestand am 31.12.	494	86

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der retrospektiven Anwendung von IAS 28 für die durch die Porsche SE gehaltenen und vormals nach IFRS 5 klassifizierten Vorzugsaktien der Volkswagen AG und aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 17 angepasst. Auf die Ausführungen in Anhangangabe [1], Abschnitt „Änderungen zur Vorperiode“ wird verwiesen.

Anhangangabe [18] enthält weitere Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung.

Konzernanhang

Grundlagen und Methoden

211

- [1] Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze
- [2] Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung
- [3] Konzernkreis
- [4] Angaben zu wesentlichen at Equity bewerteten Anteilen

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

265

- [5] Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen
- [6] Erträge und Aufwendungen aus der Beteiligungsbewertung
- [7] Sonstige betriebliche Erträge
- [8] Personalaufwand
- [9] Sonstige betriebliche Aufwendungen
- [10] Finanzergebnis
- [11] Ertragsteuern

Erläuterungen zur Konzernbilanz

273

- [12] At Equity bewertete Anteile
- [13] Sonstige finanzielle Vermögenswerte
- [14] Eigenkapital
- [15] Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen
- [16] Sonstige Rückstellungen
- [17] Finanzschulden

Sonstige Angaben

283

- [18] Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung
- [19] Segmentberichterstattung
- [20] Kapitalmanagement
- [21] Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente
- [22] Eventualschulden aus Rechtsstreitigkeiten
- [23] Nahestehende Unternehmen und Personen
- [24] Bezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats
- [25] Honorar des Abschlussprüfers
- [26] Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
- [27] Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex

Konzernanhang der Porsche Automobil Holding SE für das Geschäftsjahr 2023

Grundlagen und Methoden

[1] Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze

Allgemeine Angaben

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.

Die Porsche SE ist eine Holdinggesellschaft mit Beteiligungen in den Bereichen Mobilitäts- und Industrietechnologie. Ihre Geschäftstätigkeit umfasst insbesondere den Erwerb, das Halten und Verwalten sowie die Veräußerung von Beteiligungen.

Die Porsche SE hält insbesondere die Mehrheit der Stammaktien der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg („Volkswagen AG“, „Volkswagen“ oder „VW“), einem der weltweit führenden Automobilhersteller. Zudem hält die Porsche SE eine direkte Beteiligung an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, Stuttgart („Porsche AG“). Diese langfristigen Beteiligungen an der Volkswagen AG und der Porsche AG bilden die Kategorie „Kernbeteiligungen“. Darüber hinaus hält der Porsche SE Konzern in der Kategorie „Portfoliobeteiligungen“ Minderheitsbeteiligungen an Technologieunternehmen. Zudem werden dieser Kategorie Beteiligungen an Private Equity und Venture Capital Fonds zugeordnet. Portfoliobeteiligungen werden von der Porsche SE in der Regel auf Zeit gehalten und zeichnen sich typischerweise durch ein hohes Wachstums- und Wertsteigerungspotenzial während der Halteperiode aus. In beiden Kategorien liegt der Sektorfokus auf der Mobilitäts- und Industrietechnologie und soll in Bezug auf die Portfoliobeteiligungen künftig um angrenzende Bereiche ergänzt werden. Diese Kategorisierung der Beteiligungen der Porsche SE liegt auch der Segmentberichterstattung nach IFRS 8 zugrunde (vgl. Anhangangabe [19]). Hinsichtlich der Strategien und Ziele der Porsche SE sowie weiterer Erläuterungen zu den Beteiligungen wird auf die Ausführungen im Abschnitt „Grundlagen des Konzerns“ im mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlagebericht („zusammengefasster Konzernlagebericht“) verwiesen.

Der Konzernabschluss der Porsche SE wird gemäß § 315e HGB aufgestellt und steht im Einklang mit den International Financial Reporting Standards („IFRS“), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, sowie den ergänzend anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften.

Das Geschäftsjahr des Porsche SE Konzerns umfasst den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 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. €. Bei Vorliegen eines Betrags von 0,00 € erfolgt keine Angabe. Die Vergleichswerte des Vorjahres werden neben den Werten des aktuellen Berichtszeitraums in Klammern dargestellt.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Der Vorstand hat den Konzernabschluss und den zusammengefassten Konzernlagebericht der Porsche SE mit Beschluss vom 13. März 2024 aufgestellt. Zu diesem Zeitpunkt endet der Wertaufhellungszeitraum.

Änderungen zur Vorperiode

Erstmalige Anwendung des IFRS 17

Infolge der erstmaligen Anwendung von IFRS 17, der die Vorschriften zur Bilanzierung von Versicherungsverträgen neu regelt, kam es auf Ebene des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen zur Anpassung der Vorjahreswerte. Diese Änderungen sind im Wesentlichen auf die geänderte Systematik zur Ermittlung der Rückstellungen aus dem Versicherungsgeschäft zurückzuführen. Auf Ebene der Porsche SE bestehen keine vom Anwendungsbereich des IFRS 17 umfassten Geschäftsvorfälle. Aufgrund der Einbeziehung der Beteiligungen an der Volkswagen AG und der Porsche AG in den Konzernabschluss der Porsche SE nach der Equity-Methode wirkt sich die Erstanwendung von IFRS 17 auf Ebene des Volkswagen Konzerns jedoch mittelbar auch auf den Konzernabschluss der Porsche SE aus. Die Anpassung der Vorjahreswerte auf Ebene des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochtergesellschaften erfolgte unter Anwendung des vollständig retrospektiven Ansatzes, es sei denn, diese war nicht durchführbar. Dies war der Fall, wenn nicht alle erforderlichen historischen Informationen insbesondere für Verträge mit mehrjähriger Laufzeit ohne unangemessenen Kosten- oder Zeitaufwand verfügbar waren. In diesen Fällen wendete der Volkswagen Konzern einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen grundsätzlich den modifizierten retrospektiven Ansatz an.

Die Effekte aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 17 auf die Konzernbilanz und Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung sind in den untenstehenden Überleitungen dargestellt.

Retrospektive Anwendung des IAS 28 auf die von der Porsche SE gehaltenen Vorzugsaktien der Volkswagen AG

Im Vorjahr wurden die von der Porsche SE gehaltenen Vorzugsaktien der Volkswagen AG als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte gemäß IFRS 5 bilanziert, nachdem der Aufsichtsrat der Porsche SE im Juni 2022 einem Verkaufsplan für die insgesamt 2,7 Mio. Vorzugsaktien als Finanzierungsbestandteil für den Erwerb von Stammaktien der Porsche AG zugestimmt hatte.

Insbesondere vor dem Hintergrund der erfolgreichen Platzierung des Schulscheindarlehens in Höhe von rund 2,7 Mrd. € im März 2023, wodurch das auf Basis vergleichbarer Transaktionen in der Vergangenheit erwartbare Volumen signifikant übertroffen wurde, haben sich jedoch im Geschäftsjahr 2023 Umstände ergeben, die einen Verkauf der durch die Porsche SE gehaltenen Vorzugsaktien der Volkswagen AG bis Juni 2023 nicht mehr hochwahrscheinlich erscheinen ließen. Bereits im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2023 endete daher die Klassifizierung der Vorzugsaktien als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte mit der Folge einer retrospektiven Anwendung der Equity-Methode. Der Kapitalanteil, der der At-Equity-Bilanzierung der Beteiligung an der Volkswagen AG seither zugrunde liegt, beträgt rund 31,9 % im Vergleich zu vormals rund 31,4 %. Die erstmalige Anwendung des IFRS 17 sowie die retrospektive Anwendung der Equity-Methode erforderten die nachfolgenden Anpassungen der Vorjahresvergleichsangaben:

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

Mio. €	2022	Erstmalige Anwendung IFRS 17	Retrospektive Anwendung IAS 28	2022 nach Anpassungen
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	4.533	5	725	5.263
Ergebnis aus zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	22		-22	
Erträge aus der Beteiligungsbewertung	12			12
Aufwendungen aus der Beteiligungsbewertung	-11			-11
Beteiligungsergebnis	4.555	5	703	5.263
Sonstige betriebliche Erträge	179		0	179
Personalaufwand	-17			-17
Abschreibungen	-1			-1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-25			-25
Ergebnis vor Finanzergebnis	4.691	5	703	5.399
Finanzergebnis	-57			-57
Ergebnis vor Steuern	4.634	5	703	5.343
Ertragsteuern	56	0	-3	53
Ergebnis nach Steuern aus fortgeführten Aktivitäten	4.690	5	700	5.396
Ergebnis nach Steuern aus nicht fortgeführten Aktivitäten	96			96
Ergebnis nach Steuern	4.787	5	700	5.492

Konzern-Gesamtergebnisrechnung (Fortsetzung)

Mio. €	2022	Erstmalige Anwendung IFRS 17	Retrospektive Anwendung IAS 28	2022 nach Anpassungen
Neubewertungen aus Pensionen	16			16
Latente Steuern auf Neubewertungen aus Pensionen	-5			-5
Nicht reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen (vor Steuern)	4.561		2	4.564
Latente Steuern auf nicht reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen	-1.433		-1	-1.435
Nicht reklassifizierbare latente Steuern im Zusammenhang mit Anteilen an assoziierten Unternehmen	-47		0	-48
Gesamtsumme nicht reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge	3.092		0	3.093
Währungsumrechnung	0			0
Reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge aus Cashflow-Hedges (vor Steuern)	129			129
Latente Steuern auf reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge aus Cashflow-Hedges	-39			-39
Reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen (vor Steuern)	644		-4	640
Latente Steuern auf reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen	-162		-1	-163
Reklassifizierbare latente Steuern im Zusammenhang mit Anteilen an assoziierten Unternehmen	-7		0	-7
Gesamtsumme reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge	564		-5	560
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	3.657		-5	3.652
Gesamtergebnis	8.444	5	695	9.144

Konzernbilanz

Mio. €	31.12.2022	Erstmalige Anwendung IFRS 17	Retrospektive Anwendung IAS 28	31.12.2022 nach Anpassungen
Aktiva				
At Equity bewertete Anteile	57.506	-1	1.040	58.545
davon Volkswagen AG	47.193	0	1.040	48.232
davon Tranche 1	44.492	0	20	44.512
davon Tranche 2	1.447	0		1.447
davon Tranchen 3 & 4	1.253	0		1.253
davon Tranche 5		0	1.020	1.020
davon Porsche AG	10.196	0		10.196
Sonstige langfristige Vermögenswerte	205			205
Langfristige Vermögenswerte	57.710	-1	1.040	58.750
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	762			762
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	314		-314	
Kurzfristige Vermögenswerte	1.076		-314	762
	58.786	-1	727	59.512
Passiva				
Gezeichnetes Kapital	306			306
Kapitalrücklage	4.884			4.884
Gewinnrücklagen	45.747	2	727	46.476
Übrige Rücklagen (OCI)	479	-2	-4	473
Eigenkapital	51.417	0	723	52.139
Langfristige Schulden	3.378	0	4	3.382
Kurzfristige Schulden	3.991			3.991
	58.786	-1	727	59.512

Die erstmalige Anwendung von IFRS 17 führte bereits zum 1. Januar 2022 zur Anpassung der at Equity bewerteten Anteile in Höhe von minus 3 Mio. €, der Gewinnrücklagen in Höhe von minus 4 Mio. € und der übrigen Rücklagen (OCI) in Höhe von 0 Mio. €.

Die voranstehend dargestellten Anpassungen in der Konzern-Gesamtergebnisrechnung und der Konzernbilanz des Vorjahres bewirkten auch korrespondierende Anpassungen im Konzern-Eigenkapital Spiegel. Diese betrafen zum 1. Januar 2022 die Gewinnrücklagen und die übrigen Rücklagen (OCI), sowie das Ergebnis nach Steuern und das sonstige Ergebnis nach Steuern für das Geschäftsjahr 2022. Darüber hinaus erfolgten Anpassungen der Gewinnrücklagen in Höhe von 27 Mio. € und der übrigen Rücklagen (OCI) in Höhe von minus 2 Mio. € für das Geschäftsjahr 2022 infolge von sonstigen Eigenkapitalveränderungen auf Ebene at Equity bewerteter Anteile, die im Wesentlichen aus Eigenkapitalveränderungen im Rahmen der At-Equity-Bewertung der Beteiligung an der Volkswagen AG infolge des Börsengangs der Porsche AG im Vorjahr resultierten.

In der Konzern-Kapitalflussrechnung vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 ergaben sich entsprechende Anpassungen des Ergebnisses nach Steuern, des Beteiligungsergebnisses, des Ertragsteueraufwands bzw. -ertrags und der in den sonstigen zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträgen enthaltenen sonstigen betrieblichen Erträge.

Anwendung der IFRS

Die im Konzernabschluss angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden entsprechen zum 31. Dezember 2023 verpflichtend in der EU anzuwendenden IFRS.

Im Geschäftsjahr erstmals angewendete neue oder überarbeitete IFRS

Im Geschäftsjahr 2023 waren Änderungen in Bezug auf IAS 1 („Angaben zu Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“), IAS 8 („Definition rechnungslegungsbezogener Schätzungen“), IAS 12 („Latente Steuern auf Leasingverhältnisse sowie Stilllegungs- und Rückbauverpflichtungen“ sowie „Internationale Steuerreform – Pillar-Two-Regelungen“) und IFRS 17 („Versicherungsverträge“ sowie „Versicherungsverträge: Erstmalige Anwendung von IFRS 17 und IFRS 9 – Vergleichsinformationen“) erstmalig anzuwenden.

Die erstmalige Anwendung von IFRS 17 („Versicherungsverträge“ sowie „Versicherungsverträge: Erstmalige Anwendung von IFRS 17 und IFRS 9 – Vergleichsinformationen“) führt infolge der Auswirkungen auf Ebene der Kernbeteiligungen zu mittelbaren Effekten im Konzernabschluss der Porsche SE, die im Abschnitt „Änderungen zur Vorperiode“ dargestellt sind.

Die Änderungen in Bezug auf IAS 12 („Internationale Steuerreform – Pillar-Two-Regelungen“) resultieren daraus, dass sich rund 140 Staaten auf eine globale Mindestbesteuerung geeinigt haben (Pillar-Two-Regelungen). In IAS 12 wurde eine vorübergehende Ausnahme verankert, nach der latente Steuern nicht bilanziert werden dürfen, sofern sie sich aus der Umsetzung der Pillar-Two-Regelungen durch die jeweiligen Länder ergeben. Die Auswirkungen auf den Porsche SE Konzern beschränken sich auf mittelbare Effekte aus den Kernbeteiligungen an der Volkswagen AG und der Porsche AG. Entsprechend den Änderungen an IAS 12 berücksichtigt der Volkswagen Konzern einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen potenzielle Auswirkungen auf latente Steuern aus der Einführung der Pillar-Two-Regelungen nicht.

Die Änderungen in Bezug auf IAS 1 („Angaben zu Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“) zielen darauf ab, durch eine Schärfung des Wesentlichkeitsbegriffs die Angaben zu Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden unternehmensspezifischer und damit entscheidungsnützlicher zu machen. Vor diesem Hintergrund wurden die Angaben zu den allgemeinen Konsolidierungsgrundsätzen und zur Abgrenzung des Konsolidierungskreises sowie zu Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden überarbeitet. Insbesondere allgemein formulierte Angaben, die im Wesentlichen eine reine Wiedergabe der IFRS darstellen, wurden so weit wie möglich reduziert.

Die übrigen im Geschäftsjahr 2023 erstmals anzuwendenden Änderungen hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf die Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns.

Im Geschäftsjahr noch nicht angewendete IFRS

Standard		Veröffentlicht durch das IASB	Anwendungs-pflicht	Übernahme durch EU	Voraussichtliche Auswirkungen
IAS 1	Klassifizierung von Verbindlichkeiten	23.1.2020	1.1.2024	Ja	Keine wesentlichen Auswirkungen
IAS 1	Langfristige Schulden mit bestimmten Kreditbedingungen	31.10.2022	1.1.2024	Ja	Keine wesentlichen Auswirkungen
IAS 7 / IFRS 7	Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen	25.5.2023	1.1.2024	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen
IFRS 16	Leasingverbindlichkeit in Sale-and-Leaseback-Transaktionen	22.9.2022	1.1.2024	Ja	Keine wesentlichen Auswirkungen
IAS 21	Mangelnde Umtauschbarkeit von Währungen	15.8.2023	1.1.2025	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen

Allgemeine Konsolidierungsgrundsätze und Abgrenzung des Konsolidierungskreises

Die Abschlüsse sämtlicher Tochterunternehmen und at Equity bewerteter Anteile werden einheitlich auf den Stichtag des Konzernabschlusses, der dem Bilanzstichtag der Porsche SE entspricht, aufgestellt. Sofern erforderlich, werden Anpassungen an konzerneinheitliche Rechnungslegungsmethoden vorgenommen.

In den Konzernabschluss der Porsche SE werden neben der Porsche SE alle Unternehmen, die die Porsche SE i. S. d. IFRS 10 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 im Konzernabschluss der Porsche SE nach der Equity-Methode bewertet. Zu den assoziierten Unternehmen gehören auch Gesellschaften, bei denen der Porsche SE Konzern zwar über die Mehrheit der Stimmrechte verfügt, bei denen aufgrund der Satzung wesentliche Entscheidungen jedoch nicht ohne die Zustimmung der anderen Gesellschafter getroffen werden können bzw. aus sonstigen Gründen keine Beherrschung i. S. d. IFRS 10 vorliegt. Die Porsche SE verfügt über die Mehrheit der Stimmrechte an der Volkswagen AG. Die Satzung der Volkswagen AG sieht ein Entsenderecht für das Land Niedersachsen für zwei Mitglieder des Aufsichtsrats vor, solange dem Land Niedersachsen mindestens 15 % der Stammaktien der Volkswagen AG gehören. Dieses Entsenderecht steht aufgrund der gegebenen Höhe der Beteiligung des Landes Niedersachsen an der Volkswagen AG einer Einbeziehung des Volkswagen Konzerns in den Konzernabschluss der Porsche SE im Wege der Vollkonsolidierung entgegen,

da die Porsche SE nicht die Mehrheit im Aufsichtsrat der Volkswagen AG bestimmen kann und damit keine Beherrschung i. S. d. IFRS 10 vorliegt. Die Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG wird aufgrund des dennoch gegebenen maßgeblichen Einflusses daher nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen.

Die Zusammensetzung des Konzernkreises zum 31. Dezember 2023 ist in Anhangangabe [3] dargestellt.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Vermögenswerte und Schulden der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen werden einheitlich nach den im Porsche SE Konzern geltenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden angesetzt und bewertet. Diese Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden kommen grundsätzlich auch auf Ebene der als assoziierte Unternehmen einbezogenen Kernbeteiligungen zur Anwendung.

Da die Ergebnisbeiträge der at Equity bewerteten Anteile an der Porsche AG und insbesondere an der Volkswagen AG einen wesentlichen Einfluss auf die Ertrags- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns haben, werden nachfolgend auch Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden dargestellt, die nur für Geschäftsvorfälle innerhalb des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen relevant sind.

Bewertungsprinzipien

Der Konzernabschluss ist mit Ausnahme bestimmter Posten, wie bspw. der at Equity bewerteten Anteile oder der zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumente, unter Anwendung des historischen Anschaffungs- oder Herstellungskostenprinzips (Anschaffungskostenmodell) aufgestellt. Die angewandten Bewertungsmethoden werden im Einzelnen nachfolgend beschrieben.

Immaterielle Vermögenswerte

Geschäfts- oder Firmenwert

Im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen entstandene Geschäfts- oder Firmenwerte werden mit den Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Wertminderungsaufwendungen bewertet.

Auf Ebene des Porsche SE Konzerns bestanden zu den Bilanzstichtagen der dargestellten Berichtsperioden keine im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen entstandenen Geschäfts- oder Firmenwerte.

Entwicklung

Entwicklungskosten werden aktiviert, sofern keine Zweifel an der Werthaltigkeit bestehen und die übrigen Voraussetzungen für eine Aktivierung erfüllt sind. Die Abschreibung erfolgt linear ab dem Beginn der Nutzung über die wirtschaftliche Nutzungsdauer, die im Allgemeinen zwischen drei und neun Jahren beträgt.

Auf Ebene des Porsche SE Konzerns fielen in den dargestellten Berichtsperioden keine Entwicklungskosten an.

Übrige immaterielle Vermögenswerte

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen und kumulierter Wertminderungsaufwendungen bewertet, sofern sie einer begrenzten Nutzungsdauer unterliegen. Immaterielle Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern einem jährlichen Wertminderungstest unterzogen. Die planmäßige Abschreibung von immateriellen Vermögenswerten mit begrenzter Nutzungsdauer erfolgt linear über ihre wirtschaftliche Nutzungsdauer. Die Nutzungsdauer beträgt im Wesentlichen zwischen drei und fünf Jahren.

Auf Ebene des Porsche SE Konzerns waren zu den Bilanzstichtagen der dargestellten Berichtsperioden in den bilanzierten übrigen immateriellen Vermögenswerten keine Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer enthalten.

Sachanlagen

Sachanlagen werden nach dem Anschaffungskostenmodell bilanziert. Erhaltene Investitionszuschüsse für Vermögenswerte werden grundsätzlich von den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abgesetzt.

Das Sachanlagevermögen wird linear pro rata temporis über die voraussichtliche Nutzungsdauer abgeschrieben.

Den planmäßigen Abschreibungen liegen hauptsächlich folgende Nutzungsdauern zugrunde:

	In Jahren
Gebäude	20 bis 50
Grundstückseinrichtungen	10 bis 20
Maschinen und technische Anlagen	6 bis 12
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung (einschließlich Spezialbetriebsmittel)	3 bis 15

Auf Ebene des Porsche SE Konzerns bestehen lediglich andere Anlagen und Betriebs- und Geschäftsausstattung.

Leasingverhältnisse

Die in der Bilanz angesetzten Nutzungsrechte für Leasingverhältnisse werden innerhalb derjenigen Bilanzposten ausgewiesen, in denen die dem Leasingvertrag zugrundeliegenden Vermögenswerte ausgewiesen werden würden, wenn sie im wirtschaftlichen Eigentum des Leasingnehmers stünden.

Die Anwendungserleichterungen für kurzfristige Leasingverhältnisse und Leasingverhältnisse, denen ein Vermögenswert von geringem Wert zugrunde liegt, werden in Anspruch genommen. Für solche Leasingverhältnisse werden kein Nutzungsrecht und keine Verbindlichkeit angesetzt und die Leasingzahlungen als Aufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Der Porsche SE Konzern tritt ausschließlich als Leasingnehmer insbesondere für Gebäude und Fahrzeuge auf. Leasingverhältnisse, für die Nutzungsrechte und Verbindlichkeiten angesetzt werden, sind auf Ebene des Porsche SE Konzerns von untergeordneter Bedeutung und werden als langfristige Vermögenswerte unter den Sachanlagen bzw. als Leasingverbindlichkeiten innerhalb der Finanzschulden ausgewiesen.

Auf Ebene des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen bestehen zudem Leasingverhältnisse, bei denen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen als Leasinggeber auftreten. Vermietete Fahrzeuge werden im Falle von Operating-Leasing-Verträgen zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert und linear über die Vertragslaufzeit auf den kalkulierten Restwert abgeschrieben. In Abhängigkeit von den lokalen Besonderheiten und Erfahrungswerten aus der Gebrauchtwagenvermarktung gehen fortlaufend aktualisierte interne und externe Informationen über Restwertentwicklungen in die Restwertprognosen ein. Im Rahmen dessen müssen vor allem Annahmen bezüglich des zukünftigen Fahrzeugangebots und der Fahrzeugnachfrage sowie der Entwicklung der Fahrzeugpreise getroffen werden. Diesen Annahmen liegen entweder qualifizierte Schätzungen oder Veröffentlichungen sachverständiger Dritter zugrunde. Qualifizierte Schätzungen beruhen, soweit verfügbar, auf externen Daten unter Berücksichtigung intern vorliegender Zusatzinformationen, wie zum Beispiel historischen Erfahrungswerten und zeitnahen Verkaufsdaten.

Fremdkapitalkosten

Für qualifizierte Vermögenswerte werden Fremdkapitalkosten als Teil der Anschaffungs- und Herstellungskosten aktiviert. Ein qualifizierter Vermögenswert liegt vor, wenn ein Zeitraum von mindestens einem Jahr zur Versetzung in den beabsichtigten gebrauchsbereiten Zustand erforderlich ist.

Auf Ebene des Porsche SE Konzerns bestanden in den dargestellten Berichtsperioden keine qualifizierten Vermögenswerte.

At Equity bewertete Anteile

Die Anschaffungskosten von Anteilen an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen werden nach der Equity-Methode fortgeschrieben.

Sofern an assoziierten Unternehmen zusätzliche Anteile ohne Statuswechsel hinzuerworben werden, wird grundsätzlich jede Tranche separat nach der Equity-Methode bewertet. Für die hinzuerworbenen Anteile wird im Rahmen einer Kaufpreisallokation das Eigenkapital Neubewertet. Stille Reserven und Lasten identifizierbarer Vermögenswerte und Schulden werden in einer Nebenrechnung aufgedeckt und tranchenweise in Folgeperioden fortgeführt. Ein etwaiger negativer Unterschiedsbetrag zwischen dem anteiligen neu bewerteten Eigenkapital des Beteiligungsunternehmens und seinen Anschaffungskosten wird unmittelbar ertragswirksam erfasst. Ein etwaiger positiver Unterschiedsbetrag wird als Geschäfts- oder Firmenwert in der Nebenrechnung erfasst.

Sofern Informationen über wesentliche Zwischengewinne aus Transaktionen zwischen assoziierten Unternehmen („sidestream“-Transaktionen) vorliegen, wird im Rahmen der At-Equity-Bilanzierung vom Porsche SE Konzern eine Zwischengewinneliminierung in Höhe des Produkts seiner Anteile an beiden assoziierten Unternehmen vorgenommen.

Unmittelbar im Eigenkapital des assoziierten Unternehmens ausgewiesene Änderungen werden vom Porsche SE Konzern in Höhe seines Anteils ebenfalls unmittelbar im Eigenkapital erfasst, sofern diese Änderungen nicht durch Transaktionen mit der Porsche SE selbst verursacht wurden.

Ein Werthaltigkeitstest für Anteile an assoziierten Unternehmen wird durchgeführt, sofern objektive Anhaltspunkte auf eine Wertminderung des gesamten Beteiligungsansatzes vorliegen. Hierzu zählt auch eine anteilige Marktkapitalisierung des assoziierten Unternehmens unterhalb des At-Equity-Buchwerts. Aufwendungen aus Wertminderungen und Erträge aus Zuschreibungen infolge von Wertaufholungen werden im Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen erfasst. Hinsichtlich weiterer Ausführungen zu den Werthaltigkeitstests für Anteile an assoziierten Unternehmen wird auf den Abschnitt „Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung auf Ebene des Volkswagen Konzerns“ in Anhangangabe [2] sowie auf die Anhangangaben [4], [5] und [12] verwiesen.

Werthaltigkeitstest

Ein Werthaltigkeitstest wird bei Geschäfts- oder Firmenwerten, bei noch nicht nutzungsbereiten immateriellen Vermögenswerten sowie bei immateriellen Vermögenswerten mit unbestimmter Nutzungsdauer mindestens einmal jährlich, bei in Nutzung befindlichen Vermögenswerten und anderen immateriellen Vermögenswerten mit begrenzter Nutzungsdauer sowie bei Sachanlagen nur bei Vorliegen konkreter Anhaltspunkte für eine Wertminderung durchgeführt. An jedem Bilanzstichtag wird überprüft, ob Anhaltspunkte für eine Wertminderung vorliegen. Zur Vorgehensweise beim Werthaltigkeitstest für at Equity bewertete Anteile wird auf den Abschnitt „At Equity bewertete Anteile“ verwiesen.

Auf Ebene des Porsche SE Konzerns bestanden zu den Bilanzstichtagen der dargestellten Berichtsperioden keine Geschäfts- oder Firmenwerte, keine noch nicht nutzungsbereiten immateriellen Vermögenswerte sowie keine immateriellen Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer. Hinsichtlich weiterer Ausführungen zu Werthaltigkeitstests auf Ebene des Volkswagen Konzerns wird auf den Abschnitt „Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung auf Ebene des Volkswagen Konzerns“ in Anhangangabe [2] verwiesen.

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Zur Erzielung von Mieterträgen gehaltene Grundstücke und Gebäude (als Finanzinvestition gehaltene Immobilien) werden nach dem Anschaffungskostenmodell bilanziert, wobei die Abschreibungsmethode sowie die für die Abschreibungen zugrunde gelegten Nutzungsdauern grundsätzlich denen der selbst genutzten Sachanlagen entsprechen.

Auf Ebene des Porsche SE Konzerns bestanden zu den Bilanzstichtagen der dargestellten Berichtsperioden keine als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien.

Vorräte

Die Vorräte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten oder dem zum Bilanzstichtag niedrigeren Nettoveräußerungswert erfasst. Fremdkapitalzinsen werden nicht aktiviert. Grundsätzlich werden gleichartige Gegenstände des Vorratsvermögens nach der Durchschnittsmethode bewertet.

Auf Ebene des Porsche SE Konzerns bestanden zu den Bilanzstichtagen der dargestellten Berichtsperioden keine Vorräte.

Finanzinstrumente

Erstmaliger Ansatz von Finanzinstrumenten

Sofern bei Finanzinstrumenten im Anwendungsbereich des IFRS 9 Handels- und Erfüllungstag zeitlich auseinanderfallen, ist für die erstmalige Bilanzierung der Erfüllungstag maßgeblich.

Auf Ebene des Porsche SE Konzerns kam es in den dargestellten Berichtsperioden zu keinen Anwendungsfällen, die zu Auswirkungen aus dem zeitlichen Auseinanderfallen von Handels- und Erfüllungstag hätten führen können.

Folgebewertung finanzieller Vermögenswerte

Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Vermögenswerte umfassen auf Ebene des Porsche SE Konzerns insbesondere Wertpapiere, Termingeldanlagen, flüssige Mittel und sonstige finanzielle Vermögenswerte. Auf Ebene des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen umfasst diese Kategorie Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte, Termingeldanlagen, Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente.

Finanzielle Vermögenswerte (Schuldinstrumente), die zum beizulegenden Zeitwert mit Erfassung von Wertänderungen im sonstigen Ergebnis bewertet werden (Fair Value through Other Comprehensive Income, „FVOCI-Schuldinstrumente“), bestanden auf Ebene des Porsche SE Konzerns zu den Bilanzstichtagen der dargestellten Berichtsperioden nicht. Im sonstigen Ergebnis des Porsche SE Konzerns sind jedoch entsprechende anteilige Wertänderungen von FVOCI-Schuldinstrumenten auf Ebene des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen infolge der Anwendung der Equity-Methode enthalten.

Beim erstmaligen Ansatz eines nicht zu Handelszwecken gehaltenen Eigenkapitalinstruments i. S. d. IAS 32 kann unwiderruflich das Wahlrecht in Anspruch genommen werden, Änderungen des beizulegenden Zeitwerts im sonstigen Ergebnis anstatt in der Gewinn- und Verlustrechnung zu erfassen. Im Porsche SE Konzern wird dieses Wahlrecht derzeit nicht ausgeübt. Auf Ebene des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen wird dieses Wahlrecht grundsätzlich für Beteiligungen ausgeübt.

Finanzielle Vermögenswerte, die zum beizulegenden Zeitwert mit Erfassung von Wertänderungen in der Gewinn- und Verlustrechnung bewertet werden (Fair Value through Profit or Loss, „FVtPL“), umfassen im Porsche SE Konzern insbesondere Anteile an Portfoliobeteiligungen sowie Derivate, die nicht nach den Regelungen für Sicherungsbeziehungen (Hedge-Accounting) bilanziert werden. Auf Ebene des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen umfasst diese Kategorie im Wesentlichen Sicherungsgeschäfte außerhalb des Hedge-Accounting und Anteile an Investmentfonds. Die Fair-Value-Option, wonach andere finanzielle Vermögenswerte bei ihrem erstmaligen Ansatz als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet klassifiziert werden können, wird nicht angewendet.

Dividendenerträge werden mit der Entstehung des Rechtsanspruchs auf Zahlung erfasst.

Wertberichtigungen auf Finanzinstrumente

Finanzielle Vermögenswerte unterliegen Ausfallrisiken, welche durch die Bilanzierung einer Risikovorsorge oder bei bereits eingetretenen Verlusten durch Erfassung einer Wertminderung berücksichtigt werden. Dem Ausfallrisiko von Forderungen und Krediten des Finanzdienstleistungsgeschäfts auf Ebene des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen wird durch die Bildung von Einzelwertberichtigungen und portfoliobasierenden Risikovorsorgen Rechnung getragen.

Im Einzelnen wird für diese finanziellen Vermögenswerte nach einheitlichen Maßstäben eine Risikovorsorge in Höhe des erwarteten Ausfalls (Expected Loss) gebildet. Aus dieser Risikovorsorge werden dann die tatsächlichen Einzelwertberichtigungen der eingetretenen Ausfälle erfasst. Ein potenzieller Wertminderungsbedarf wird nicht nur bei Vorliegen verschiedener Tatsachen wie Zahlungsverzug über einen bestimmten Zeitraum, Einleitung von Zwangsmaßnahmen, drohender Zahlungsunfähigkeit oder Überschuldung, Beantragung oder Eröffnung eines Insolvenzverfahrens oder Scheitern von Sanierungsmaßnahmen, sondern auch für nicht überfällige Forderungen angenommen. Nicht signifikante Forderungen sowie signifikante Individualforderungen ohne Hinweise auf Wertminderungen werden anhand vergleichbarer Kreditrisikomerkmale zu homogenen Portfolios zusammengefasst und nach Risikoklassen aufgeteilt. Für die Ermittlung der Wertminderungshöhe werden dann durchschnittliche historische Ausfallwahrscheinlichkeiten in Verbindung mit zukunftsbezogenen Parametern des jeweiligen Portfolios herangezogen.

Auf Ebene des Porsche SE Konzerns bestanden zu den Bilanzstichtagen der dargestellten Berichtsperioden keine Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Die finanziellen Vermögenswerte der Porsche SE, die in den Anwendungsbereich des Wertminderungsmodells gemäß IFRS 9 fallen, umfassen insbesondere kurzfristige Wertpapiere, Termingeldanlagen und flüssige Mittel (vgl. Anhangangabe [21]).

Kreditausfallrisiken sind auf Ebene des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen für sämtliche zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte und FVOCI-Schuldinstrumente zu betrachten sowie für Vertragsvermögenswerte gemäß IFRS 15 und Forderungen aus Leasingverträgen, die unter IFRS 16 fallen. Die Wertminderungsvorschriften gelten auch für Risiken aus außerbilanziellen unwiderruflichen Kreditzusagen und für die Bewertung von Finanzgarantien.

Die Berücksichtigung von Wertminderungen von Forderungen außerhalb des Segments Finanzdienstleistungen des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen erfolgt grundsätzlich durch ein vereinfachtes Verfahren unter Berücksichtigung historischer Ausfallquoten zzgl. zukunftsbezogener Informationen sowie durch Einzelwertberichtigungen.

Folgebewertung finanzieller Verbindlichkeiten

Die Fair-Value-Option für finanzielle Verbindlichkeiten wird nicht angewendet.

Im Porsche SE Konzern bestehen zu den Bilanzstichtagen der dargestellten Berichtsperioden keine erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten Verbindlichkeiten. Im Volkswagen Konzern einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen umfasst diese Kategorie Derivate, die nicht als Sicherungsinstrument designiert wurden.

Zu fortgeführten Anschaffungskosten mittels der Effektivzinsmethode bewertete finanzielle Verbindlichkeiten umfassen sowohl auf Ebene des Porsche SE Konzerns als auch auf Ebene des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen

insbesondere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Finanzschulden und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten.

Derivative Finanzinstrumente

Derivative Finanzinstrumente werden in den Folgeperioden zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Die bilanzielle Berücksichtigung der Fair-Value-Änderungen von Sicherungsinstrumenten ist von der Art der Sicherungsbeziehung abhängig. Im Falle der Absicherung gegen Wertänderungsrisiken von Bilanzposten (Fair-Value-Hedges) wird sowohl das Sicherungsinstrument als auch der gesicherte Risikoanteil des Grundgeschäfts zum beizulegenden Zeitwert angesetzt. Bewertungsänderungen der Sicherungsinstrumente und Grundgeschäfte werden ergebniswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Bei der Sicherung von zukünftigen Zahlungsströmen (Cashflow-Hedges) erfolgt die Bewertung der Sicherungsinstrumente ebenfalls zum beizulegenden Zeitwert. Sowohl der designierte effektive Teil des Sicherungsinstruments als auch der nicht designierte effektive Teil des Sicherungsinstruments (Sicherungskosten) sind über das sonstige Ergebnis in der Cashflow-Hedge-Rücklage zu erfassen. Erst mit der Realisierung des Grundgeschäfts werden die Effekte erfolgswirksam in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert. Der ineffektive Teil eines Sicherungsinstruments wird sofort erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Auf Ebene des Porsche SE Konzerns werden lediglich Zinssicherungsgeschäfte als Cashflow-Hedges im Rahmen des Hedge-Accounting bilanziert. Bei der Porsche SE fielen in den dargestellten Berichtsperioden keine Sicherungskosten i. S. d. IFRS 9 an. Infolge der Einbeziehung der Beteiligungen an der Volkswagen AG und an der Porsche AG in den Konzernabschluss der Porsche SE nach der Equity-Methode kommt es auf Ebene des Porsche SE Konzerns entsprechend vorgenannter Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden zudem zu einer anteiligen Erfassung der Effekte aus Sicherungsbeziehungen auf Ebene des Volkswagen Konzerns in der Gewinn- und Verlustrechnung (innerhalb des Ergebnisses aus at Equity bewerteten Anteilen) bzw. im sonstigen Ergebnis des Porsche SE Konzerns.

Im Volkswagen Konzern einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen werden neben den Regelungen des IFRS 9 für Fair-Value-Hedges und Cashflow-Hedges auch die Regelungen des IAS 39 zu Portfolio-Hedges zur Absicherung des Zinsrisikos im Konzernbereich Finanzdienstleistungen angewendet. Derivate, die im Volkswagen Konzern einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen nach betriebswirtschaftlichen Kriterien zur Sicherung der Zins-, Währungs-, Rohstoffpreis-, Aktienkurs- und Fondspreisrisiken dienen, die jedoch die strengen Kriterien des IFRS 9 hinsichtlich der Anwendung von Hedge-Accounting nicht erfüllen, werden in die Kategorie FVtPL eingeordnet. Dies gilt auch für Optionen auf Unternehmensanteile. Wenn externe Sicherungsgeschäfte auf konzerninterne Grundgeschäfte abgeschlossen werden, die im Konzernabschluss der Volkswagen AG bzw. der Porsche AG eliminiert werden, sind diese Derivate ebenfalls grundsätzlich dieser Kategorie zuzuordnen. Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Vermögenswerte und Schulden umfassen im Volkswagen Konzern einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen derivative Finanzinstrumente oder Teile von derivativen Finanzinstrumenten, die nicht in ein Hedge-Accounting

einbezogen sind. Hierzu zählen bspw. die nicht designierten Devisentermingeschäfte zur Absicherung von Umsatzerlösen, Zinssicherungsinstrumente, Warentermingeschäfte sowie Devisentermingeschäfte auf Warentermingeschäfte.

Beizulegender Zeitwert von Finanzinstrumenten

Der beizulegende Zeitwert entspricht im Allgemeinen dem Markt- oder Börsenwert. Wenn kein aktiver Markt für ein Finanzinstrument existiert, wird der beizulegende Zeitwert, soweit möglich, anhand von anderen beobachtbaren Inputfaktoren bestimmt. Stehen keine beobachtbaren Inputfaktoren zur Verfügung, wird der beizulegende Zeitwert mittels finanzmathematischer Methoden, zum Beispiel durch Diskontierung der zukünftigen Zahlungsströme mit dem Marktzinssatz, oder der Anwendung anerkannter Optionspreismodelle ermittelt und soweit möglich durch Bestätigungen der Banken, die die Geschäfte abwickeln, überprüft.

Bei kurzfristigen finanziellen Vermögenswerten und Schulden, die nicht zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden, stellt der fortgeführte Buchwert in der Regel eine Annäherung an den beizulegenden Zeitwert dar.

Ertragsteuern

Auf temporäre zu versteuernde Differenzen im Zusammenhang mit der Beteiligung an assoziierten Unternehmen, insbesondere an der Volkswagen AG, werden latente Steuerschulden gebildet, da der zeitliche Verlauf der Umkehrung dieser Differenzen mangels Beherrschung nicht gesteuert werden kann.

Latente und tatsächliche Steuern, die sich auf Posten beziehen, die im sonstigen Ergebnis oder direkt im Eigenkapital erfasst werden, werden ebenfalls im sonstigen Ergebnis bzw. direkt im Eigenkapital berücksichtigt. Dies schließt auch latente Steuern auf den Beteiligungsansatz an der Porsche AG und insbesondere an der Volkswagen AG mit ein.

Aktienbasierte Vergütung

Die aktienbasierte Vergütung auf Ebene des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen umfasst Performance-Share-Pläne, d. h. Vergütungspläne, die per Barausgleich erfüllt und nach IFRS 2 bilanziert werden.

Auf Ebene des Porsche SE Konzerns bestanden in den dargestellten Berichtsperioden keine aktienbasierten Vergütungen.

Sonstige Rückstellungen

Rückstellungen, die nicht innerhalb eines Jahres zu einem Ressourcenabfluss führen, werden mit ihrem auf den Bilanzstichtag abgezinsten Erfüllungsbetrag angesetzt. Der Abzinsung liegen Marktzinssätze zugrunde. Der Erfüllungsbetrag umfasst auch die erwarteten Kostensteigerungen.

Auf Ebene des Porsche SE Konzerns ergaben sich zu den Bilanzstichtagen der dargestellten Berichtsperioden keine wesentlichen Abzinsungseffekte aus der Bewertung von sonstigen Rückstellungen. Auf Ebene des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen wurde im Euro-Währungsraum ein durchschnittlicher Zinssatz von 2,87 % (3,16 %) verwendet.

Zuwendungen der öffentlichen Hand

Zuwendungen der öffentlichen Hand für Vermögenswerte werden bei der Feststellung des Buchwerts des Vermögenswerts abgesetzt und mittels eines reduzierten Abschreibungsbetrags über die Lebensdauer des abschreibungsfähigen Vermögenswerts im Gewinn oder Verlust ausgewiesen. Zuwendungen der öffentlichen Hand, die für entstandene Aufwendungen kompensieren, werden grundsätzlich in der Periode erfolgswirksam und in den Posten erfasst, in denen auch die zu kompensierenden Aufwendungen anfallen.

Im Porsche SE Konzern ergaben sich in den dargestellten Berichtsperioden keine Bilanzierungssachverhalte im Zusammenhang mit Zuwendungen der öffentlichen Hand.

Erträge und Aufwendungen

Die Erfassung von Umsatzerlösen, Zins- und Provisionserträgen aus Finanzdienstleistungen des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen sowie sonstigen betrieblichen Erträgen erfolgt grundsätzlich erst dann, wenn die Leistungen erbracht bzw. wenn der Kunde die Verfügungsmacht über das Gut oder die Dienstleistung erlangt hat.

Bei Neu- und Gebrauchtfahrzeugverkäufen und Originalteilverkäufen des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen wird die Leistung regelmäßig mit Auslieferung erbracht, da damit die Verfügungsmacht übertragen wird sowie das Bestandsrisiko und, soweit die Auslieferung an einen Händler erfolgt, auch regelmäßig die Preisfestsetzung übergeht. Die Erlöse des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen werden abzüglich der Erlösschmälerungen (Skonti, Preisnachlässe, Kundenboni und Rabatte) ausgewiesen. Erlösschmälerungen und andere variable Gegenleistungen werden im Volkswagen Konzern einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen sowohl auf Basis von Erfahrungswerten als auch unter Berücksichtigung der jeweiligen aktuellen Gegebenheiten bewertet. Fahrzeuge werden an Händler in der Regel mit einem Zahlungsziel verkauft. Zwischen Auslieferung des Fahrzeugs und Zahlungseingang wird im Volkswagen Konzern einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen eine Forderung aus Lieferungen und Leistungen erfasst. Eine darin enthaltene Finanzierungskomponente wird nur dann abgegrenzt,

wenn der Zeitraum zwischen Leistung und Gegenleistung länger als ein Jahr ist und der abzugrenzende Betrag wesentlich ist.

Erträge aus der Kundenfinanzierung und dem Finanzierungsleasing werden auf Ebene des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode realisiert. Bei der Vergabe von un- oder unterverzinslichen Fahrzeugfinanzierungen werden die Umsatzerlöse für die Fahrzeuge des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen um die gewährten Zinsvorteile verringert. Erlöse aus Operating-Leasing-Verträgen werden auf Ebene des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen linear über die Vertragslaufzeit vereinnahmt.

Bei Verträgen, bei denen die Leistung über einen Zeitraum erbracht wird, erfolgt die Umsatzrealisation auf Ebene des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen abhängig von der Art der erbrachten Leistung entweder nach Leistungsfortschritt oder aus Vereinfachungsgründen linear; letzteres allerdings nur dann, wenn die lineare Umsatzrealisierung nicht wesentlich von einer Realisierung nach Leistungsfortschritt abweicht. Der Leistungsfortschritt errechnet sich auf Ebene des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen in der Regel aus dem Anteil der bis zum Bilanzstichtag angefallenen Auftragskosten an den insgesamt erwarteten Auftragskosten (cost to cost method). Die angefallenen Auftragskosten stellen auf Ebene des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen regelmäßig den besten Maßstab für die Messung des Erfüllungsgrades der Leistungsverpflichtungen dar. Sofern das Ergebnis aus einer Leistungsverpflichtung, die über einen Zeitraum erbracht wird, noch nicht ausreichend sicher ist, der Volkswagen Konzern einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen jedoch erwartet, dass er mindestens seine Kosten vom Kunden erstattet bekommt, wird der Erlös nur in Höhe der angefallenen Auftragskosten erfasst. Da es sich bei Verträgen im Bereich der Langfristfertigung auf Ebene des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen bis zur Fertigstellung bzw. bis zur Zahlung durch den Kunden regelmäßig um bedingte Forderungen gegenüber den Kunden handelt, werden entsprechende vertragliche Vermögenswerte ausgewiesen. Sobald die Leistung des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen vollständig erbracht ist, wird eine Forderung aus Lieferung und Leistung bilanziert.

Werden Serviceleistungen für den Kunden bereits zusammen mit dem Fahrzeug veräußert und durch den Kunden im Voraus bezahlt, erfasst der Volkswagen Konzern einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen bis zur Leistungserbringung eine entsprechende vertragliche Verbindlichkeit. Beispiele für Serviceleistungen, die auf Ebene des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen vom Kunden im Voraus bezahlt werden, sind Inspektions-, Wartungs- und bestimmte Garantieverträge sowie mobile Online-Dienste. Für Anschlussgarantien, die jedem Kunden für ein bestimmtes Modell gewährt werden, wird auf Ebene des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen in der Regel entsprechend dem Vorgehen bei gesetzlichen Gewährleistungen eine Rückstellung bilanziert. Wenn die Garantie für den Kunden optional ist oder sie eine zusätzliche Serviceleistung enthält, wird der zugehörige Umsatz abgegrenzt und über die Garantiezeit realisiert.

Erlöse aus dem Verkauf von Vermögenswerten, für die eine Rückkaufverpflichtung (Buy-back-Verträge) einer Gesellschaft des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen besteht, werden erst dann realisiert, wenn die Vermögenswerte den Konzern endgültig verlassen haben. Wurde bei Vertragsabschluss ein fester Rückkaufpreis vereinbart, erfolgt eine Ertragsrealisierung des Unterschiedsbetrags zwischen Verkaufspreis und Barwert des Rückkaufpreises ratierlich über die Vertragslaufzeit.

Die Bewertung der Umsatzerlöse erfolgt auf Ebene des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen grundsätzlich zum Vertragspreis. Sofern in einem Vertrag eine variable Gegenleistung vereinbart wurde (zum Beispiel volumenabhängige Bonifizierungen), wird der Umsatz aufgrund der Vielzahl der Verträge auf Ebene des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen in der Regel mithilfe der Erwartungswertmethode geschätzt. In Ausnahmefällen kommt auch die Methode des wahrscheinlichsten Betrags zum Einsatz. Nach der Schätzung der zu erwartenden Umsatzerlöse wird zusätzlich geprüft, ob Unsicherheiten bestehen, die eine Reduzierung des zunächst realisierten Umsatzes notwendig machen, um die Gefahr einer nachträglichen negativen Umsatzkorrektur nahezu ausschließen zu können. Erstattungsrückstellungen resultieren auf Ebene des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen vor allem aus Händlerboni.

Bei Mehrkomponentenverträgen auf Ebene des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen wird der Transaktionspreis auf Basis relativer Einzelveräußerungspreise auf die verschiedenen Leistungsverpflichtungen des Vertrags verteilt. Im Konzernbereich Automobile des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen werden die Nicht-Fahrzeugleistungen aus Wesentlichkeitsgründen regelmäßig mit deren Einzelveräußerungspreis angesetzt.

Die produktions- und herstellungsbezogenen Aufwendungen werden mit der Lieferung bzw. der Leistungserbringung, alle sonstigen Aufwendungen werden im Zeitpunkt ihres Anfalls als Aufwand erfasst. Letzteres gilt auch für Forschungskosten und für nicht aktivierungsfähige Entwicklungskosten.

Auf Ebene des Porsche SE Konzerns wurden in den dargestellten Berichtsperioden keine Umsatzerlöse erwirtschaftet.

Währungsumrechnung

In den Einzelabschlüssen der Porsche SE und der einbezogenen Tochtergesellschaften fielen in den dargestellten Berichtsperioden keine wesentlichen Geschäftsvorfälle in Fremdwährung an. Auf Ebene des Porsche SE Konzerns bestanden in den dargestellten Berichtsperioden zudem keine Abschlüsse ausländischer Gesellschaften, die für Zwecke der Vollkonsolidierung in Euro umgerechnet werden mussten.

Allerdings ist der Porsche SE Konzern von Währungsumrechnungen auf Ebene von assoziierten Unternehmen mittelbar über die Fortschreibung ihrer At-Equity-Buchwerte betroffen.

Die für die Umrechnung von Geschäftsvorfällen einheitlich verwendeten Wechselkurse werden nachfolgend dargestellt:

		Bilanz		Gewinn- und Verlustrechnung	
		Stichtagskurs	Stichtagskurs	Durchschnittskurs	Durchschnittskurs
1 € =		31.12.2023	31.12.2022	2023	2022
Argentinien	ARS	894,9939	188,7587	317,9171	136,6728
Australien	AUD	1,6292	1,5706	1,6286	1,5175
Brasilien	BRL	5,3750	5,6444	5,4031	5,4444
Großbritannien	GBP	0,8691	0,8868	0,8700	0,8526
Indien	INR	92,1170	88,1640	89,3373	82,7346
Japan	JPY	156,7900	140,6650	151,9382	138,0236
Kanada	CAD	1,4681	1,4440	1,4596	1,3705
Mexiko	MXN	18,7689	20,8879	19,1958	21,2121
Polen	PLN	4,3409	4,6860	4,5440	4,6857
Republik Korea	KRW	1.440,7150	1.338,2950	1.413,5047	1.358,1973
Russland	RUB	99,9661	76,2868	92,2994	73,2742
Schweden	SEK	11,0874	11,0787	11,4716	10,6278
Südafrika	ZAR	20,4442	18,0795	19,9552	17,2032
Tschechische Republik	CZK	24,7180	24,1450	24,0035	24,5583
USA	USD	1,1077	1,0677	1,0817	1,0541
Volksrepublik China	CNY	7,8700	7,3661	7,6598	7,0814

[2] Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung

Die Aufstellung des Konzernabschlusses verlangt vom Vorstand Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen, die sich auf Ansatz, Bewertung und Ausweis von Vermögenswerten, Schulden, Erträgen und Aufwendungen und die jeweils zugehörigen Angaben sowie auf Angaben von Eventualforderungen und -verbindlichkeiten auswirken können. Tatsächliche Ergebnisse können von diesen Schätzungen abweichen. Schätzungen und zugrundeliegende Annahmen werden laufend überprüft. Überarbeitungen von Schätzungen werden prospektiv erfasst.

Die Porsche SE ist möglichen Auswirkungen des Klimawandels und diesbezüglich möglichen regulatorischen Änderungen angesichts ihrer Holdingtätigkeit im Wesentlichen mittelbar – über ihre Kernbeteiligungen an der Volkswagen AG und der Porsche AG – ausgesetzt. Potenzielle Effekte hieraus würden sich im Konzernabschluss der Porsche SE somit insbesondere auf das im Wege der Equity-Methode der Porsche SE zugerechnete Ergebnis des Volkswagen Konzerns bzw. des Porsche AG Konzerns sowie infolge der Durchführung von Werthaltigkeitstests auf Basis von Mehrjahresplanungen des Volkswagen Konzerns und des Porsche AG Konzerns auswirken. Zur Berücksichtigung möglicher Auswirkungen des Klimawandels auf den Konzernabschluss und die Mehrjahresplanung der Volkswagen AG und der Porsche AG wird auf den Unterabschnitt „Auswirkungen des Klimawandels“ im Abschnitt „Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung auf Ebene des Volkswagen Konzerns“ verwiesen.

Ermessensentscheidungen bei der Anwendung der Rechnungslegungsmethoden, die die im Abschluss erfassten Beträge wesentlich beeinflussen, betreffen insbesondere den Ansatz von Rückstellungen und die Angabe von Eventualschulden im Zusammenhang mit Rechtsstreitigkeiten in Bezug auf den Aufbau der Beteiligung an der Volkswagen AG und auf die Dieselthematik (vgl. Anhangangabe [22]). Für die erwarteten Anwalts- und Verfahrenskosten wurden Rückstellungen gebildet. Der Ausgang der Rechtsstreitigkeiten unterliegt erheblichen Einschätzungsrisiken. Über die unmittelbaren Auswirkungen hinaus können sich in Bezug auf die Dieselthematik aus den Einschätzungsrisiken auf Ebene des Volkswagen Konzerns auch erhebliche mittelbare Auswirkungen auf den Porsche SE Konzern ergeben. Dies betrifft insbesondere das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen (vgl. Anhangangaben [4] und [5]) und den At-Equity-Buchwert der Beteiligung an der Volkswagen AG (vgl. Anhangangaben [4] und [12]) sowie Folgewirkungen einer sich hierdurch gegebenenfalls ändernden Dividendenpolitik der Volkswagen AG. Bezüglich der Rechtsrisiken im Zusammenhang mit der Dieselthematik auf Ebene des Volkswagen Konzerns wird auf den Unterabschnitt „Rechtsstreitigkeiten und Dieselthematik“ im Abschnitt „Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung auf Ebene des Volkswagen Konzerns“ verwiesen.

Schätzungen und Annahmen zum 31. Dezember 2023, durch die ein beträchtliches Risiko entstehen kann, dass innerhalb des nächsten Geschäftsjahres eine wesentliche Anpassung der Buchwerte der Vermögenswerte und Schulden erforderlich wird, betreffen die folgenden Sachverhalte und werden in den entsprechend genannten Anhangangaben ausgeführt:

- die Ermittlung eines möglichen Wertminderungs- oder Wertaufholungsbetrags für Beteiligungsbuchwerte (vgl. Anhangangabe [4] sowie Abschnitt „Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung auf Ebene des Volkswagen Konzerns“ hinsichtlich der Annahmen in Bezug auf die Planungen im Volkswagen Konzern sowie hinsichtlich der Auswirkungen des Klimawandels),
- die Bewertung von Rückstellungen und Eventualschulden im Zusammenhang mit Rechtsstreitigkeiten in Bezug auf den Aufbau der Beteiligung an der Volkswagen AG und auf die Dieseldiagnostik (vgl. Anhangangabe [22]) und
- die Bewertung von tatsächlichen und latenten Steuern (vgl. Anhangangabe [11]).

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

Da die Ergebnisbeiträge der at Equity bewerteten Anteile an den Kernbeteiligungen einen wesentlichen Einfluss auf die Ertrags- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns haben, werden nachfolgend Sachverhalte mit wesentlichen Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen auf Ebene des Volkswagen Konzerns, der die Porsche AG und ihre Tochterunternehmen einschließt, dargestellt.

Annahmen in Bezug auf die Planungen im Volkswagen Konzern

Die Planungsperiode der Mehrjahresplanung im Volkswagen Konzern erstreckt sich grundsätzlich über einen Zeitraum von fünf Jahren. Diese Planung basiert auf Erwartungen des Volkswagen Konzerns im Hinblick auf die zukünftige weltwirtschaftliche Entwicklung sowie daraus abgeleiteten Annahmen hinsichtlich der Pkw- bzw. Nutzfahrzeuggesamtmärkte, die erwartete Entwicklung der Marktanteile des Volkswagen Konzerns, die Zeitpunkte sowie die Kosten für die Entwicklung von Fahrzeugmodellen und den Umfang von Investitionen in Produktionsanlagen sowie die Entwicklung der Preis- und Kostenstrukturen unter besonderer Berücksichtigung der Transformation zur Elektromobilität und gestiegener regulatorischer Vorgaben. Auf Basis dieser Erwartungen werden auch die Planungen des Segments Finanzdienstleistungen des Volkswagen Konzerns unter Berücksichtigung der jeweiligen Marktdurchdringung, des erwarteten Fahrzeugabsatzes mit Finanzierungs- bzw. Leasingverträgen und weiteren Dienstleistungen sowie regulatorischer Anforderungen erstellt. Die Planungen für das Segment Power Engineering des Volkswagen Konzerns berücksichtigen Erwartungen zur Entwicklung der unterschiedlichen Einzelmärkte. In den Planungen werden dabei angemessene Annahmen zu makroökonomischen Trends (Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisentwicklung) sowie historische Entwicklungen berücksichtigt.

Den Planungen im Volkswagen Konzern liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2024 insgesamt mit einer verringerten Dynamik wachsen wird. Volkswagen geht davon aus, dass sich die anhaltend hohe Inflation in vielen Regionen und die daraus resultierenden restriktiven geldpolitischen Maßnahmen der Zentralbanken zunehmend negativ auf die private Nachfrage auswirken dürften. Risiken ergeben sich aus Sicht von Volkswagen weiterhin aus protektionistischen Tendenzen, Turbulenzen an den Finanzmärkten sowie strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Zudem sieht Volkswagen die Wachstumsaussichten von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet; Risiken bergen insbesondere der Russland-Ukraine-Krieg sowie Auseinandersetzungen im Nahen Osten. Volkswagen geht dennoch davon aus, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer im Durchschnitt eine positive Dynamik aufweisen werden, wenngleich mit unterdurchschnittlichen Wachstumsraten des Bruttoinlandsprodukts. Volkswagen rechnet außerdem damit, dass sich die Weltwirtschaft im Jahr 2025 erholen und bis 2028 mit stabilen Veränderungsraten weiter wachsen wird.

Die Automobilmarkt- und Volumenplanung des Volkswagen Konzerns reflektiert die oben genannte regionale Differenzierung und berücksichtigt die Auswirkungen regionaler Konflikte. Vom Volkswagen Konzern erwartete Belastungen des Ergebnisses ab 2024 aus höheren Materialkosten sowie aus der verschärften Abgas- und Verbrauchsgesetzgebung sollen durch Preis- und Produktmixverbesserungen sowie durch entsprechende Effizienzsteigerungsprogramme überkompensiert werden. Bezüglich der Auswirkungen des Klimawandels wird auf den folgenden Abschnitt verwiesen. Darüber hinaus liegt der Planung des Volkswagen Konzerns die Annahme zugrunde, dass sich die Versorgungslage bei Vorprodukten und Rohstoffen ab dem Geschäftsjahr 2024 verbessert. Der Porsche AG Konzern geht mittelfristig von einer steigenden operativen Umsatzrendite mit dem langfristigen Ziel von mehr als 20 % aus.

Die Planungsprämissen werden durch den Volkswagen Konzern jeweils an den aktuellen Erkenntnisstand angepasst.

Auswirkungen des Klimawandels

Vor dem Hintergrund des Klimawandels und den damit verbundenen Verschärfungen der Emissionsregelungen schreitet die Transformation der Automobilindustrie hin zu Elektromobilität und weiterer Digitalisierung voran. Im Rahmen der Aufstellung des Konzernabschlusses der Volkswagen AG hat der Vorstand der Volkswagen AG die möglichen Auswirkungen des Klimawandels und künftiger regulatorischer Vorgaben, insbesondere der damit verbundenen Transformation zur Elektromobilität, berücksichtigt. Potenzielle Effekte insbesondere auf langfristige Vermögenswerte, Rückstellungen für Emissionsabgaben, und künftige Cashflows wurden im Rahmen der in den Konzernabschluss der Volkswagen AG einfließenden wesentlichen Schätzungen und Beurteilungen soweit möglich einbezogen. Der Volkswagen Konzern strebt an, den Anteil vollelektrischer Fahrzeuge an den gesamten Auslieferungen von 8,3 % im Jahr 2023 auf über 50 % im Jahr 2030 zu steigern. Bis 2030 will der Volkswagen Konzern seinen Kunden weltweit rund 50 rein batterieelektrische Modelle anbieten können. Der Porsche AG Konzern strebt an, den Anteil vollelektrischer Fahrzeuge an den gesamten Auslieferungen von rund 13 % im Jahr 2023 auf über 80 % im Jahr 2030 in Abhängigkeit der Nachfrage und der Entwicklung der

Elektromobilität in den einzelnen Weltregionen zu steigern. Die Auswirkungen der Transformation zur Elektromobilität und die in diesem Zusammenhang geplante Erhöhung des Anteils vollelektrischer Fahrzeuge werden bei der Ermittlung der operativen Mehrjahresplanung und damit bei der Ableitung der künftigen Cashflows für die Ermittlung des erzielbaren Betrags im Rahmen von Werthaltigkeitstests insbesondere bei der Planung künftiger Fahrzeugmodelle und Investitionen in Entwicklungskosten sowie Produktionsanlagen durch die Volkswagen AG berücksichtigt. Dafür wird in der Mehrjahresplanung des Volkswagen Konzerns ein niedriger dreistelliger Milliarden-Euro-Betrag vorgesehen. Darüber hinaus beurteilt Volkswagen regelmäßig, ob sich aus diesen Entwicklungen die Notwendigkeit von anlassbezogenen Wertminderungstests oder der Anpassung von Nutzungsdauern bei sonstigen langfristigen nicht finanziellen Vermögenswerten ergibt. Wesentliche Auswirkungen auf die Nutzungsdauern von aktivierten Entwicklungskosten oder Sachanlagen wurden von Volkswagen angesichts der Betrachtungszeiträume der regulatorischen Vorgaben und aufgrund der parallelen Produktion von batterieelektrischen Fahrzeugen und Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor in den nächsten Jahren nicht festgestellt. In Bezug auf die sich verschärfenden Emissionsregelungen wird gemäß dem Volkswagen Geschäftsbericht für das Geschäftsjahr 2023 durch Volkswagen sichergestellt, dass die verschiedenen international bestehenden Regelungen berücksichtigt und etwaige Verpflichtungen sachgerecht erfasst werden. Entsprechendes gilt für die Porsche AG und den Konzernabschluss der Porsche AG. Wesentliche Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Volkswagen AG und der Porsche AG ergaben sich hieraus nicht.

Rechtsstreitigkeiten und Dieseldematik

Die Volkswagen AG und die Unternehmen, an denen sie unmittelbar oder mittelbar Anteile hält, das heißt einschließlich dem Porsche AG Konzern, sind national und international an einer Vielzahl von Rechtsstreitigkeiten und behördlichen Verfahren beteiligt. Solche Rechtsstreitigkeiten und Verfahren treten unter anderem im Zusammenhang mit Produkten oder Dienstleistungen oder im Verhältnis zu Arbeitnehmern, Behörden, Händlern, Investoren, Kunden, Lieferanten oder sonstigen Vertragspartnern auf. Für die daran beteiligten Gesellschaften können sich hieraus Zahlungen wie zum Beispiel Bußgelder sowie andere Verpflichtungen und Folgen ergeben. Insbesondere können erhebliche Schadensersatz- oder Strafschadensersatzzahlungen zu leisten sein und kostenintensive Maßnahmen erforderlich werden. Dabei ist es häufig nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich, die objektiv drohenden Auswirkungen konkret einzuschätzen.

Weltweit sind, insbesondere in den USA, verschiedene Verfahren anhängig, in denen Kunden vermeintliche produktbezogene Ansprüche einzeln oder im Wege von Sammelklagen geltend machen. Diese Ansprüche werden regelmäßig mit behaupteten Mängeln an Fahrzeugen – einschließlich der dem Volkswagen Konzern zugelieferten Fahrzeugteile – begründet.

Darüber hinaus können sich Risiken im Zusammenhang mit der Einhaltung von gesetzlichen bzw. regulatorischen Anforderungen ergeben. Dies gilt insbesondere auch im Falle von Wertungsspielräumen, bei denen es zu abweichenden Auslegungen durch Volkswagen bzw. die Porsche AG und die jeweils zuständigen Behörden kommen kann.

Die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns stehen im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit in kontinuierlichem Austausch mit Behörden, unter anderem mit dem Kraftfahrt-Bundesamt („KBA“). Wie Behörden gewisse tatsächliche und rechtliche Fragestellungen im Einzelfall bewerten werden, kann nicht mit Sicherheit vorhergesagt werden. Daher kann auch letztlich nicht ausgeschlossen werden, dass insbesondere bestimmte Fahrzeugeigenschaften und/oder Typgenehmigungsaspekte bemängelt oder als unzulässig bewertet werden könnten. Dies ist grundsätzlich eine Frage der konkreten behördlichen Bewertung im Einzelfall.

Eine vergleichbare Herausforderung ergibt sich aus dem Spannungsverhältnis zwischen divergierenden nationalen bzw. internationalen gesetzlichen oder regulatorischen Vorgaben hinsichtlich der Verpflichtung zur Übermittlung von Informationen oder Dokumenten auf der einen und nationalen bzw. internationalen datenschutzrechtlichen Vorgaben auf der anderen Seite. Um Rechtsverstöße trotz der teils unklaren Rechtslage bestmöglich auszuschließen, wird Volkswagen von externen Kanzleien zu diesen Fragestellungen beraten.

Ferner können Rechtsverfahren aus Forderungen nach umfangreicheren Klimaschutzleistungen oder im Zusammenhang mit angeblich unvollständigen Angaben zu den Auswirkungen des Klimawandels resultieren. Der Volkswagen Konzern begegnet dem Risiko unter anderem durch Zertifizierung seiner selbst gesetzten Dekarbonisierungsziele mittels unabhängiger und international anerkannter Organisationen und durch konsequente Ausrichtung seiner nichtfinanziellen Berichterstattung an gesetzliche Anforderungen und denen des Kapitalmarkts.

Risiken können sich auch aus Verfahren ergeben, in denen die Verletzung geistiger Eigentumsrechte einschließlich Patente, Marken oder anderer Drittrechte vor allem in Deutschland, vor dem Einheitlichen Patentgericht und in den USA geltend gemacht werden. Sollte der Vorwurf erhoben oder die Feststellung getroffen werden, Volkswagen habe geistige Eigentumsrechte Dritter verletzt, könnte Volkswagen etwa zur Leistung von Schadensersatz, Änderung von Fertigungsverfahren, Umgestaltung von Produkten oder Unterlassung des Vertriebs bestimmter Produkte verpflichtet werden, was Liefer- und Produktionsbeschränkungen oder -unterbrechungen zur Folge haben kann.

Des Weiteren können sich aus kriminellen Handlungen Einzelner, die selbst das beste Compliance-Managementsystem niemals vollständig ausschließen kann, Rechtsrisiken ergeben.

Soweit überschaubar und wirtschaftlich sinnvoll, wurden auf Ebene des Volkswagen Konzerns zur Absicherung dieser Risiken in angemessenem Umfang Versicherungen abgeschlossen. Für bekannte und entsprechend bewertbare Risiken wurden auf Basis des derzeitigen Kenntnisstands des Volkswagen Konzerns, soweit erforderlich, angemessen erscheinende Rückstellungen im Konzernabschluss der Volkswagen AG bzw. der Porsche AG gebildet bzw. Angaben zu Eventualverbindlichkeiten gemacht. Da einige Risiken nicht oder nur begrenzt einschätzbar sind, ist nicht auszuschließen, dass gleichwohl wesentliche Schäden eintreten können, die durch die versicherten bzw. zurückgestellten Beträge nicht gedeckt sind. Dies gilt bspw. hinsichtlich der Einschätzung zu den Rechtsrisiken aus der nachfolgend dargestellten Dieselsematik.

Im Rahmen der berichteten Rechtsverfahren genannte Beträge bezeichnen, wenn nicht ausdrücklich anders beschrieben, nur die jeweilige Hauptforderung. Nebenforderungen, wie zum Beispiel etwaige Zinsen und Prozesskosten, werden grundsätzlich nicht berücksichtigt.

Am 18. September 2015 veröffentlichte die US-amerikanische Umweltschutzbehörde (Environmental Protection Agency, „EPA“) eine „Notice of Violation“ und gab öffentlich bekannt, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit 2.0 l Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns in den USA Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NO_x)-Emissionen festgestellt wurden. In diesem Zusammenhang informierte die Volkswagen AG darüber, dass bei Dieselmotoren des Typs EA 189 auffällige Abweichungen zwischen Prüfstandswerten und realem Fahrbetrieb festgestellt wurden und dieser Motortyp weltweit in rund elf Millionen Fahrzeugen verbaut worden sei. Am 2. November 2015 gab die EPA mit einer „Notice of Violation“ bekannt, dass auch bei der Software von US-Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Typs V6 mit 3.0 l Hubraum Unregelmäßigkeiten festgestellt wurden. Die sogenannte Dieseldiagnostik hatte ihren Ursprung in einer – nach Rechtsauffassung der Volkswagen AG nur nach US-amerikanischem Recht unzulässigen – Veränderung von Teilen der Software der betreffenden Motorsteuerungseinheiten für das seinerzeit von der Volkswagen AG entwickelte Diesellaggregat EA 189. Diese Softwarefunktion wurde ab 2006 ohne Wissen der Volkswagen Vorstandsebene entwickelt und implementiert. Die Volkswagen Vorstandsmitglieder hatten bis zum Sommer 2015 keine Kenntnis von der Entwicklung und Implementierung dieser Softwarefunktion erlangt.

Zur Absicherung der derzeit bekannten Rechtsrisiken im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik enthalten die Rückstellungen für Prozess- und Rechtsrisiken zum 31. Dezember 2023 auf Basis des gegenwärtigen Kenntnisstands und aktueller Einschätzungen von Volkswagen einen Betrag von rund 0,9 Mrd. € (1,4 Mrd. €) auf Ebene des Volkswagen Konzerns. Soweit durch Volkswagen bereits hinreichend bewertbar, wurden im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik insgesamt Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 4,0 Mrd. € (4,2 Mrd. €) im Konzernanhang von Volkswagen angegeben, auf die Anlegerverfahren in Deutschland entfallen davon rund 3,8 Mrd. € (3,6 Mrd. €). Aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Sachverhaltsaufklärung sowie der Vielschichtigkeit der einzelnen Einflussfaktoren und der noch andauernden Abstimmungen mit den Behörden unterliegen die im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik auf Ebene des Volkswagen Konzerns gebildeten Rückstellungen sowie die im Konzernabschluss der Volkswagen AG angegebenen Eventualverbindlichkeiten und die weiteren latenten Rechtsrisiken zum Teil erheblichen Einschätzungsrisiken. Sollten sich diese Rechts- bzw. Einschätzungsrisiken verwirklichen, kann dies zu weiteren erheblichen finanziellen Belastungen auf Ebene des Volkswagen Konzerns führen. Insbesondere lässt sich nicht ausschließen, dass aufgrund von zukünftigen Erkenntnissen oder Ereignissen die gebildeten Rückstellungen auf Ebene des Volkswagen Konzerns möglicherweise angepasst werden müssen und sich mittelbar auf Ebene des Porsche SE Konzerns auswirken.

Mögliche Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Volkswagen Konzerns und damit mittelbar auf die des Porsche SE Konzerns können sich im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik bei Volkswagen im Wesentlichen in den folgenden Rechtsgebieten ergeben:

1. Straf- und Verwaltungsverfahren weltweit (exklusive USA/Kanada)

In einigen Ländern sind strafrechtliche Ermittlungsverfahren/Ordnungswidrigkeitenverfahren und/oder Verwaltungsverfahren eröffnet worden. Der Kernsachverhalt der strafrechtlichen Ermittlungsverfahren wird von den Staatsanwaltschaften in Braunschweig und München ermittelt.

Im Januar 2021 stellte das Landgericht Braunschweig das Strafverfahren wegen des Vorwurfs der Marktmanipulation im Hinblick auf kapitalmarktrechtliche Informationspflichten im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik gegen einen ehemaligen Vorsitzenden des Vorstandes der Volkswagen AG vorläufig und das entsprechende Ordnungswidrigkeitenverfahren betreffend die Volkswagen AG endgültig ein. Auf Antrag der Staatsanwaltschaft Braunschweig nahm das Landgericht Braunschweig im Dezember 2023 das Verfahren gegen den ehemaligen Vorsitzenden des Vorstandes der Volkswagen AG wieder auf. Dieses Verfahren wird fortgeführt; ein Termin für den Beginn der Hauptverhandlung wurde vom Landgericht Braunschweig noch nicht bestimmt.

Im September 2020 ließ das Landgericht Braunschweig die Anklage gegen denselben ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik betreffend Motoren des Typs EA 189 zu. Das Verfahren gegen diesen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG wurde zwischenzeitlich abgetrennt. Die Verhandlung gegen die weiteren Angeklagten begann im September 2021.

Die Staatsanwaltschaft Braunschweig führte Ermittlungen wegen des Verdachts des Betrugs im Zusammenhang mit Motoren des Typs EA 288. Das Verfahren gegen die beschuldigten Mitarbeiter von Volkswagen sowie die Volkswagen AG wurde Ende 2022 bzw. Anfang 2023 gegen drei Beschuldigte gegen Zahlung einer Geldauflage endgültig und gegen vier Beschuldigte vorläufig eingestellt.

Das Landgericht München II hat im Juni 2020 die Anklage der Staatsanwaltschaft München II auch gegen einen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der AUDI AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik betreffend 3.0 I und 4.2 I TDI-Motoren im Wesentlichen unverändert zur Hauptverhandlung zugelassen und das Hauptverfahren eröffnet. Die Hauptverhandlung vor dem Landgericht München II wurde im Juni 2023 abgeschlossen und der ehemalige Vorstandsvorsitzende der AUDI AG wie auch die weiteren beiden Angeklagten wurden zu Freiheitsstrafen verurteilt, deren Vollstreckung jeweils zur Bewährung ausgesetzt wurde. Als Bewährungsaufgaben wurden unter anderem Geldauflagen festgesetzt. Das Urteil ist nicht rechtskräftig. Alle drei Angeklagten legten Revision ein. Die Staatsanwaltschaft legte hinsichtlich des Urteils gegen einen Angeklagten ebenfalls Revision ein. Gegen einen weiteren ehemals Angeklagten hatte das Landgericht München II das Verfahren im April 2023 gegen Zahlung einer Geldauflage eingestellt.

Im August 2020 erhob die Staatsanwaltschaft München II eine weitere Anklage auch gegen drei ehemalige Vorstandsmitglieder der AUDI AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik betreffend 3.0 I und 4.2 I TDI-Motoren. Über deren Zulassung hat das Landgericht München II noch nicht entschieden.

Das KBA als zuständige Typgenehmigungsbehörde untersucht zudem fortlaufend Fahrzeugmodelle der Marken Audi, Volkswagen und Porsche auf kritische Funktionen. Sofern das KBA bestimmte Funktionen als unzulässig betrachtet, werden die betroffenen Fahrzeuge im Wege einer angeordneten Maßnahme zurückgerufen oder deren Konformität in einer freiwilligen Serviceaktion wieder hergestellt.

Der Europäische Gerichtshof („EuGH“) entschied mit Urteilen aus Juli und November 2022, dass ein sogenanntes Thermofenster (eine temperaturabhängige Abgasrückführung) im Bereich zwischen 15°C und 33°C Außentemperatur eine Abschalteinrichtung darstellt. In diesem Zusammenhang entwickelte der EuGH ein neues, ungeschriebenes Kriterium, wonach ein Thermofenster, selbst wenn es dazu dient, plötzliche und außergewöhnliche Schäden zu verhindern, dann unzulässig ist, soweit es den „überwiegenden Teil eines Jahres unter den im Unionsgebiet herrschenden tatsächlichen Fahrbedingungen“ aktiv ist. Das KBA leitete in Bezug auf bestimmte Motoren des Typs EA 896 der ersten und zweiten Generation, die in bestimmten älteren Fahrzeugmodellen eingesetzt wurden, sowie in Bezug auf einzelne Fahrzeugmodelle mit Motoren des Typs EA 189 formelle Verwaltungsverfahren ein. Im Juli und Oktober 2023 erließ das KBA zwei Bescheide gegen die AUDI AG, in denen es feststellte, dass die ursprünglich integrierte Version der Thermofenster in einigen der betroffenen Fahrzeuge das neue verkehrstechnische EuGH-Kriterium nicht erfüllt. Die AUDI AG hat gegen beide Bescheide Widerspruch eingelegt, sodass die Bescheide nicht bestandskräftig sind. Das KBA erließ entsprechende Bescheide im Dezember 2023 gegen die Porsche AG und im Januar 2024 gegen die Volkswagen AG. Die Porsche AG und die Volkswagen AG legten Widerspruch gegen den jeweiligen Bescheid ein. Der Volkswagen Konzern hatte bereits zuvor damit begonnen, Softwareupdates zur Anpassung des Thermofensters an das neue verkehrstechnische Kriterium des EuGH auszurollen, und setzt dies weiter fort.

Das Verwaltungsgericht Schleswig gab Ende Februar 2023 einer Klage der Deutschen Umwelthilfe („DUH“) gegen das KBA erstinstanzlich statt und hob den Freigabebescheid für ein Softwareupdate für bestimmte ältere Modelle des Golf Plus auf, soweit dieser das Thermofenster, die Höhenkorrektur und die Taxischaltung als zulässige Abschalteinrichtungen einstuft. Mit Höhenkorrektur wird eine höhenabhängige Abgasrückführung bezeichnet. Unter Taxischaltung ist eine von der Zeitspanne eines im Leerlauf betriebenen Fahrzeugs abhängige Abgasrückführung zu verstehen. Die Volkswagen AG ist Beigeladene in dem Verfahren. Die Volkswagen AG und das KBA legten Ende April 2023 Berufung gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts Schleswig ein. Die Entscheidung ist damit nicht rechtskräftig. Die DUH reichte beim Verwaltungsgericht Schleswig zwei weitere Klagen ein. Die erste Klage richtet sich gegen Freigabebescheide für weitere mit Motoren des Typs EA 189 sowie mit ausgewählten V-TDI-Motoren ausgestattete Fahrzeuge der Marken Audi und Porsche, die zweite Klage richtet sich gegen sämtliche Euro-5 und Euro-6b/c Dieselfahrzeuge des Volkswagen Konzerns. Im ersten Verfahren übertrug das Verwaltungsgericht Schleswig in einem Urteil aus Januar 2024 seine Ausgangsentscheidung vom Februar 2023 auf weitere Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 und hob die Freigabebescheide des KBA für diese Fahrzeuge auf. Gegen das Urteil wurden die Berufung sowie die Sprungrevision zugelassen. Die Entscheidung ist damit nicht rechtskräftig.

Zudem laufen im Zusammenhang mit der Dieseldematik international weitere Verwaltungsverfahren. Die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns kooperieren mit den staatlichen Behörden.

Darüber hinaus können sich Risiken aus möglichen Entscheidungen des Europäischen Gerichtshofs zu der Auslegung der EU-Typgenehmigungsvorschriften ergeben.

Ob und gegebenenfalls in welcher Höhe aus Straf- und Verwaltungsverfahren am Ende Geldbußen oder sonstige Konsequenzen für Gesellschaften des Volkswagen Konzerns resultieren, unterliegt zum aktuellen Zeitpunkt Einschätzungsrisiken. In der Mehrheit der Verfahren schätzt Volkswagen die Wahrscheinlichkeit einer Sanktionierung mit nicht über 50 % ein. Für diese Fälle wurden von Volkswagen Eventualverbindlichkeiten angegeben, soweit sie bewertbar sind und die Wahrscheinlichkeit einer Sanktionierung durch Volkswagen nicht niedriger als 10 % eingeschätzt wurde.

2. Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

In betroffenen Märkten besteht grundsätzlich die Möglichkeit von zivilrechtlichen Klagen von Kunden oder die Geltendmachung von Regressansprüchen von Importeuren und Händlern gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns. Dabei gibt es neben der Möglichkeit individueller Klagen in verschiedenen Jurisdiktionen auch unterschiedliche Formen von Sammelverfahren, das heißt der kollektiven oder stellvertretenden Geltendmachung von Individualansprüchen. Des Weiteren besteht in einigen Märkten die Möglichkeit, dass Verbraucher- und/oder Umweltverbände vermeintliche Unterlassungs-, Feststellungs- oder Schadensersatzansprüche geltend machen.

Sammelverfahren von Kunden sowie Klagen von Verbraucher- und/oder Umweltverbänden waren im Berichtsjahr gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in verschiedenen Ländern wie bspw. Belgien, Brasilien, Deutschland, England und Wales sowie Frankreich, Italien, den Niederlanden, Portugal und Südafrika anhängig. Mit ihnen wurden unter anderem behauptete Schadensersatzansprüche geltend gemacht. Insbesondere waren die nachfolgenden Verfahren anhängig:

In Belgien ist eine Sammelklage der belgischen Verbraucherorganisation Test Aankoop VZW anhängig, mit der diese die Rückzahlung des Kaufpreises oder hilfsweise die Zahlung von Schadensersatz begehrt und für die der Opt-Out-Mechanismus für anwendbar erklärt wurde. Aufgrund des Opt-Out-Mechanismus sind potenziell alle Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 erfasst, die nach dem 1. September 2014 von Verbrauchern im belgischen Markt erworben wurden, es sei denn, es wird aktiv der Austritt aus der Sammelklage erklärt. Im Juli 2023 erging in der Sammelklage ein erstinstanzliches Urteil, mit dem die Volkswagen AG zur Zahlung von 5 % des Kaufpreises bzw. 5 % der Differenz zwischen Kaufpreis und Wiederverkaufspreis verurteilt wurde, wenn ein Verbraucher ein Fahrzeug mit dem Motortyp EA 189 zwischen 1. September 2014 und 22. September 2015 erworben hat, er das Softwareupdate nicht aufgespielt hat und relevante Unterlagen zum Nachweis vorlegen kann. Das Urteil ist nicht rechtskräftig.

In Brasilien sind zwei verbraucherrechtliche Sammelklagen anhängig. Im ersten Sammelklageverfahren, das sich auf rund 17 Tsd. Amarok-Fahrzeuge bezieht, erging im Mai 2019 ein Berufungsurteil, mit dem die Schadensersatzverpflichtung von Volkswagen do Brasil deutlich auf zunächst rund 172 Mio. BRL reduziert wurde. Im August 2022 wurde die Revision von Volkswagen do Brasil gegen dieses Urteil durch den Superior Court of Justice teilweise zurückgewiesen. Auf das von Volkswagen do Brasil dagegen eingelegte Rechtsmittel hin hob der Superior Court of Justice die eigene Entscheidung vollumfänglich wieder auf. Das Verfahren wurde bezüglich Teilaspekten an das Berufungsgericht zurückverwiesen. Volkswagen do Brasil hat die Möglichkeit, neues Beweismaterial einzuführen. Das Urteil ist vollstreckbar, aber weiterhin nicht rechtskräftig. In der zweiten Sammelklage, die rund 67 Tsd. Amarok-Fahrzeuge einer späteren Generation betrifft, wies das Berufungsgericht im Juni 2023 das Rechtsmittel der Klägerin gegen das klageabweisende erstinstanzliche Urteil aus Oktober 2021 zurück. Die Klägerin legte daraufhin Revision beim Superior Court of Justice ein.

Die financialright GmbH hatte ursprünglich vor mehreren deutschen Gerichten rund 45 Tsd. an sie abgetretene Ansprüche von Kunden aus Deutschland, Slowenien und der Schweiz gegen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns gebündelt geltend gemacht; zwischenzeitlich bestätigte der Bundesgerichtshof („BGH“) die Zulässigkeit des Geschäftsmodells der financialright GmbH. Nach zahlreichen Antragsrücknahmen sind derzeit noch rund 9 Tsd. Ansprüche streitgegenständlich. Für den Fall, dass werthaltige Ansprüche erneut außergerichtlich oder gerichtlich geltend gemacht werden, wurden Rückstellungen gebildet.

In England und Wales wurden Ende 2021 Klagen gegen die Volkswagen AG, die Volkswagen Financial Services (UK) Limited und andere Unternehmen des Volkswagen Konzerns im Zusammenhang mit bestimmten Dieselfahrzeugen, die seit 2009 in England, Wales und Nordirland geleast oder verkauft wurden und verschiedene andere Dieselmotoren betreffen, bei Gericht eingereicht. Diese Klagen befinden sich in einem sehr frühen Verfahrensstadium. Die vollständige Klagebegründung wurde bisher keiner Konzerngesellschaft förmlich zugestellt und eine Reihe von Forderungen der Kläger sind noch nicht im Einzelnen konkretisiert.

In Frankreich ist eine Sammelklage der französischen Verbraucherorganisation Confédération de la Consommation, du Logement et du Cadre de Vie („CLCV“) für bis zu 1 Mio. französische Eigentümer und Leasingnehmer von Fahrzeugen mit Motoren des Typs EA 189 gegen die Volkswagen Group Automotive Retail France, die Volkswagen Group France und die Volkswagen AG anhängig. Es handelt sich um eine Opt-In Sammelklage, CLCV macht hauptsächlich die Rückabwicklung ohne Nutzungsersatz, hilfsweise Schadensersatz von 20-30 % des Kaufpreises geltend.

In Italien erging im Juli 2021 ein klagestattgebendes erstinstanzliches Urteil in der Sammelklage des Verbraucherverbands Altroconsumo stellvertretend für italienische Kunden vor dem Regionalgericht Venedig, wonach die Volkswagen AG und Volkswagen Group Italia rund 63 Tsd. Verbrauchern Schadensersatz in Höhe von insgesamt rund 185 Mio. € zu zahlen haben. Auf die Berufung der Volkswagen AG und Volkswagen Group Italia hin wurde das Urteil überwiegend aufgehoben. Danach erhalten die wirksam zur Sammelklage angemeldeten Verbraucher jeweils lediglich 300 € pro Kopf.

In den Niederlanden ist eine auf Feststellung gerichtete Sammelklage der Stichting Volkswagen Car Claim mit Opt-Out-Mechanismus für bis zu 201 Tsd. Kunden anhängig. Im Juli 2021 erging ein teilweise stattgebendes erstinstanzliches Feststellungsurteil. Nach Auffassung des Gerichts haben die Volkswagen AG und die anderen beklagten Konzerngesellschaften in Bezug auf die ursprüngliche Motorsteuerungssoftware unrechtmäßig gehandelt. Zudem stellte das Gericht fest, dass Verbrauchern gegenüber den beklagten Händlern ein Anspruch auf Minderung des Kaufpreises zusteht. Aus dem Feststellungsurteil resultieren keine konkreten Zahlungsverpflichtungen. Mögliche individuelle Ansprüche müssten im Anschluss in einem separaten Prozess durchgesetzt werden. Die Volkswagen AG und die anderen beklagten Konzerngesellschaften legten gegen das Urteil Berufung ein. Darüber hinaus ist eine auf Zahlung von Schadensersatz gerichtete Sammelklage der Diesel Emissions Justice Foundation („DEJF“) mit Opt-Out-Mechanismus für niederländische Verbraucher anhängig, die unter anderem Fahrzeuge des Motortyps EA 189 betrifft. Im März 2022 erließ das Gericht in erster Instanz ein Zwischenurteil und stellte darin fest, dass das neue Sammelklageregime, wonach nicht nur die Feststellung von Ansprüchen, sondern auch die Zahlung von Schadensersatz geltend gemacht werden kann, auf dieses Verfahren nicht anwendbar sei. Zudem sei das Gericht in Amsterdam für Klagen von Verbrauchern außerhalb der Niederlande nicht zuständig. Nachdem die DEJF ihre ursprünglich unbeschränkte Berufung gegen das Urteil im Berichtsjahr ausschließlich auf die Anwendbarkeit des neuen Sammelklageregimes beschränkte, ist die Entscheidung des Gerichts in Bezug auf seine Unzuständigkeit für Klagen von Verbrauchern außerhalb der Niederlande final und bindend. Das Gericht setzte das übrige Verfahren in erster Instanz bis zu einer Entscheidung des Berufungsgerichts aus.

In Portugal war eine Sammelklage mit Opt-Out-Mechanismus durch eine portugiesische Verbraucherorganisation anhängig, die potenziell bis zu circa 70 Tsd. Fahrzeuge des Motortyps EA 189 von der Sammelklage betraf. Im Juli 2023 wies der Supreme Court die Sammelklage mangels Klagebefugnis der klagenden Verbraucherorganisation als unzulässig ab. Das Urteil ist seit September 2023 rechtskräftig.

In Südafrika ist eine auf Zahlung von Schadensersatz gerichtete Sammelklage mit Opt-Out-Mechanismus anhängig, die rund 80 Tsd. Fahrzeuge, unter anderem des Motortyps EA 189 betrifft.

Darüber hinaus sind Einzelklagen und ähnliche Verfahren gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in zahlreichen Ländern anhängig, die meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung des Kaufvertrags gerichtet sind.

In Deutschland sind derzeit rund 25 Tsd. meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung gerichtete Einzelklagen im Zusammenhang mit verschiedenen Dieselmotortypen gegen die Volkswagen AG oder andere Konzerngesellschaften anhängig.

Der BGH klärte im Jahr 2020 in mehreren Grundsatzurteilen wesentliche Rechtsfragen für die noch anhängigen Verfahren betreffend Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189. Der BGH entschied, dass Käufer eines vor Bekanntwerden der Dieselmotorthematik erworbenen Fahrzeugs gegen Anrechnung des gezogenen Nutzungsvorteils und Fahrzeugrückgabe an die Volkswagen AG Erstattung des gezahlten Kaufpreises verlangen können. Keine

deliktsrechtlichen Schadensersatzansprüche bestanden hingegen, wenn Käufer das Fahrzeug nach der Ad-hoc-Mitteilung vom 22. September 2015 erworben haben oder Ansprüche allein aufgrund einer temperaturabhängigen Abgasrückführung (sogenanntes Thermofenster) geltend machen. Im Februar 2022 entschied der BGH in weiteren Grundsatzurteilen betreffend Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189, dass Käufern von Neuwagen der Marke Volkswagen nach Ablauf der kenntnisabhängigen Verjährungsfrist ein Restschadensersatzanspruch gegen die Volkswagen AG zusteht, nachdem er zuvor einen solchen Anspruch für Gebrauchtwagenkäufer verneint hatte. Der BGH entschied, dass sich Käufer die gezogenen Nutzungsvorteile anrechnen lassen müssen und eine Zahlung nur gegen Rückgabe der Fahrzeuge und Abzug der Händlermarge verlangen können. In einem weiteren Grundsatzurteil aus Juli 2022 entschied der BGH betreffend Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189, dass Käufern von Neufahrzeugen anderer Konzernmarken kein Anspruch auf Restschadensersatz gegen die Volkswagen AG zustehe.

Ende Juni 2023 verkündete der BGH Urteile in Verfahren gegen die Volkswagen AG und AUDI AG, in denen es um die Umsetzung der Rechtsprechung des EuGH zu möglichen Ansprüchen von Käufern aus dem europäischen Typgenehmigungsrecht in deutsches Recht geht. Der BGH entschied, dass Klägern beim fahrlässigen Einsatz einer unzulässigen Abschalteneinrichtung ein deliktischer Anspruch auf Ersatz eines Differenzschadens von 5 % bis 15 % des Kaufpreises grundsätzlich zusteht. Ob dieser Anspruch im Einzelfall vorliegt, müssen die Berufungsgerichte klären. Der BGH führte aus, dass es für das Vorliegen einer unzulässigen Abschalteneinrichtung ohne Bedeutung sei, ob die Grenzwerte im NEFZ-Testverfahren auch bei veränderter Funktion eingehalten würden. Nach dem BGH entfällt die Haftung, wenn den Hersteller kein Verschulden trifft, etwa weil die zuständige Behörde die Abschalteneinrichtung in ihrer konkreten Ausgestaltung und unter Berücksichtigung festgestellter Kombinationen von Abschalteneinrichtungen genehmigt hat oder auf Nachfrage genehmigt hätte. Im Falle eines grundsätzlichen Anspruchs auf Ersatz des Differenzschadens muss sich der Käufer zudem Nutzungsvorteile und den Wert des Fahrzeugs anrechnen lassen, soweit diese den geminderten Wert des Fahrzeugs übersteigen. Auch ein durchgeführtes Softwareupdate kann schadensmindernd zu berücksichtigen sein.

In der weit überwiegenden Zahl der Sammelverfahren von Kunden und Klagen von Verbraucher- und/oder Umweltverbänden und der Einzelklageverfahren wird die Erfolgswahrscheinlichkeit der Kläger von Volkswagen auf nicht über 50 % eingeschätzt. Für diese Verfahren werden durch Volkswagen Eventualverbindlichkeiten angegeben, soweit sie bewertbar und die Erfolgsaussichten durch Volkswagen nicht als unwahrscheinlich einzuschätzen sind. Aufgrund des frühen prozessualen Stadiums lässt sich ein realistisches Belastungsrisiko in einigen Fällen noch nicht beziffern. Darüber hinaus wurden, basierend auf der aktuellen Bewertung, soweit erforderlich auf Ebene des Volkswagen Konzerns Rückstellungen gebildet.

In welcher Größenordnung und mit welchen Erfolgsaussichten Kunden zukünftig über die bestehenden Klagen hinaus von der Möglichkeit einer Klageerhebung Gebrauch machen, kann durch Volkswagen derzeit nicht eingeschätzt werden.

3. Anlegerklagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

Anleger aus Deutschland und dem Ausland haben gegen die Volkswagen AG, teilweise zusammen mit der Porsche SE als Gesamtschuldner, Schadensersatzklagen wegen behaupteter Kursverluste in Folge angeblichen Fehlverhaltens bei der Kapitalmarktkommunikation im Zusammenhang mit der Dieseldisputen erhoben.

Fast alle Anlegerklagen sind derzeit beim Landgericht Braunschweig oder beim Oberlandesgericht Braunschweig anhängig. Im August 2016 beschloss das Landgericht Braunschweig die Vorlage von gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen mit Relevanz für die in Braunschweig anhängigen Anlegerklagen an das Oberlandesgericht Braunschweig zum Erlass von Musterentscheidungen nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz („KapMuG“). Die gegen die Volkswagen AG in Deutschland anhängigen Anlegerklagen werden bis zur Entscheidung über die vorgelegten Fragen ausgesetzt, sofern sie nicht aus Gründen abgewiesen werden können, die unabhängig von den im Musterverfahren zu entscheidenden Fragen sind. Die Entscheidung über die gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen im Musterverfahren ist für die anhängigen Klagen verbindlich, soweit sie ausgesetzt wurden. Musterklägerin ist die Deko Investment GmbH. Die mündliche Verhandlung im Musterverfahren vor dem Oberlandesgericht Braunschweig begann im September 2018. Das Oberlandesgericht Braunschweig nahm in mehreren Hinweisbeschlüssen zu einigen grundsätzlichen Rechtsfragen der Auseinandersetzung Stellung. Im Juli 2023 erließ das Oberlandesgericht Braunschweig einen Beweisbeschluss und ordnete die Vernehmung zahlreicher Personen sowie die Vorlage und Beziehung von Urkunden an. Die angeordnete Beweiserhebung konzentriert sich zunächst auf die Frage der, nach dem Erkenntnisstand der Volkswagen AG fehlenden, Kenntnis des Konzernvorstands, einzelner Konzernvorstandsmitglieder und/oder einzelner Mitglieder der Ad-hoc-Clearingstelle der Volkswagen AG (nach Auffassung des Senats die ad-hoc-verantwortlichen Personen) über den Einbau von nach US-Recht unzulässigen Abschaltvorrichtungen in Fahrzeugen der Volkswagen AG sowie die Vorstellungen dieses Personenkreises über etwaige Kursauswirkungen der ihnen jeweils vorliegenden Informationen. Teilweise trägt die Volkswagen AG die Beweislast. Die Vernehmungen begannen im September 2023. Bisher bekundete keiner der vernommenen Zeugen eine eigene Kenntnis oder eine Kenntnis von ad-hoc-verantwortlichen Personen. Mehrere Zeugen machten ein Zeugnisverweigerungsrecht geltend. In einigen Fällen (keine ad-hoc-verantwortlichen Personen) bejahte das Oberlandesgericht Braunschweig ein umfassendes Zeugnisverweigerungsrecht. Die Auswirkungen der Zeugnisverweigerung vor dem Hintergrund der Beweislast der Volkswagen AG lassen sich nicht abstrakt beurteilen. Das Oberlandesgericht Braunschweig wird gemäß § 286 Zivilprozessordnung nach dem gesamten Inhalt der Verhandlungen und dem Ergebnis der Beweisaufnahme nach freier Überzeugung zu entscheiden haben.

Am Landgericht Stuttgart sind weitere Anlegerklagen gegen die Volkswagen AG, teilweise zusammen mit der Porsche SE als Gesamtschuldner, anhängig.

Insgesamt sind gegen die Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieseldisputen weltweit (exklusive USA/Kanada) derzeit Anlegerklagen, gerichtliche Mahn- und Güteanträge sowie Anspruchsanmeldungen nach dem KapMuG mit geltend gemachten Ansprüchen in Höhe von circa 9,2 Mrd. € rechtshängig. Bislang wurden Klagen in Höhe eines hohen dreistelligen

Millionenbetrags zurückgenommen oder rechtskräftig abgewiesen. Die Volkswagen AG ist unverändert der Auffassung, ihre kapitalmarktrechtlichen Pflichten ordnungsgemäß erfüllt zu haben, so dass für diese Anlegerklagen auf Ebene des Volkswagen Konzerns keine Rückstellungen gebildet wurden. Soweit die Erfolgsaussichten von Volkswagen nicht niedriger als 10 % eingeschätzt wurden, wurden von Volkswagen Eventualverbindlichkeiten angegeben.

4. Verfahren in den USA/Kanada

In den USA und Kanada sind die in den „Notices of Violation“ der EPA beschriebenen Vorgänge Gegenstand von Klagen und Auskunftersuchen verschiedener Art, die insbesondere von Kunden, Investoren sowie verschiedenen Behörden in den USA und Kanada gegen die Volkswagen AG und weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns gerichtet sind.

Im November 2023 erzielte Volkswagen eine Vergleichsvereinbarung zur Beilegung der umweltrechtlichen Klagen des Attorney General des US-Bundesstaates Texas und einiger Kommunen in Texas gegen die Volkswagen AG, Volkswagen Group of America, Inc. und bestimmte verbundene Unternehmen. Nachdem das Gericht den Vergleich genehmigt hatte, wurde er im Januar 2024 rechtskräftig. Ebenfalls im November 2023 schloss Volkswagen einen Vergleich zur Beilegung der umweltrechtlichen Klagen zweier Kommunen (Hillsborough County/Florida, und Salt Lake County/Utah) gegen die Volkswagen Group of America, Inc. und bestimmte verbundene Unternehmen.

Im März 2019 reichte die US-Börsenaufsicht (Securities and Exchange Commission, „SEC“) unter anderem gegen die Volkswagen AG, die Volkswagen Group of America Finance, LLC sowie die VW Credit, Inc. eine Klage ein, in der Ansprüche nach US-Bundeswertpapierrecht unter anderem aufgrund vermeintlich unrichtiger und unvollständiger Angaben im Zusammenhang mit dem Angebot und Verkauf bestimmter Anleihen und Asset Backed Securities geltend gemacht werden. Im August 2020 wies das US District Court des Northern District von Kalifornien unter anderem sämtliche im Zusammenhang mit Asset Backed Securities geltend gemachten Forderungen gegen VW Credit, Inc. ab. Im September 2020 reichte die SEC eine überarbeitete Klageschrift ein, in der neben weiteren Änderungen die abgewiesenen Forderungen nicht mehr enthalten sind.

Angaben zu den Schätzungen hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen sowie Angaben zu Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von Beträgen der Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit den Verfahren in den USA/Kanada werden von Volkswagen gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

5. Sonderprüfung

Mit Beschluss aus November 2017 ordnete das Oberlandesgericht Celle auf Antrag dreier US-Fonds die Einsetzung eines Sonderprüfers bei der Volkswagen AG an. Der Sonderprüfer sollte prüfen, ob die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik seit dem 22. Juni 2006 ihre Pflichten verletzt haben und der Volkswagen AG hieraus ein Schaden entstanden ist. Die Volkswagen AG hatte gegen

diese ursprünglich formal rechtskräftige Entscheidung Verfassungsbeschwerde vor dem Bundesverfassungsgericht erhoben. Auch gegen die weitere, ursprünglich ebenfalls formal rechtskräftige Entscheidung des Oberlandesgerichts Celle, einen anderen als den zunächst bestellten Sonderprüfer zu bestellen, hatte die Volkswagen AG Verfassungsbeschwerde erhoben. Nachdem das Bundesverfassungsgericht mit im November 2022 bekanntgegebenen Beschlüssen den beiden Verfassungsbeschwerden stattgegeben und die Verfahren an das Oberlandesgericht Celle zurückverwiesen hatte, ordnete das Oberlandesgericht im Verfahren über die Anordnung einer Sonderprüfung einen umfassenden Beweisbeschluss an. Das Verfahren über den Austausch des Sonderprüfers wurde bis zum Abschluss der Beweiserhebung ausgesetzt. Daneben hatte die Volkswagen AG beim Landgericht Braunschweig eine Unterlassungsklage gegen den Sonderprüfer mit dem Antrag erhoben, dass die Sonderprüfung nicht durchgeführt wird, solange der Sonderprüfer seine Unabhängigkeit nicht hinreichend nachgewiesen hat. Das Landgericht Braunschweig wies die Unterlassungsklage im Sommer 2022 ab, die Volkswagen AG legte daraufhin Berufung beim Oberlandesgericht Braunschweig ein.

Beim Landgericht Hannover wurde ein zweiter Antrag auf Einsetzung eines Sonderprüfers bei der Volkswagen AG gestellt, der ebenfalls auf die Prüfung von Vorgängen im Zusammenhang mit der Dieseldematik gerichtet ist. Dieses Verfahren wurde wieder aufgenommen, nachdem es zunächst bis zur Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts im ersten Sonderprüfungsverfahren ruhend gestellt war.

Weitergehende Angaben zu den Schätzungen hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen sowie Angaben zu Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von Beträgen der Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit der Dieseldematik werden vom Volkswagen Konzern gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

Im Zusammenhang mit der Dieseldematik ist hinsichtlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen zudem auf folgende Sachverhalte hinzuweisen:

Die AUDI AG hat die Porsche AG von den Kosten aus Rechtsrisiken, Rechtsstreitigkeiten, Produkthaftungsklagen oder anderen Klagen Dritter in Bezug auf die in Nordamerika von der Dieseldematik betroffenen Porsche Fahrzeuge des Typs Cayenne der Modelljahre 2013 bis 2016 freigestellt und es wurde der Verzicht auf die Einrede der Verjährung bis zum 31. Juli 2023 vereinbart und nachträglich bis zum 31. Juli 2025 verlängert. Der Porsche AG Konzern erwartet daher diesbezüglich aus heutiger Sicht keinen wesentlichen verbleibenden Ressourcenabfluss. Für sonstige auf Ebene des Porsche AG Konzerns angefallene Kosten im Zusammenhang mit der Dieseldematik in Nordamerika, für die eine Freistellungserklärung der AUDI AG vorliegt, wurden auf Ebene des Porsche AG Konzerns entsprechend keine Forderungen gebildet, da ein Ressourcenzufluss zum Bilanzstichtag nicht so gut wie sicher ist. Es wurde der Verzicht auf die Einrede der Verjährung bis zum 31. Juli 2023 vereinbart und nachträglich bis zum 31. Juli 2025 verlängert. Für die gerichtlichen Verfahren außerhalb der USA und Kanadas im Zusammenhang mit der Dieseldematik geht die Porsche AG auf Basis der bisherigen Vereinbarungen und Bilanzierungspraxis davon aus, dass die in diesem Zusammenhang auf Ebene des Porsche AG Konzerns anfallenden Kosten für Rechtsrisiken und Prozesskosten von der AUDI AG getragen werden und belastet die Kosten

an diese weiter. Es werden auf Ebene des Porsche AG Konzerns keine Rückstellungen in wesentlichem Umfang für zukünftig zu erwartende Ressourcenabflüsse gebildet.

Weitere Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen des Managements auf Ebene des Volkswagen Konzerns

Sowohl die Überprüfung der Werthaltigkeit nicht finanzieller Vermögenswerte (insbesondere Markennamen, aktivierte Entwicklungskosten und Spezialbetriebsmittel) sowie nach der Equity-Methode oder zu Anschaffungskosten bewerteter Beteiligungen als auch die Bewertung von nicht an einem aktiven Markt gehandelten Unternehmensanteilen und Optionen auf solche erfordern Annahmen bezüglich der zukünftigen Cashflows im Planungszeitraum und gegebenenfalls darüber hinaus sowie des zu verwendenden Diskontierungszinssatzes. Die Einschätzungen zur Ableitung der Cashflows beziehen sich hauptsächlich auf zukünftige Marktanteile, die Entwicklung der jeweiligen Märkte sowie auf die Profitabilität der Produkte des Volkswagen Konzerns. Bei der Ableitung der Cashflows für die Beurteilung der Werthaltigkeit der Unternehmen bzw. Unternehmensbeteiligungen, die im Bereich von neuen Technologien tätig sind, ist die Einschätzung der technischen Realisierbarkeit und Möglichkeit der industriellen Nutzung dieser neuen Technologien von besonderer Bedeutung. Bezüglich der Annahmen im Detailplanungszeitraum wird auf die vorangehenden Erläuterungen im Unterabschnitt „Annahmen in Bezug auf die Planungen im Volkswagen Konzern“ verwiesen. Für die Ermittlung der Cashflows werden durch den Volkswagen Konzern grundsätzlich die erwarteten Wachstumsraten der betreffenden Märkte zugrunde gelegt. Die Schätzung der Cashflows nach Beendigung des Planungszeitraums basiert im Volkswagen Konzern grundsätzlich auf einer Wachstumsrate von bis zu 1 % p.a. (bis zu 1 % p.a.). Bei der Ermittlung des Nutzungswerts im Rahmen des Werthaltigkeitstests für immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer sowie immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer, im Wesentlichen aktivierte Entwicklungskosten, werden im Segment Pkw des Volkswagen Konzerns 10,7 % (10,2 %), im Segment Nutzfahrzeuge des Volkswagen Konzerns 12,1 % (13,4 %) und im Segment Power Engineering des Volkswagen Konzerns 15,7 % (14,2 %) als Kapitalkostensätze (WACC) vor Steuern zugrunde gelegt, die, soweit notwendig, um länderspezifische Abzinsungsfaktoren angepasst werden. Darüber hinaus waren für Werthaltigkeitstests auf Ebene des Volkswagen Konzerns noch die folgenden Aspekte von Bedeutung:

- Der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Porsche liegt die Annahme des Volkswagen Konzerns zugrunde, die derzeitige Stellung von Porsche als profitabler Hersteller exklusiver Sportwagen weiter auszubauen. Im Rahmen des Programms „Road to 20“ hat der Porsche Konzern das langfristige Profitabilitätsziel einer operativen Konzernumsatzrendite von mehr als 20 %.
- Für MAN Truck & Bus war das Jahr 2023 das Jahr der Trendwende nachdem im Vorjahr die positiven Auswirkungen aus dem Programm zur Neuausrichtung durch die belastenden Effekte aus dem Krieg in der Ukraine nicht vollumfänglich gehoben werden konnten. Nach einer Stabilisierungsphase in 2024 wirkt sich die Transformation zur Elektromobilität aus Sicht des Volkswagen Konzerns ab dem Geschäftsjahr 2025 verstärkt auf die Cashflows aus.
- Des Weiteren soll Navistar Sales & Services zu neuer Stärke geführt werden. Die Maßnahmen des Volkswagen Konzerns dazu reichen von der Nutzung der leistungsstarken Komponenten- und

Technologie-Organisation innerhalb der TRATON GROUP über den Ausbau des Financial-Services-Geschäfts bis hin zum noch wirksameren Einsatz eines der größten unabhängigen Händler- und Service-Netzwerke auf dem nordamerikanischen Markt, zu welchem Navistar schon heute Zugang hat.

- Bei Scania Vehicles & Services wirkt sich darüber hinaus ein steigendes Absatzvolumen und der Ausbau des Vehicle-Services-Geschäfts positiv auf die geplanten Cashflows aus.

Die Werthaltigkeit der vermieteten Vermögenswerte hängt zudem insbesondere vom Restwert der vermieteten Fahrzeuge nach Ablauf der Leasingzeit ab, da dieser einen wesentlichen Teil der erwarteten Zahlungsmittelzuflüsse darstellt.

Die auf Ebene von Volkswagen durchgeführten Werthaltigkeitstests wirken sich potenziell nicht nur auf die originären Buchwerte des Volkswagen Konzerns, sondern auch auf die im Rahmen der durch die Porsche SE durchgeführten Kaufpreisallokationen aufgedeckten stillen Reserven aus.

Die Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts von im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses übernommenen Vermögenswerten und Schulden erfolgt, soweit keine beobachtbaren Marktwerte vorhanden sind, anhand anerkannter Bewertungsverfahren wie der Lizenzpreisanalogie- oder der Residualwertmethode.

Die Bestimmung der Werthaltigkeit von finanziellen Vermögenswerten verlangt Einschätzungen über Höhe und Eintrittswahrscheinlichkeit zukünftiger Ereignisse. Soweit möglich werden die Einschätzungen unter Berücksichtigung aktueller Marktdaten sowie Ratingklassen und Scoringinformationen aus Erfahrungswerten abgeleitet.

Die Bilanzierung und Bewertung von Rückstellungen basiert ebenfalls auf der Einschätzung von Höhe und Eintrittswahrscheinlichkeit zukünftiger Ereignisse sowie der Schätzung des Diskontierungsfaktors. Soweit möglich wird ebenfalls auf Erfahrungen oder externe Gutachten zurückgegriffen. Der Bewertung der Pensionsrückstellungen liegen versicherungsmathematische Annahmen zugrunde. Die Rückstellungen werden regelmäßig an neue Erkenntnisse angepasst. Aufgrund des Ansatzes von Erwartungswerten kommt es regelmäßig zur Auflösung ungenutzter bzw. Nachdotierung von Rückstellungen. Gewährleistungsansprüche aus dem Absatzgeschäft werden unter Zugrundelegung des bisherigen bzw. des geschätzten zukünftigen Schadenverlaufs und des Kulanzverhaltens ermittelt. Dazu sind Annahmen über Art und Umfang künftiger Garantie- und Kulanzfälle zu treffen.

Bei den im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik gebildeten Vorsorgen wurden in Abhängigkeit von Baureihe, Modelljahr und Land vor allem Annahmen zu den Arbeitszeiten, Materialkosten und Lohnstundensätzen getroffen. Daneben wurden Annahmen hinsichtlich zukünftiger Wiederveräußerungspreise für zurückgekaufte Fahrzeuge getroffen. Diesen Annahmen liegen qualifizierte Schätzungen zugrunde, die auf externen Daten unter Berücksichtigung intern vorliegender Zusatzinformationen, wie bspw. Erfahrungswerten, beruhen. Weitere Angaben zu den Rechtsstreitigkeiten sowie den mit der Dieseldiagnostik verbundenen rechtlichen Risiken im Volkswagen Konzern sind dem vorangehenden Unterabschnitt „Rechtsstreitigkeiten und Dieseldiagnostik“ zu entnehmen.

Für mögliche künftige Steuernachzahlungen wurden Steuerrückstellungen bzw. für in diesem Zusammenhang anfallende steuerliche Nebenleistungen sonstige Rückstellungen auf Ebene des Volkswagen Konzerns passiviert.

Die Volkswagen AG und ihre Tochtergesellschaften sind weltweit tätig und werden laufend von lokalen Finanzbehörden geprüft. Änderungen der Steuergesetze, der Rechtsprechung und deren Interpretation durch die Finanzbehörden in den jeweiligen Ländern können zu gegenüber den im Abschluss getroffenen Einschätzungen abweichenden Steuerzahlungen führen. Die Bewertung der Steuerrückstellung orientiert sich an dem wahrscheinlichsten Wert der Realisierung dieses Risikos. Ob eine Mehrzahl von steuerlichen Unsicherheiten einzeln oder in Gruppen bilanziert wird, macht Volkswagen je betrachtetem Einzelfall davon abhängig, welche Darstellung sich besser für die Vorhersage der Realisierung des steuerlichen Risikos eignet. Insbesondere bei Verträgen über grenzüberschreitende, konzerninterne Lieferungen und Leistungen ist die Bestimmung der Preise von einzelnen Produkten und Dienstleistungen komplex, da in vielen Fällen keine Marktpreise für eigene Produkte zu beobachten sind oder der Rückgriff auf Marktpreise von ähnlichen Produkten aufgrund der fehlenden Vergleichbarkeit mit Unsicherheiten behaftet ist. Die Preisung erfolgt in diesen Fällen – auch für steuerliche Zwecke – auf Basis von einheitlichen, betriebswirtschaftlich anerkannten Bewertungsverfahren.

Durch abweichende Entwicklungen von den im Rahmen der Rückstellungsbildung durch Volkswagen getroffenen Annahmen kann es zu Unterschieden im Vergleich zu den ursprünglich erwarteten Schätzwerten kommen.

Die Erfassung von Zuwendungen der öffentlichen Hand basiert auf der Einschätzung, ob eine angemessene Sicherheit darüber besteht, dass die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns die für die Gewährung der Zuwendung geforderten Bedingungen erfüllen und die Zuwendungen auch gewährt werden. Diese Einschätzung basiert auf der Art des Rechtsanspruchs sowie den Erfahrungen der Vergangenheit.

Die Schätzung der Nutzungsdauer im abnutzbaren Anlagevermögen basiert auf Erfahrungswerten und unterliegt einer regelmäßigen Überprüfung. Bei einer Änderung der Einschätzung kommt es zu einer Anpassung der Restnutzungsdauer und gegebenenfalls einer außerplanmäßigen Abschreibung. Im Rahmen dieser Überprüfung kam es im Volkswagen Konzern im Januar 2023 zu einer Neueinschätzung und Verlängerung von Nutzungsdauern für bestimmte Sachanlagen. Für das operative Ergebnis ergab sich aus diesen Anpassungen für das Jahr 2023 ein positiver Effekt in Höhe von rund 1,4 Mrd. € (hiervon entfallen 92 Mio. € auf den Porsche AG Konzern). Für das Jahr 2024 erwartet der Volkswagen Konzern einen positiven Effekt in Höhe von rund 0,8 Mrd. € (hiervon entfallen auf den Porsche AG Konzern rund 1,6 Mio. €).

Die Schätzung der Laufzeit von Leasingverhältnissen gemäß IFRS 16 basiert auf der unkündbaren Grundmietzeit des Leasingverhältnisses sowie der Einschätzung der Ausübung bestehender Verlängerungs- und Kündigungsoptionen. Die Festlegung der Laufzeit sowie der verwendeten Diskontierungszinssätze hat Einfluss auf die Höhe der Nutzungsrechte und der Leasingverbindlichkeiten.

Bei der Ermittlung aktiver latenter Steuern sind Annahmen hinsichtlich des künftigen zu versteuernden Einkommens sowie der Zeitpunkte der Realisierung der aktiven latenten Steuern erforderlich.

Änderungen zugrundeliegender Prämissen

Den Schätzungen und Annahmen liegen Prämissen zugrunde, die auf dem jeweils aktuell verfügbaren Kenntnisstand beruhen. Insbesondere wurden bezüglich der erwarteten künftigen Geschäftsentwicklung die zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses vorliegenden Umstände ebenso wie die als realistisch unterstellte zukünftige Entwicklung des globalen und branchenbezogenen Umfelds zugrunde gelegt. Da die künftige Geschäftsentwicklung Unsicherheiten unterliegt, die sich teilweise der Steuerung des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen und insbesondere der Steuerung des Porsche SE Konzerns entziehen, sind die Annahmen und Schätzungen weiterhin hohen Unsicherheiten ausgesetzt. Dies gilt insbesondere für kurz- und mittelfristig prognostizierte Cashflows sowie die verwendeten Diskontierungssätze. Den Planungen im Porsche SE Konzern und im Volkswagen Konzern einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2024 insgesamt mit einer verringerten Dynamik – vorbehaltlich der im Abschnitt „Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung auf Ebene des Volkswagen Konzerns“ dargestellten Risiken – wachsen wird.

Den Ermessensentscheidungen und Schätzungen des Managements lagen Annahmen bezüglich der Entwicklung des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen, der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, sowie der Entwicklung von Automobilmärkten zugrunde, die im Prognosebericht des zusammengefassten Konzernlageberichts der Porsche SE dargestellt werden. Zudem wird auf die Ausführungen im Unterabschnitt „Annahmen in Bezug auf die Planungen im Volkswagen Konzern“ verwiesen.

Abweichungen von den Annahmen und Schätzungen auf Ebene des Volkswagen Konzerns einschließlich der Porsche AG und ihrer Tochterunternehmen von der erwarteten künftigen außerhalb des Einflussbereichs des Managements liegenden Rahmenbedingungen, wirken sich mittelbar ebenfalls auf Ebene des Porsche SE Konzerns aus. Darüber hinaus kann auf Ebene der Porsche SE insbesondere der Ausgang der Rechtsstreitigkeiten Abweichungen von den Erwartungen verursachen.

Wenn die tatsächliche Entwicklung von der ursprünglich erwarteten Entwicklung abweicht, werden die Prämissen und, falls erforderlich, die Buchwerte der betreffenden Vermögenswerte und Schulden entsprechend angepasst. Bis zur Aufstellung des Konzernabschlusses durch den Vorstand lagen keine Erkenntnisse über eine erforderliche wesentliche Anpassung der in der Konzernbilanz ausgewiesenen Buchwerte der Vermögenswerte und Schulden vor.

[3] Konzernkreis

Konzernanteilsbesitzliste zum 31. Dezember 2023

	Kapitalanteil zum 31.12.2023 in %	Währung	Kurs 1 € =	Eigenkapital in Landes- währung Tsd.	Ergebnis in Landes- währung Tsd.
Vollkonsolidierte Unternehmen					
Inland					
Porsche Beteiligung GmbH, Stuttgart ¹	100,0	EUR	-	42.786	-
Porsche Zweite Beteiligung GmbH, Stuttgart ¹	100,0	EUR	-	315.025	-
Porsche Dritte Beteiligung GmbH, Stuttgart ¹	100,0	EUR	-	107.925	-
Porsche Vierte Beteiligung GmbH, Stuttgart ¹	100,0	EUR	-	3.524	-
Assoziierte Unternehmen					
Inland					
Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg	31,9 ²	EUR	-	42.192.978	6.243.132
Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, Stuttgart	12,5 ³	EUR	-	11.572.533	6.839.604
Isar Aerospace SE, Ottobrunn ⁴	3,3	EUR	-	56.078	-65.185
Ausland					
European Transport Solutions S.à r.l., Luxemburg ⁵	35,5	EUR	-	315.805	-19.988
INRIX Inc., Kirkland, Washington ⁶	11,3	USD	1,1077	-160.733	-15.214

¹ Ergebnisabführungsvertrag mit der Porsche SE

² Abweichend vom Kapitalanteil beträgt der Stimmrechtsanteil zum Bilanzstichtag 53,3 %.

³ Abweichend vom Kapitalanteil beträgt der Stimmrechtsanteil zum Bilanzstichtag 25,0 % zzgl. eines Stimmrechts.

⁴ Vormalig Isar Aerospace Technologies GmbH, Ottobrunn; Werte aus dem Jahresabschluss 2022 der Isar Aerospace Technologies GmbH, da der Jahresabschluss 2023 im Aufstellungszeitpunkt des Konzernabschlusses der Porsche SE noch nicht vorlag; aufgrund eingeräumter Mitwirkungsmöglichkeiten im Aufsichtsrat kann die Porsche SE maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik der Gesellschaft ausüben, wodurch die Isar Aerospace SE ein assoziiertes Unternehmen darstellt.

⁵ Zahlen gemäß IFRS

⁶ Konsolidierte Werte aus dem Konzernabschluss 2022 der INRIX Inc., da der Konzernabschluss 2023 im Aufstellungszeitpunkt des Konzernabschlusses der Porsche SE noch nicht vorlag; aufgrund eingeräumter Mitwirkungsmöglichkeiten im Board of Directors und den zugehörigen Ausschüssen kann die Porsche SE maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik der Gesellschaft ausüben, wodurch die INRIX Inc. ein assoziiertes Unternehmen darstellt.

Die Porsche Beteiligung GmbH, die Porsche Zweite Beteiligung GmbH, die Porsche Dritte Beteiligung GmbH und die Porsche Vierte Beteiligung GmbH haben die Bedingungen des § 264 Abs. 3 HGB erfüllt und nehmen die Befreiungsmöglichkeit von der Offenlegung ihres Jahresabschlusses in Anspruch.

Veränderungen des Konzernkreises im Geschäftsjahr

Die Beteiligung an Isar Aerospace SE, Ottobrunn (vormals Isar Aerospace Technologies GmbH, Ottobrunn, „Isar Aerospace“) wurde bis zur Teilnahme an einer weiteren Finanzierungsrunde im März des Berichtsjahres erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bilanziert (vgl. Anhangangabe [21]). Im Zuge der Teilnahme an dieser Finanzierungsrunde wurden der Porsche SE Mitwirkungsmöglichkeiten in Form einer Vertretung im Aufsichtsrat eingeräumt, die einen maßgeblichen Einfluss der Porsche SE auf die Finanz- und Geschäftspolitik der Gesellschaft begründen. Folglich werden die Anteile an Isar Aerospace seither nach der Equity-Methode bilanziert (vgl. Anhangangaben [5] und [12]).

Veränderungen des Konzernkreises im Vorjahr

Erwerb von Stammaktien der Porsche AG

Am 28. September 2022 hat Volkswagen 25 % der Vorzugsaktien (einschließlich Mehrzuteilungen) ihrer Tochtergesellschaft Porsche AG zu einem Wert von rund 9,4 Mrd. € erfolgreich bei Investoren platziert. Diese Vorzugsaktien werden seit dem 29. September 2022 im regulierten Markt an der Frankfurter Wertpapierbörse gehandelt. Seit Beendigung der Stabilisierungsperiode am 11. Oktober 2022 beträgt der Free-Float der Vorzugsaktien 24,2 % des Vorzugsaktienkapitals der Porsche AG. Die übrigen Anteile am Vorzugskapital der Porsche AG halten weiterhin Gesellschaften des Volkswagen Konzerns. Die Stammaktien der Porsche AG sind nicht börsennotiert.

Grundlage für den Börsengang war eine umfassende Einigung über den Abschluss mehrerer Verträge zwischen Volkswagen und der Porsche SE. In diesem Zusammenhang haben beide Parteien unter anderem auch vereinbart, dass die Porsche SE 25 % zzgl. einer Aktie der Stammaktien (rund 12,5 % am Grundkapital) der Porsche AG von Volkswagen erwirbt. Der Gesamtpreis für 25 % zzgl. einer Aktie der Stammaktien der Porsche AG belief sich unter Anwendung einer Prämie von 7,5 % auf den Platzierungspreis der Vorzugsaktien auf 10,1 Mrd. €. Die übrigen Anteile am Stammaktienkapital der Porsche AG halten weiterhin Unternehmen des Volkswagen Konzerns. Im Rahmen des Aktienkaufvertrags übernahm die Volkswagen AG als Garantiegeberin mehrere Garantien gegenüber der Porsche SE, die die Porsche SE im Wesentlichen so stellen wie die Erwerber der Vorzugsaktien im Rahmen des Börsengangs. Darüber hinaus übernahm die Volkswagen AG wenige weitere marktübliche und überwiegend auf die positive Kenntnis der Volkswagen AG begrenzte Garantien.

Der Erwerb der Stammaktien durch die Porsche SE erfolgte in zwei Tranchen. Der Vollzug der Übertragung der ersten Tranche der Stammaktien erfolgte zu Beginn des vierten Quartals 2022. Die dingliche Übertragung der zweiten Tranche der Stammaktien fand zum Ende des Geschäftsjahres 2022 unter Bestellung eines Pfandrechts an den Stammaktien der zweiten Tranche zur Sicherung der verbliebenen Kaufpreisforderung von Volkswagen statt. Zum 31. Dezember 2022 bestand somit eine Kaufpreisverpflichtung der Porsche SE in Höhe von 3,0 Mrd. €.

Gleichzeitig hatte die Porsche SE aufgrund des Beschlusses der außerordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG am 16. Dezember 2022 einen Dividendenanspruch in Höhe von 3,1 Mrd. €.

Die Volkswagen AG und die Porsche SE haben sich auf eine Aufrechnung des Dividendenanspruchs der Porsche SE gegen die Volkswagen AG mit der Verpflichtung der Porsche SE zur Zahlung des verbliebenen Kaufpreises geeinigt. Die Dividendenforderung und die Kaufpreisverbindlichkeit wurden daher im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2022 saldiert ausgewiesen. Mit der Zahlung der Sonderdividende am 9. Januar 2023 wurde die Aufrechnung vollzogen und das im Zusammenhang mit der Übertragung der zweiten Tranche bestellte Pfandrecht an den Stammaktien der zweiten Tranche erlosch.

Infolge der Preisfestsetzung der Vorzugsaktien der Porsche AG und aufgrund von Vereinbarungen im Aktienkaufvertrag hinsichtlich der Teilhabe von Vertretern der Porsche SE im Aufsichtsrat der Porsche AG (vgl. Anhangangabe [23]) erfolgte die bilanzielle Zurechnung der Beteiligung (über 25% zzgl. einer Aktie der Stammaktien) an der Porsche AG zur Porsche SE mit Beginn des 29. September 2022. Aus dem Börsengang der Porsche AG und dem Stammaktienerwerb durch die Porsche SE ergaben sich auch Auswirkungen auf den At-Equity-Buchwert der Beteiligung an der Volkswagen AG. Diese werden in den Anhangangaben [4] und [7] dargestellt.

Veräußerung der Beteiligung an der PTV Planung Transport Verkehr GmbH, Karlsruhe („PTV“), und Erwerb von Anteilen an der European Transport Solutions S.à r.l., Luxemburg/Luxemburg („ETS“)

Im Oktober 2021 haben Bridgepoint Advisers Limited, London/Großbritannien („Bridgepoint“), und die Porsche SE eine Partnerschaft zur Weiterentwicklung der PTV geschlossen. Nachdem in diesem Zusammenhang am 6. Januar 2022 sämtliche Vollzugsbedingungen erfüllt wurden, erfolgte mit Wirkung zum 31. Januar 2022 die Übertragung sämtlicher Anteile an der PTV an eine Tochtergesellschaft der ETS. Gleichzeitig hat die Porsche SE ihrerseits 40 % an der ETS erworben. Die Kaufpreiszahlung für den Erwerb dieser Anteile erfolgte unbar durch Übertragung eines Teils der Kaufpreisforderung aus der Veräußerung der Anteile an der PTV. Die empfangene Gegenleistung betrug 0,3 Mrd. €. Durch diese Partnerschaft sieht die Porsche SE ein nochmals deutlich erhöhtes Wertentwicklungspotenzial bei der PTV und erhofft sich, durch den bei ihr mittelbar verbleibenden Unternehmensanteil daran zu partizipieren.

Aufgrund der Veräußerung von Anteilen an der PTV wurde die PTV Gruppe seit dem 30. September 2021 bei der Porsche SE als nicht fortgeführte Aktivität i. S. d. IFRS 5 klassifiziert. Mit Erfüllung der Vollzugsbedingungen am 6. Januar 2022 kam es zum Beherrschungsverlust und mithin zur Entkonsolidierung der PTV. Infolgedessen gingen Vermögenswerte in Höhe von 0,3 Mrd. € sowie Schulden in Höhe von 0,1 Mrd. € ab und es wurde im Ergebnis aus nicht fortgeführten Aktivitäten ein Entkonsolidierungserfolg in Höhe von rund 0,1 Mrd. € erfasst.

Die Anteile an der ETS als assoziiertem Unternehmen wurden in Höhe der Anschaffungskosten in Höhe von rund 77 Mio. € erfasst und fortan nach der Equity-Methode unter Anwendung der Beteiligungsquote von anfangs rund 40 % in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen.

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

Vorzugsaktien der Volkswagen AG

Im Zeitraum vom 29. März 2022 bis zum 6. Mai 2022 erwarb die Porsche SE über den Kapitalmarkt insgesamt 1,3 % bzw. rund 2,6 Mio. der Vorzugsaktien der Volkswagen AG für 400 Mio. €. Dies entspricht einem Kapitalanteil von rund 0,5 %. Die Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG stieg damit auf 31,9 % des gezeichneten Kapitals. Der Anteil der Porsche SE an den Stammaktien der Volkswagen AG beträgt unverändert 53,3 %.

Als Finanzierungsbestandteil für den Erwerb von Stammaktien der Porsche AG stimmte der Aufsichtsrat der Porsche SE im Juni 2022 einem Verkaufsplan für die insgesamt 2,7 Mio. Vorzugsaktien der Volkswagen AG zu. Infolgedessen wurden die Vorzugsaktien gemäß IFRS 5 als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte klassifiziert.

Insbesondere vor dem Hintergrund der erfolgreichen Platzierung eines Schuldscheindarlehens in Höhe von rund 2,7 Mrd. € im März 2023, wodurch das auf Basis vergleichbarer Transaktionen in der Vergangenheit erwartbare Volumen signifikant übertroffen wurde, haben sich nach Ende des Geschäftsjahres 2022 Umstände ergeben, die einen Verkauf der durch die Porsche SE gehaltenen 2,7 Mio. Vorzugsaktien der Volkswagen AG als Finanzierungsbestandteil bis Juni 2023 nicht mehr hochwahrscheinlich erscheinen ließen. Bereits im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2023 endete daher die Klassifizierung der Vorzugsaktien als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte (vgl. Anhangangabe [1], Abschnitt „Änderungen zur Vorperiode“).

[4] Angaben zu wesentlichen at Equity bewerteten Anteilen

At Equity bewertete Anteile an der Volkswagen AG

Zusammengefasste Finanzinformationen zum Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen an der Volkswagen AG

Der Volkswagen Konzern weist für die von der Porsche SE gehaltenen Anteile unter Berücksichtigung der Aufdeckung und Fortentwicklung stiller Reserven und Lasten folgende Werte aus:

	VW Tranche 1 GJ 2009 (29,88 %)	VW Tranche 2 GJ 2015 (0,88 %)	VW Tranchen 3 & 4 GJ 2018-2020 (0,66 %)	VW Tranche 5 GJ 2022 (0,52 %)	VW Gesamt
Mio. €	2023	2023	2023	2023	2023
Umsatzerlöse	322.284	322.284	322.284	322.284	-
Gesamtergebnis	14.842	10.038	-5.337	-6.733	-
davon Sonstiges Ergebnis	-3.059	-3.731	-4.660	-6.596	-
davon Gewinn aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	17.902	13.769	-676	-137	-
abzgl. Ergebnisanteil der nicht beherrschenden Anteile und Hybridkapitalgeber	-1.914	-1.914	-1.914	-1.914	-
abzgl. / zzgl. Effekte aus Mehrdividenden	-12	-12	-12	18	-
Ergebnis nach Steuern angepasst für die At-Equity-Bewertung	15.975	11.843	-2.603	-2.034	-
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen an der Volkswagen AG	4.773	104	-17	-10	4.849

	VW	VW	VW	VW	VW Gesamt
	Tranche 1 GJ 2009 (29,88 %)	Tranche 2 GJ 2015 (0,88 %)	Tranchen 3 & 4 GJ 2018-2020 (0,66 %)	Tranche 5 GJ 2022 (0,52 %)	
Mio. €	2022	2022	2022	2022	2022
Umsatzerlöse	279.232	279.232	279.232	202.761 ¹	-
Gesamtergebnis	27.162 ¹	26.011 ²	23.814 ²	12.822 ¹	-
davon Sonstiges Ergebnis	11.396 ¹	10.918 ²	10.714 ²	5.308 ¹	-
davon Gewinn aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	15.767 ¹	15.093 ²	13.100 ²	7.513 ¹	-
abzgl. Ergebnisanteil der nicht beherrschenden Anteile und Hybridkapitalgeber	-969 ¹	-969 ²	-969 ²	-822 ¹	-
abzgl. / zzgl. Effekte aus Mehrdividenden	-12 ¹	-12	-12	18 ¹	-
Ergebnis nach Steuern angepasst für die At-Equity-Bewertung	14.785 ¹	14.112 ²	12.119 ²	6.709 ¹	-
Ertrag aus erstmaliger At-Equity- Bewertung hinzugeworbener Anteile				597 ¹	
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen an der Volkswagen AG	4.417¹	124²	81²	632¹	5.254¹

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der retrospektiven Anwendung von IAS 28 für die durch die Porsche SE gehaltenen und vormals nach IFRS 5 klassifizierten Vorzugsaktien der Volkswagen AG und aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 17 angepasst. Auf die Ausführungen in Anhangangabe [1], Abschnitt „Änderungen zur Vorperiode“ wird verwiesen.

² Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 17 angepasst. Auf die Ausführungen in Anhangangabe [1], Abschnitt „Änderungen zur Vorperiode“ wird verwiesen.

In Anhangangabe [5] sind weiterführende Erläuterungen zur Ergebnisentwicklung enthalten.

Zusammengefasste Finanzinformationen zum Buchwert der at Equity bewerteten Anteile an der Volkswagen AG

Der Volkswagen Konzern weist für die von der Porsche SE gehaltenen Anteile unter Berücksichtigung einheitlicher Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze sowie der Aufdeckung und Fortentwicklung stiller Reserven und Lasten folgende Werte aus:

	VW Tranche 1 GJ 2009 (29,88 %)	VW Tranche 2 GJ 2015 (0,88 %)	VW Tranchen 3 & 4 GJ 2018-2020 (0,66 %)	VW Tranche 5 GJ 2022 (0,52 %)	VW Gesamt
Mio. €	31.12.2023	31.12.2023	31.12.2023	31.12.2023	31.12.2023
Langfristige Vermögenswerte	368.279	379.934	391.523	401.033	-
Kurzfristige Vermögenswerte	239.644	239.644	239.644	239.644	-
Langfristige Schulden	207.522	213.210	216.387	220.404	-
Kurzfristige Schulden	205.874	205.874	205.874	205.874	-
Eigenkapital	194.526	200.493	208.905	214.398	-
abzgl. nicht beherrschende Anteile und Hybridkapitalgeber	-26.656	-27.145	-27.392	-28.033	-
abzgl. / zzgl. Effekte aus Mehrdividenden	-12	-12	-12	18	-
Eigenkapital angepasst für die At-Equity-Bewertung	167.858	173.336	181.501	186.383	-
Anteiliges Eigenkapital angepasst für die At-Equity-Bewertung	50.149	1.520	1.207	976	-
abzgl. Zwischengewinn	-1.288				-
abzgl. anteiliges Abstockungsergebnis	-1.798	-41	-31	-24	-
At-Equity-Buchwert für die Beteiligung an der Volkswagen AG	47.063	1.480	1.176	952	50.670

	VW Tranche 1 GJ 2009 (29,88 %)	VW Tranche 2 GJ 2015 (0,88 %)	VW Tranchen 3 & 4 GJ 2018-2020 (0,66 %)	VW Tranche 5 GJ 2022 (0,52 %)	VW Gesamt
Mio. €	31.12.2022	31.12.2022	31.12.2022	31.12.2022	31.12.2022
Langfristige Vermögenswerte	348.187 ¹	364.815 ²	392.428 ²	406.047 ¹	-
Kurzfristige Vermögenswerte	224.159 ¹	224.159 ²	224.159 ²	224.159 ¹	-
Langfristige Schulden	205.933 ¹	211.791 ²	215.617 ²	222.434 ¹	-
Kurzfristige Schulden	182.723 ¹	182.723 ²	182.723 ²	182.723 ¹	-
Eigenkapital	183.690 ¹	194.461 ²	218.247 ²	225.049 ¹	-
abzgl. nicht beherrschende Anteile und Hybridkapitalgeber	-24.356 ¹	-24.845 ²	-25.092 ²	-25.733 ¹	-
abzgl. / zzgl. Effekte aus Mehrdividenden	-12 ¹	-12	-12	18 ¹	-
Eigenkapital angepasst für die At-Equity-Bewertung	159.321 ¹	169.604 ²	193.143 ²	199.333 ¹	-
Anteiliges Eigenkapital angepasst für die At-Equity-Bewertung	47.598 ¹	1.488 ²	1.284 ²	1.044 ¹	-
abzgl. Zwischengewinn	-1.288 ¹				
abzgl. anteiliges Abstockungsergebnis	-1.798 ¹	-41	-31	-24 ¹	-
At-Equity-Buchwert für die Beteiligung an der Volkswagen AG¹	44.512¹	1.447²	1.253²	1.020¹	48.232¹

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der retrospektiven Anwendung von IAS 28 für die durch die Porsche SE gehaltenen und vormals nach IFRS 5 klassifizierten Vorzugsaktien der Volkswagen AG und aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 17 angepasst. Auf die Ausführungen in Anhangangabe [1], Abschnitt „Änderungen zur Vorperiode“ wird verwiesen.

² Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 17 angepasst. Auf die Ausführungen in Anhangangabe [1], Abschnitt „Änderungen zur Vorperiode“ wird verwiesen.

Der eliminierte Zwischengewinn ist auf die im Geschäftsjahr 2012 erfolgte Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG zurückzuführen (im Folgenden auch „Einbringung“ oder „Betriebseinbringung“). Durch die Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG wurden insbesondere die Beteiligung an der Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart, und sämtliche sonstige zum Zeitpunkt der Einbringung bestehenden Beteiligungen der Porsche SE (mit Ausnahme der Beteiligung an der Volkswagen AG) übertragen. Da die Volkswagen AG bereits zum Zeitpunkt dieser Einbringung ein assoziiertes Unternehmen der Porsche SE war, war dieser Zwischengewinn zu eliminieren. Dies reduzierte den At-Equity-Buchwert der Volkswagen AG Tranche 1 im Konzernabschluss der Porsche SE; unmittelbar vor dem Börsengang der Porsche AG im Vorjahr betrug dieser eliminierte Zwischengewinn 1.465 Mio. €. Die im Rahmen des Börsengangs im Vorjahr vorgenommene Veräußerung von Vorzugsaktien der Porsche AG durch Volkswagen an Dritte im Umfang eines Kapitalanteils von 12,1 % löste die anteilige Realisierung des Zwischengewinns in Höhe von 177 Mio. € aus (vgl. Anhangangabe [7]). Der verbleibende, den At-Equity-Buchwert der Volkswagen AG reduzierende Zwischengewinn beträgt seither 1.288 Mio. €.

Das Eigenkapital des Volkswagen Konzerns hat sich durch die Veräußerung von Vorzugsaktien und Stammaktien der Porsche AG (vgl. Anhangangabe [3] Abschnitt „Veränderungen des

Konzernkreises im Vorjahr“) nach Berücksichtigung von direkt mit dem Eigenkapital verrechneten Bankprovisionen und -gebühren in Höhe von 0,1 Mrd. € um 19,1 Mrd. € erfolgsneutral erhöht, wovon 10,8 Mrd. € als Anteile von Minderheiten ausgewiesen werden und der verbleibende Teil den Aktionären der Volkswagen AG zuzurechnen ist („Abstockungsergebnis“). Im Zuge der At-Equity-Bilanzierung der Beteiligung an der Volkswagen AG im Konzernabschluss der Porsche SE war dieses Abstockungsergebnis nach Anpassungen an konzerneinheitliche Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden anteilig zu eliminieren, soweit es aus dem Stammaktienwerb durch die Porsche SE selbst resultiert. Die Abbildung auf Ebene des Porsche SE Konzerns erfolgte ebenfalls erfolgsneutral.

In Anhangangabe [12] sind weiterführende Erläuterungen zur Entwicklung des At-Equity-Buchwerts enthalten.

Angaben zum Werthaltigkeitstest der at Equity bewerteten Anteile an der Volkswagen AG

Der Börsenwert der at Equity bewerteten Anteile der Porsche SE an der Volkswagen AG beträgt zum 31. Dezember 2023 18.948 Mio. € (23.558 Mio. €). Angesichts eines At-Equity-Buchwerts der Beteiligung an der Volkswagen AG in Höhe von 50.670 Mio. € (48.232 Mio. €) oberhalb der anteiligen Marktkapitalisierung in Höhe von 18.948 Mio. € (23.558 Mio. €) wurde zum 31. Dezember 2023 ein Werthaltigkeitstest durchgeführt.

Der Werthaltigkeitstest bezüglich der Beteiligung an der Volkswagen AG wurde mittels Bestimmung des Nutzungswerts auf Basis eines Discounted-Cashflow-Verfahrens durchgeführt.

Grundlage für die Ermittlung des Nutzungswerts war wie im Vorjahr die aktuelle, vom Vorstand der Volkswagen AG aufgestellte Fünf-Jahresplanung. Die im Rahmen des Werthaltigkeitstests für das Geschäftsjahr 2024 unterstellte Entwicklung der operativen Ertragslage liegt dabei im Bereich der Prognose von Volkswagen, die für den Konzern eine operative Rendite von 7,0 % bis 7,5 % und um bis zu 5 % über dem Vorjahr liegende Umsatzerlöse aufweist. Im Hinblick auf den gesamten Fünf-Jahreszeitraum liegt das unterstellte durchschnittliche jährliche Umsatzwachstum, ausgehend von 2023, im oberen einstelligen Prozentbereich.

Den Planungen im Volkswagen Konzern liegt die Annahme zugrunde, dass im Jahr 2024 die globale Wirtschaftsleistung insgesamt mit einer verringerten Dynamik wachsen wird. Volkswagen geht davon aus, dass sich die anhaltend hohe Inflation in vielen Regionen und die daraus resultierenden restriktiven geldpolitischen Maßnahmen der Zentralbanken zunehmend negativ auf die private Nachfrage auswirken dürften. Risiken ergeben sich aus Sicht von Volkswagen weiterhin aus protektionistischen Tendenzen, Turbulenzen an den Finanzmärkten sowie strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Zudem sieht Volkswagen die Wachstumsaussichten von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet; Risiken bergen insbesondere der Russland-Ukraine-Krieg sowie Auseinandersetzungen im Nahen Osten. Volkswagen geht dennoch davon aus, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer im Durchschnitt eine positive Dynamik aufweisen werden, wenngleich mit unterdurchschnittlichen Wachstumsraten des Bruttoinlandsprodukts. Volkswagen rechnet außerdem damit, dass sich die Weltwirtschaft im Jahr 2025 erholen und bis 2028 mit stabilen Veränderungsdaten weiter wachsen wird.

Für die Automobilmärkte wird im Jahr 2024 in den einzelnen Regionen eine uneinheitliche, aber überwiegend positive Entwicklung erwartet. Insgesamt wird das weltweite Verkaufsvolumen von Neufahrzeugen voraussichtlich leicht über dem des Berichtsjahres liegen. Für die Jahre 2025 bis 2028 wird weltweit mit einer wachsenden Nachfrage nach Pkw gerechnet.

Die geplante Investitionsquote im Konzernbereich Automobile liegt im Planungszeitraum über dem Niveau der langfristigen Zielquote von rund 9 % der Umsatzerlöse. Bei der operativen Rendite wird über die Planjahre hinweg eine positive Entwicklung unterstellt, die sich am langfristigen Ziel des Volkswagen Konzerns einer operativen Rendite zwischen 9 % und 11 % bis 2030 orientiert.

Bezüglich weiterer Schätzungen und Beurteilungen, die den Planungen des Volkswagen Konzerns zugrunde liegen, wird auf den Abschnitt „Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung auf Ebene des Volkswagen Konzerns“ in Anhangangabe [2] verwiesen.

Zur Extrapolation der Cashflows über die Detailplanungsphase hinaus wurde eine jährliche Wachstumsrate von 1,0 % (1,0 %) verwendet. Die nachhaltige operative Rendite in Höhe von 9 % orientiert sich dabei am unteren Ende des langfristigen Ziels des Volkswagen Konzerns. Für die Diskontierung der Cashflows wurde ein durchschnittlicher gewichteter Kapitalkostensatz von 10,2 % (8,5 %) bzw. ein Vorsteuerkapitalkostensatz von 14,4 % (11,9 %) für die Beteiligung an der Volkswagen AG herangezogen. Dieser wurde mittels einer Peer Group-Analyse abgeleitet und spiegelt somit eine branchenübliche risikoadäquate Kapitalverzinsung wider. Zur Berücksichtigung der nicht der Volkswagen AG zuzurechnenden Anteile an dem Eigenkapital der Porsche AG von 25 % wurde der Wert des Eigenkapitals der Volkswagen AG entsprechend reduziert.

Im Rahmen des Werthaltigkeitstests wurde zudem eine Sensitivitätsanalyse hinsichtlich wesentlicher Bewertungsparameter durchgeführt. Hierbei wurde analysiert, ob eine isolierte Reduktion der nachhaltigen operativen Rendite um einen Prozentpunkt, eine isolierte Reduktion der nachhaltigen jährlichen Wachstumsrate um einen Prozentpunkt 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 liegt über dem At-Equity-Buchwert der Beteiligung an der Volkswagen AG. Auch die Sensitivitätsanalyse ergab in allen betrachteten Szenarien einen über dem Buchwert liegenden Nutzungswert. Im Ergebnis lag zum 31. Dezember 2023 wie auch im Vorjahr kein Wertberichtigungsbedarf vor.

At Equity bewertete Anteile an der Porsche AG

Zusammengefasste Finanzinformationen zum Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen an der Porsche AG

Der Porsche AG Konzern weist für die von der Porsche SE bilanzierten Anteile unter Berücksichtigung der Aufdeckung und Fortentwicklung stiller Reserven und Lasten folgende Werte aus:

Mio. €	Porsche AG	
	(12,5 %) 2023	(12,5 %) 2022 ¹
Umsatzerlöse	40.530	11.070
Gesamtergebnis	2.074	723 ²
davon Sonstiges Ergebnis	-1.065	623 ²
davon Gewinn aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	3.139	100 ²
abzgl. Ergebnisanteil der nicht beherrschenden Anteile	0	-1 ²
abzgl. Effekte aus Mehrdividenden	-5	-1
Ergebnis nach Steuern angepasst für die At-Equity-Bewertung	3.134	98 ²
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen an der Porsche AG	391	12²

¹ Infolge des im Vorjahr erfolgten Erwerbs von Stammaktien der Porsche AG enthält die Vergleichsangabe anteilige Werte für den Zeitraum von 29. September bis 31. Dezember 2022.

² Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 17 angepasst. Auf die Ausführungen in Anhangangabe [1], Abschnitt „Änderungen zur Vorperiode“ wird verwiesen.

In Anhangangabe [5] sind weiterführende Erläuterungen zur Ergebnisentwicklung enthalten.

Zusammengefasste Finanzinformationen zum Buchwert der at Equity bewerteten Anteile an der Porsche AG

Der Porsche AG Konzern weist für die von der Porsche SE gehaltenen Anteile unter Berücksichtigung der Aufdeckung und Fortentwicklung stiller Reserven und Lasten folgende Werte aus:

Mio. €	Porsche AG	
	(12,5 %) 31.12.2023	(12,5 %) 31.12.2022
Langfristige Vermögenswerte	63.160	62.451 ¹
Kurzfristige Vermögenswerte	20.113	21.951 ¹
Langfristige Schulden	24.935	24.889 ¹
Kurzfristige Schulden	13.593	16.579 ¹
Eigenkapital	44.745	42.934 ¹
abzgl. nicht beherrschende Anteile	-1	-10 ¹
abzgl. Effekte aus Mehrdividenden	-5	-1
Eigenkapital angepasst für die At-Equity-Bewertung	44.740	42.922 ¹
Anteiliges Eigenkapital angepasst für die At-Equity-Bewertung	5.592	5.365 ¹
zzgl. Geschäfts- oder Firmenwert	4.831	4.831 ¹
At-Equity-Buchwert für die Beteiligung an der Porsche AG	10.423	10.196¹

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 17 angepasst. Auf die Ausführungen in Anhangangabe [1], Abschnitt „Änderungen zur Vorperiode“ wird verwiesen.

In Anhangangabe [12] sind weiterführende Erläuterungen zur Entwicklung des At-Equity-Buchwerts enthalten.

Angaben zum Werthaltigkeitstest der at Equity bewerteten Anteile an der Porsche AG

Die von der Porsche SE gehaltenen Stammaktien der Porsche AG sind nicht börsennotiert. Unter Anwendung des Börsenkurses der Vorzugsaktien der Porsche AG zzgl. einer Stammaktienprämie in Höhe von 7,5 % ergäbe sich zum 31. Dezember 2023 ein anteiliger Wert der Beteiligung der Porsche SE an der Porsche AG in Höhe von 9.781 Mio. € (11.599 Mio. €). Die Stammaktienprämie leitet sich aus dem Erwerb der Stammaktien der Porsche AG durch die Porsche SE ab. Angesichts eines At-Equity-Buchwerts der Beteiligung an der Porsche AG in Höhe von 10.423 Mio. € (10.196 Mio. €) oberhalb des abgeleiteten anteiligen Werts der Beteiligung an der Porsche AG in Höhe von 9.781 Mio. € (11.599 Mio. €) wurde zum 31. Dezember 2023 ein Werthaltigkeitstest durchgeführt.

Der Werthaltigkeitstest bezüglich der Beteiligung an der Porsche AG wurde mittels Bestimmung des Nutzungswerts auf Basis eines Discounted-Cashflow-Verfahrens durchgeführt.

Grundlage für die Ermittlung des Nutzungswerts war die aktuelle, vom Vorstand der Porsche AG aufgestellte Fünf-Jahresplanung. Die im Rahmen des Werthaltigkeitstests für

das Geschäftsjahr 2024 unterstellte Entwicklung der operativen Ertragslage liegt dabei im Bereich der Prognose der Porsche AG, die eine operative Rendite von 15 % bis 17 % und Umsatzerlöse zwischen 40 bis 42 Mrd. € aufweist. Im Hinblick auf den gesamten Fünf-Jahreszeitraum liegt das unterstellte durchschnittliche jährliche Umsatzwachstum, ausgehend von 2023, im oberen einstelligen Prozentbereich.

Den Planungen im Porsche AG Konzern liegt die Annahme zugrunde, dass im Jahr 2024 die durchschnittliche globale Wirtschaftsleistung auf einem im Vergleich zum Berichtsjahr geringeren Niveau weiterwachsen wird. Dies gilt vorbehaltlich sich nicht weiter verschärfender geopolitischer Konflikte und Spannungen mit globalen Auswirkungen. Der Porsche AG Konzern erwartet, dass sich die weltweite Pkw-Nachfrage regional uneinheitlich entwickeln, dabei bei steigender Wettbewerbsintensität allerdings insgesamt leicht über dem Niveau des Berichtsjahres liegen wird. In China geht der Porsche AG Konzern jedoch weiterhin von herausfordernden Marktbedingungen aus, welchen der Porsche AG Konzern durch eine ausbalancierte Marktverteilung über alle Vertriebsregionen sowie eine in Einklang gebrachte Angebots- und Nachfragesituation begegnen wird.

Bei der operativen Rendite wird über die Planjahre hinweg eine positive Entwicklung unterstellt, die sich am langfristigen Ziel des Porsche AG Konzerns einer operativen Rendite von 20 % orientiert.

Bezüglich weiterer Schätzungen und Beurteilungen, die den Planungen des Porsche AG Konzerns zugrunde liegen, wird auf den Abschnitt „Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung auf Ebene des Volkswagen Konzerns“ in Anhangangabe [2] verwiesen.

Zur Extrapolation der Cashflows über die Detailplanungsphase hinaus wurde eine jährliche Wachstumsrate von 2,0 % verwendet. Die nachhaltige operative Rendite in Höhe von 20 % orientiert sich dabei am langfristigen Ziel des Porsche AG Konzerns. Für die Diskontierung der Cashflows wurde ein durchschnittlicher gewichteter Kapitalkostensatz von 8,9 % bzw. ein Vorsteuerkapitalkostensatz von 11,7 % für die Beteiligung an der Porsche AG herangezogen. Dieser wurde mittels einer Peer Group-Analyse abgeleitet und spiegelt somit eine branchenübliche risikoadäquate Kapitalverzinsung wider.

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

Der im Rahmen des Werthaltigkeitstests bestimmte Nutzungswert liegt deutlich über dem At-Equity-Buchwert der Beteiligung an der Porsche AG. Auch die Sensitivitätsanalyse ergab in allen betrachteten Szenarien einen über dem Buchwert liegenden Nutzungswert. Im Ergebnis lag zum 31. Dezember 2023 wie auch im Vorjahr kein Wertberichtigungsbedarf vor.

At Equity bewertete Anteile an ETS

Zusammengefasste Finanzinformationen zum Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen an ETS

Der ETS Konzern weist für die von der Porsche SE bilanzierten Anteile unter Berücksichtigung der Aufdeckung und Fortentwicklung stiller Reserven und Lasten folgende Werte aus:

Mio. €	ETS	
	(35,55 %) 2023	(35,55 %) 2022
Umsatzerlöse	325	236
Gesamtergebnis	-17	-17
davon Sonstiges Ergebnis	0	1
davon Gewinn aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	-16	-19
abzgl. Ergebnisanteil der nicht beherrschenden Anteile	0	0
Ergebnis nach Steuern angepasst für die At-Equity-Bewertung	-17	-19
Anteiliges Ergebnis nach Steuern der Porsche SE	-6	-7
Effekte infolge der Anteilsverwässerung		1
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen an der ETS	-6	-6

In Anhangangabe [5] sind weiterführende Erläuterungen zur Ergebnisentwicklung enthalten.

Zusammengefasste Finanzinformationen zum Buchwert der at Equity bewerteten Anteile an ETS

Der ETS Konzern weist für die von der Porsche SE gehaltenen Anteile unter Berücksichtigung der Aufdeckung und Fortentwicklung stiller Reserven und Lasten folgende Werte aus:

Mio. €	ETS	
	(35,55 %) 31.12.2023	(35,55 %) 31.12.2022
Langfristige Vermögenswerte	392	411
Kurzfristige Vermögenswerte	177	173
Langfristige Schulden	330	352
Kurzfristige Schulden	143	120
Eigenkapital	97	112
abzgl. nicht beherrschende Anteile	0	0
Eigenkapital angepasst für die At-Equity-Bewertung	97	112
Anteiliges Eigenkapital angepasst für die At-Equity-Bewertung	34	40
zzgl. Geschäfts- oder Firmenwert	66	66
At-Equity-Buchwert für die Beteiligung an der ETS	101	106

In Anhangangabe [12] sind weiterführende Erläuterungen zur Entwicklung des At-Equity-Buchwerts enthalten.

In Bezug auf die at Equity bewerteten Anteile an der ETS lagen zum 31. Dezember 2023 keine Indikatoren für eine Wertminderung vor.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

[5] Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen

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

	VW	Porsche AG	Portfolio- beteiligungen	Gesamt
Mio. €	2023	2023	2023	2023
Ergebnis aus der laufenden At-Equity-Bewertung vor Kaufpreisallokationen	5.111	643	-9	5.745
Effekte aus Kaufpreisallokationen	-262	-252	-1	-516
Wertberichtigung			-1	-1
	4.849	391	-11	5.229

	VW	Porsche AG	Portfolio- beteiligungen	Gesamt
Mio. €	2022	2022	2022	2022
Ergebnis aus der laufenden At-Equity-Bewertung vor Kaufpreisallokationen	4.716 ¹	162 ²	-9	4.869 ¹
Effekte aus Kaufpreisallokationen	-59 ¹	-150	-1	-210 ¹
Ertrag aus der erstmaligen At-Equity-Bewertung hinzuerworbener Anteile	597 ¹			597 ¹
Zuschreibung			7	7
	5.254¹	12²	-3	5.263¹

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der retrospektiven Anwendung von IAS 28 für die durch die Porsche SE gehaltenen und vormals nach IFRS 5 klassifizierten Vorzugsaktien der Volkswagen AG und aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 17 angepasst. Auf die Ausführungen in Anhangangabe [1], Abschnitt „Änderungen zur Vorperiode“ und in Anhangangabe [4] wird verwiesen.

² Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 17 angepasst. Auf die Ausführungen in Anhangangabe [1], Abschnitt „Änderungen zur Vorperiode“ wird verwiesen.

Hinsichtlich weiterer Angaben gemäß IFRS 12 und Erläuterungen zu den Werthaltigkeitstests für die at Equity bewerteten Anteile wird auf Anhangangabe [4] verwiesen.

Ergebnis aus den at Equity bewerteten Anteilen an der Volkswagen AG

Das Ergebnis aus der laufenden At-Equity-Bewertung resultiert aus der Ergebnisentwicklung auf Ebene des Volkswagen Konzerns. Der Anstieg des Ergebnisses des Volkswagen Konzerns basiert auf einem Anstieg des operativen Ergebnisses und des Finanzergebnisses sowie einer gleichzeitigen Reduktion des Ertragsteueraufwands.

Der Anstieg des operativen Ergebnisses des Volkswagen Konzerns im Berichtsjahr resultiert im Wesentlichen aus einem gestiegenen Absatzvolumen in Verbindung mit einer verbesserten

Preispositionierung und Effekten aus dem Produktmix. Gegenläufig wirkten insbesondere gestiegene Produktkosten (insbesondere für Rohstoffe) und Wechselkurseffekte. Darüber hinaus wurde das Ergebnis des Volkswagen Konzerns durch negative Effekte aus der Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge-Accounting, insbesondere von Rohstoffsicherungen, belastet, während diese Effekte im Vorjahreszeitraum positiv wirkten und zudem von positiven Effekten aus Derivaten im Finanzdienstleistungsbereich verstärkt wurden.

Das Finanzergebnis des Volkswagen Konzerns erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr insbesondere aufgrund geringerer nicht zahlungswirksamer Aufwendungen aus den Anpassungen der Buchwerte von Beteiligungsgesellschaften aufgrund von Börsenkursentwicklungen und Wertminderungstests sowie eines positiven Wertpapier- und Fondsergebnisses. Auf die im Abschnitt „Ertragslage des Volkswagen Konzerns“ im zusammengefassten Konzernlagebericht dargestellten Erläuterungen wird verwiesen.

Infolge von auf Ebene des Volkswagen Konzerns durchgeführten Werthaltigkeitstests kam es im Berichtsjahr zu außerplanmäßigen Abschreibungen fortgeführter stiller Reserven, die im Zusammenhang mit Beteiligungen an assoziierten Unternehmen des Volkswagen Konzerns im Zuge der Kaufpreisallokationen auf Ebene der Porsche SE für Tranche 2, Tranchen 3 und 4 sowie Tranche 5 aufgedeckt wurden. Diese wurden über die Nebenrechnung zum At-Equity-Buchwert erfasst und sind in Höhe von insgesamt minus 232 Mio. € in den Effekten aus Kaufpreisallokationen enthalten.

Im Vorjahr erwarb die Porsche SE über den Kapitalmarkt insgesamt 1,3 % bzw. rund 2,6 Mio. der Vorzugsaktien der Volkswagen AG für 400 Mio. €. Dies entspricht einem Kapitalanteil von rund 0,5 % (vgl. Anhangangabe [3]). Aus dem Erwerb ergab sich im Vorjahr insgesamt ein Ertrag infolge eines negativen Unterschiedsbetrags aus der erstmaligen At-Equity-Bewertung in Höhe von 597 Mio. €.

Ergebnis aus den at Equity bewerteten Anteilen an der Porsche AG

Der Anstieg des Ergebnisses aus laufender At-Equity-Bewertung der Anteile an der Porsche AG resultiert insbesondere daraus, dass infolge des im Vorjahr unterjährig erfolgten Erwerbs von Stammaktien der Porsche AG die Vergleichsangabe lediglich das anteilige Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen an der Porsche AG für den Zeitraum vom 29. September bis zum 31. Dezember 2022 enthält. Bezüglich der Ergebnisentwicklung auf Ebene des Porsche AG Konzerns wird auf die im Abschnitt „Ertragslage des Porsche AG Konzerns“ im zusammengefassten Konzernlagebericht dargestellten Erläuterungen verwiesen.

Die Kaufpreisallokation, die im Zuge des Erwerbs von Stammaktien der Porsche AG im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2022 auf vorläufiger Basis berücksichtigt war, wurde im Berichtsjahr finalisiert. Aus der Finalisierung der Kaufpreisallokation ergaben sich weder wesentliche Effekte auf den Beteiligungsbuchwert zum 31. Dezember 2022 noch auf die Fortführungseffekte im aktuellen Berichtszeitraum. Hinsichtlich weiterer Erläuterungen zur Kaufpreisallokation im Zuge des Erwerbs von Stammaktien der Porsche AG wird auf die Ausführungen in Anhangangabe [1] des Konzernabschlusses der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2022 verwiesen.

Ergebnis aus den at Equity bewerteten Anteilen an Portfoliobeteiligungen

Die at Equity bewerteten Portfoliobeteiligungen betreffen im Wesentlichen ETS, darüber hinaus INRIX Inc., Kirkland, Washington/USA („INRIX“) und seit dem Geschäftsjahr 2023 zudem Isar Aerospace (vgl. Ausführungen in Anhangangabe [3]).

Im Geschäftsjahr kam es zu einer außerplanmäßigen Wertminderung des At-Equity-Buchwerts der Beteiligung an INRIX in Höhe von unter 1 Mio. € (im Vorjahr Zuschreibung in Höhe von 7 Mio. €).

[6] Erträge und Aufwendungen aus der Beteiligungsbewertung

Die Positionen Erträge bzw. Aufwendungen aus der Beteiligungsbewertung enthalten die Bewertungseffekte von zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Portfoliobeteiligungen. Für aggregierte Angaben zu den beizulegenden Zeitwerten der Finanzinstrumente des Porsche SE Konzerns wird auf Anhangangabe [21] verwiesen.

[7] Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2023	2022
Erträge aus der Erfassung eines vertraglichen Ausgleichsanspruchs gegenüber der Volkswagen AG	218	
Anteilige Realisierung eines eliminierten Zwischengewinns aus der Einbringung des Holding-Geschäftsbetriebs		177 ¹
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und abgegrenzten Schulden	1	1
Übrige sonstige betriebliche Erträge	1	1
	220	179¹

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der retrospektiven Anwendung von IAS 28 für die durch die Porsche SE gehaltenen und vormals nach IFRS 5 klassifizierten Vorzugsaktien der Volkswagen AG angepasst. Auf die Ausführungen in Anhangangabe [1], Abschnitt „Änderungen zur Vorperiode“ und in Anhangangabe [4] wird verwiesen.

Die sonstigen betrieblichen Erträge beinhalten in Höhe von 218 Mio. € einen Ertrag aus der Erfassung eines vertraglichen Ausgleichsanspruchs gegenüber der Volkswagen AG. Dieser resultiert aus einem auf entstandene steuerliche Vor- und Nachteile gerichteten Ausgleichsmechanismus des Einbringungsvertrags im Zusammenhang mit der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG im Geschäftsjahr 2012 (vgl. Anhangangabe [23]).

Im Vorjahr betrafen die sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von 177 Mio. € die anteilige Realisierung eines im Geschäftsjahr 2012 eliminierten Zwischengewinns. Dieser Zwischengewinn war auf die im Geschäftsjahr 2012 erfolgte Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE, das heißt insbesondere der Beteiligung an der

Porsche Holding Stuttgart GmbH, in die Volkswagen AG zurückzuführen. Die im Rahmen des Börsengangs der Porsche AG vorgenommene Veräußerung von Vorzugsaktien der Porsche AG durch Volkswagen an Dritte löste die anteilige Realisierung des Zwischengewinns im Vorjahr aus (vgl. Anhangangabe [4], Abschnitt „At Equity bewertete Anteile an der Volkswagen AG“).

[8] Personalaufwand

Der Personalaufwand setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2023	2022
Löhne und Gehälter	15	14
Soziale Abgaben	0	0
Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	2	2
	17	17

Die durchschnittliche Anzahl der während des Geschäftsjahres beschäftigten Arbeitnehmer beträgt 41 (35) und setzt sich wie folgt zusammen:

Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	2023	2022
Arbeitnehmer mit Personalverantwortung	10	9
Arbeitnehmer	31	26
Mitarbeiter gem. § 314 Abs. 1 Nr. 4 i. V. m. § 315e HGB	41	35
Sonstige	4	4
Gesamt	45	39

[9] Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2023	2022
Rechts- und Beratungskosten	7	15
Sonstige Fremdleistungen	7	6
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	4	5
	18	25

In den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse, für Leasingverhältnisse, denen ein Vermögenswert mit geringem Wert zugrunde liegt, und für variable Leasingkomponenten in Höhe von insgesamt 1 Mio. € (1 Mio. €) enthalten.

[10] Finanzergebnis

Das Finanzergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2023	2022
Zinsaufwand für finanzielle Verbindlichkeiten	-320	-47
Zinsergebnis aus Sicherungsgeschäften (Hedge-Accounting)	32	-17
Sonstige Finanzierungsaufwendungen	-5	-8
Finanzierungsaufwendungen	-293	-71
Übriges Finanzergebnis	24	14
Finanzergebnis	-269	-57

Der Anstieg der Finanzierungsaufwendungen steht mit der initial im vierten Quartal 2022 erfolgten Fremdkapitalaufnahme und der im Berichtsjahr erstmals ganzjährigen Zinsperiode in Zusammenhang (vgl. Anhangangabe [17]).

Unter Anwendung der Effektivzinsmethode resultierte für finanzielle Verbindlichkeiten ein Zinsaufwand in Höhe von 320 Mio. € (47 Mio. €).

Das Zinsergebnis aus Sicherungsgeschäften (Hedge-Accounting) betrifft einerseits Zinsen aus im Geschäftsjahr 2023 bestehenden Zinssicherungsinstrumenten im Rahmen des Hedge-Accounting. Andererseits sind auch Umgliederungen aus der Cashflow-Hedge-Rücklage bereits beendeter Sicherungsinstrumente enthalten, deren Sicherungswirkung jedoch ökonomisch fortbesteht und deren Erfolgswirkung somit nicht unmittelbar bei Beendigung, sondern parallel zur künftigen Erfolgswirkung der Anschlussfinanzierungen eintritt (vgl. Anhangangabe [21]). Das Zinsergebnis aus Sicherungsgeschäften (Hedge-Accounting) setzt sich aus Aufwendungen in Höhe von 4 Mio. € (17 Mio. €) und aus Erträgen in Höhe von 37 Mio. € (0 Mio. €) zusammen. Die sonstigen Finanzierungsaufwendungen beinhalten insbesondere Bereitstellungsgebühren in Höhe von 3 Mio. € (2 Mio. €).

Das übrige Finanzergebnis umfasst im Wesentlichen Zinserträge aus Festgeldanlagen und Wertpapieren des Umlaufvermögens in Höhe von 24 Mio. € (3 Mio. €). Im Vorjahr waren hierin zudem positive Effekte aus der Bewertung von Zinsderivaten außerhalb des Hedge-Accounting in Höhe von 13 Mio. € enthalten.

[11] Ertragsteuern

Der ausgewiesene Ertragsteueraufwand (-) und -ertrag (+) setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2023	2022
Tatsächlicher Steuerertrag (-aufwand)	3	-11
Latenter Steueraufwand (-ertrag)	-51	64 ¹
davon bezogen auf Entstehung/Auflösung temporärer Differenzen	-53	-30 ¹
davon aktive latente Steuern auf Verlustvorträge	2	94 ¹
Ertragsteueraufwand (-ertrag)	-48	53¹

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der retrospektiven Anwendung von IAS 28 für die durch die Porsche SE gehaltenen und vormals nach IFRS 5 klassifizierten Vorzugsaktien der Volkswagen AG und aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 17 angepasst. Auf die Ausführungen in Anhangangabe [1], Abschnitt „Änderungen zur Vorperiode“ wird verwiesen.

Der tatsächliche Steuerertrag im Berichtsjahr resultiert im Wesentlichen aus der Auflösung von Rückstellungen für Ertragsteuern des Jahres 2009 und aus einer Ertragsteuerforderung für 2022 aufgrund des steuerlichen Verlustrücktrags aus 2023.

Gegenläufig wirkte sich ein im Saldo latenter Steueraufwand aus. Dieser ist im Wesentlichen durch den im Vergleich zum Vorjahr höheren At-Equity-Buchwert der Volkswagen AG und den damit einhergehenden höheren latenten Steueraufwand aus der Passivierung latenter Steuern geprägt. Passive latente Steuern auf den höheren At-Equity-Buchwert der Volkswagen AG wurden im Berichtsjahr entsprechend dem Anteil des in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfassten Ergebnisses aus at Equity bewerteten Anteilen ertragswirksam erfasst.

Bisher noch nicht genutzte Verlustvorträge, für die keine aktiven latenten Steuern erfasst wurden, bestehen in Höhe von 1.320 Mio. € (1.151 Mio. €) und sind vollständig zeitlich unverfallbar.

Die Unterschiede zwischen dem aufgrund des Steuersatzes der Konzernmuttergesellschaft von 30,5 % (30,5 %) erwarteten Ertragsteueraufwand und dem tatsächlich ausgewiesenen Ertragsteueraufwand können der nachfolgenden Überleitungsrechnung entnommen werden:

Mio. €	2023	2022
Ergebnis vor Steuern	5.143	5.343 ¹
Konzernsteuersatz	30,5 %	30,5 %
Erwartete Ertragsteuern	- 1.569	- 1.630¹
Abweichung in der steuerlichen Bemessungsgrundlage	1.505	1.576 ¹
Ansatz und Bewertung latente Steuern	-54	92 ¹
Aperiodische Effekte	70	15
Sonstige Abweichungen	0	0
Ausgewiesene Ertragsteuern	- 48	53¹

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der retrospektiven Anwendung von IAS 28 für die durch die Porsche SE gehaltenen und vormals nach IFRS 5 klassifizierten Vorzugsaktien der Volkswagen AG und aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 17 angepasst. Auf die Ausführungen in Anhangangabe [1], Abschnitt „Änderungen zur Vorperiode“ wird verwiesen.

Der Posten Abweichung in der steuerlichen Bemessungsgrundlage bezieht sich im Wesentlichen auf die Steuerbefreiung bzw. Nichtabzugsfähigkeit von Dividendenerträgen und Beteiligungsveräußerungen im Zusammenhang mit den at Equity bewerteten Anteilen. Der Überleitungsposten „Ansatz und Bewertung latente Steuern“ resultiert im Wesentlichen aus zum Bilanzstichtag nicht angesetzten latenten Steuern auf steuerliche Verluste des Berichtsjahres in Höhe von minus 55 Mio. €. Die aperiodischen Effekte des Berichtsjahres resultieren im Wesentlichen aus dem ertragswirksamen Ausgleichsanspruch gegenüber der Volkswagen AG in Höhe von 67 Mio. €.

Der Rückgang der Ertragsteuerforderungen ist auf die im Berichtsjahr erfolgte Erstattung zurückzuführen (vgl. Anhangangabe [18]).

Mio. €	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022
Immaterielle Vermögenswerte			0	0
At Equity bewertete Anteile			427	387 ¹
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	3		9	45
Steuerliche Verlustvorträge	259	257 ¹		
Pensionsrückstellungen	4	3		
Sonstige Rückstellungen	1	3		
Sonstige Verbindlichkeiten	1	1	9	8
Bruttowert	267	264 ¹	445	440 ¹
Saldierung	-267	-264 ¹	-267	-264 ¹
Umgliederung				
Bestand laut Konzernbilanz	0	0	178	176¹

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der retrospektiven Anwendung von IAS 28 für die durch die Porsche SE gehaltenen und vormals nach IFRS 5 klassifizierten Vorzugsaktien der Volkswagen AG angepasst. Auf die Ausführungen in Anhangangabe [1], Abschnitt „Änderungen zur Vorperiode“ wird verwiesen.

Die im sonstigen Ergebnis erfassten Veränderungen der aktiven und passiven latenten Steuern sind der Gesamtergebnisrechnung zu entnehmen. Im Geschäftsjahr wurden 0 Mio. € (24 Mio. €) passive latente Steuern zudem direkt über das Eigenkapital gebildet. Alle übrigen Veränderungen werden erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Erläuterungen zur Konzernbilanz

[12] At Equity bewertete Anteile

	VW	Porsche AG	Portfolio- beteiligungen	Gesamt
Mio. €				
Stand am 1.1.2023	48.232 ¹	10.196 ²	116	58.545 ¹
Zugänge			25	25
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	4.849	391	-11	5.229
Sonstiges Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	-1.033	-42	0	-1.074
Sonstige Eigenkapitalveränderungen aus at Equity bewerteten Anteilen	15	-9	0	6
Dividenden	-1.393	-114		-1.507
Stand am 31.12.2023	50.670	10.423	131	61.225

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der retrospektiven Anwendung von IAS 28 für die durch die Porsche SE gehaltenen und vormals nach IFRS 5 klassifizierten Vorzugsaktien der Volkswagen AG und aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 17 angepasst. Auf die Ausführungen in Anhangangabe [1], Abschnitt „Änderungen zur Vorperiode“ und in Anhangangabe [4] wird verwiesen.

² Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 17 angepasst. Auf die Ausführungen in Anhangangabe [1], Abschnitt „Änderungen zur Vorperiode“ und in Anhangangabe [4] wird verwiesen.

	VW	Porsche AG	Portfolio- beteiligungen	Gesamt
Mio. €				
Stand am 1.1.2022	41.518 ¹		6	41.524 ¹
Zugänge	400	10.106	112	10.619
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	5.254 ²	12 ¹	-3	5.263 ²
Anteilige Realisierung eines eliminierten Zwischengewinns aus der Einbringung des Holding-Geschäftsbetriebs	177 ²			177 ²
Sonstiges Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	3.529 ²	78	0	3.606 ²
Sonstige Eigenkapitalveränderungen aus at Equity bewerteten Anteilen	1.608 ²	0	2	1.610 ²
Dividenden	-4.253 ²			-4.253 ²
Stand am 31.12.2022	48.232²	10.196¹	116	58.545²

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 17 angepasst. Auf die Ausführungen in Anhangangabe [1], Abschnitt „Änderungen zur Vorperiode“ und in Anhangangabe [4] wird verwiesen.

² Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der retrospektiven Anwendung von IAS 28 für die durch die Porsche SE gehaltenen und vormals nach IFRS 5 klassifizierten Vorzugsaktien der Volkswagen AG und aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 17 angepasst. Auf die Ausführungen in Anhangangabe [1], Abschnitt „Änderungen zur Vorperiode“ und in Anhangangabe [4] wird verwiesen.

Hinsichtlich weiterer Angaben gemäß IFRS 12 und Erläuterungen zu den Werthaltigkeitstests für die at Equity bewerteten Anteile wird auf Anhangangabe [4] verwiesen.

Die Porsche SE erhielt im Geschäftsjahr 2023 von der Volkswagen AG auf Basis des Beschlusses der ordentlichen Hauptversammlung vom 10. Mai 2023 eine Dividende in Höhe von 1.393 Mio. €. Im Vorjahr erlangte die Porsche SE Dividendenansprüche gegen die Volkswagen AG in Höhe von 1.201 Mio. € auf Basis des Beschlusses der ordentlichen Hauptversammlung vom 12. Mai 2022 und in Höhe von 3.052 Mio. € auf Basis des Beschlusses der außerordentlichen Hauptversammlung vom 16. Dezember 2022. Infolge dieser Dividendenbeschlüsse reduzierte sich der At-Equity-Buchwert der Volkswagen AG im Geschäftsjahr 2023 erfolgsneutral um 1.393 Mio. € und im Vorjahr insgesamt um 4.253 Mio. €.

Die Porsche SE erhielt im Geschäftsjahr 2023 von der Porsche AG auf Basis des Beschlusses der ordentlichen Hauptversammlung vom 28. Juni 2023 eine Dividende in Höhe von 114 Mio. €, um welche sich der At-Equity-Buchwert der Porsche AG im Geschäftsjahr 2023 erfolgsneutral reduzierte. Im Vorjahr ist der Porsche SE keine Dividende von der Porsche AG zugeflossen.

Die at Equity bewerteten Anteile an Portfoliobeteiligungen umfassen im Wesentlichen ETS, darüber hinaus INRIX und seit dem Geschäftsjahr 2023 zudem Isar Aerospace (vgl. Ausführungen in Anhangangabe [3]).

Im Geschäftsjahr 2023 kam es zu einer außerplanmäßigen Wertminderung des At-Equity-Buchwerts der Beteiligung an INRIX in Höhe von unter 1 Mio. € (im Vorjahr Zuschreibung in Höhe von 7 Mio. €).

[13] Sonstige finanzielle Vermögenswerte

Mio. €	31.12.2023			31.12.2022		
	kurzfristig	langfristig	Gesamt	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Sonstige Portfoliobeteiligungen		98	98		59	59
Derivative Finanzinstrumente	10	3	13		142	142
Übrige sonstige finanzielle Vermögenswerte	8	2	11	25	3	28
	19	103	122	25	204	229

Die sonstigen Portfoliobeteiligungen haben sich im Wesentlichen durch den Erwerb von Anteilen an Portfoliobeteiligungen erhöht.

Der Buchwertrückgang der langfristigen derivativen Finanzinstrumente resultiert im Wesentlichen aus den im Zuge der Refinanzierung vorgenommenen Auflösungen von Zinssicherungsinstrumenten (vgl. Anhangangabe [21]). Im Zeitpunkt der Auflösungen wiesen die betroffenen Instrumente positive Marktwerte in Höhe von insgesamt 96 Mio. € (exklusive Stückzinsen) auf. Die verbleibenden Änderungen sind auf im sonstigen Ergebnis erfasste Wertänderungen von bestehenden Zinsderivaten zurückzuführen, die weiterhin unter Anwendung der Regelungen des Hedge-Accounting bilanziert und in Höhe von 3 Mio. € innerhalb der langfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerte als derivative Finanzinstrumente sowie in Höhe von 43 Mio. € in den langfristigen sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten ausgewiesen werden (vgl. Anhangangabe [21]). Die kurzfristigen derivativen Finanzinstrumente betreffen abgegrenzte Stückzinsen zum Stichtag in Höhe von 10 Mio. €.

Die übrigen sonstigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten insbesondere zum Stichtag abgegrenzte Stückzinsen aus Festgeldanlagen in Höhe von 5 Mio. € (1 Mio. €). Im Vorjahr enthielten sie im Wesentlichen die Sonderdividendenforderung gegen die Volkswagen AG in Höhe von 22 Mio. €, die am 9. Januar 2023 beglichen wurde. Aufgrund der Vereinbarung zur Aufrechnung des Sonderdividendenanspruchs der Porsche SE in Höhe von 3.052 Mio. € mit der verbliebenen Kaufpreisverbindlichkeit der durch die Porsche SE erworbenen Stammaktien der Porsche AG gegenüber Volkswagen in Höhe von 3.030 Mio. € erfolgte bereits zum 31. Dezember 2022 ein saldierter Ausweis der Sonderdividendenforderung.

[14] Eigenkapital

Die Entwicklung des Eigenkapitals ist im Konzern-Eigenkapitalspiegel dargestellt.

Gezeichnetes Kapital

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 und eines entsprechenden Ausschüttungsbeschlusses mit einer Mehrdividende von 0,6 Cent je Aktie ausgestattet.

Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage enthält Einstellungen aus Aufgeldern unter Berücksichtigung angefallener Transaktionskosten.

Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen enthalten die laufenden und die in Vorjahren von den Konzerngesellschaften erwirtschafteten, noch nicht ausgeschütteten Gewinne sowie einen Teil der im Rahmen der At-Equity-Bewertung anteilig anzusetzenden Eigenkapitalveränderungen.

Übrige Rücklagen (OCI)

Die übrigen Rücklagen untergliedern sich in künftig über die Gewinn- und Verlustrechnung aufzulösende Posten (reklassifizierbare Posten) und in künftig nicht über die Gewinn- und Verlustrechnung aufzulösende Posten (nicht reklassifizierbare Posten).

Die nicht reklassifizierbaren Posten enthalten die kumulierten versicherungsmathematischen Verluste des Porsche SE Konzerns aus Pensionen in Höhe von 2 Mio. € (im Vorjahr Gewinne in Höhe von 1 Mio. €) sowie die hierauf entfallenden aktiven latenten Steuern in Höhe von 1 Mio. € (im Vorjahr passive latente Steuern in Höhe von 0 Mio. €). Die reklassifizierbaren Posten umfassen im Berichtsjahr die Cashflow-Hedge-Rücklage, in der zum Stichtag kumulierte effektive Änderungen des beizulegenden Zeitwerts der als Sicherungsinstrumente gehaltenen Zinsswaps in Höhe von 26 Mio. € (129 Mio. €) sowie die hierauf entfallenden passiven latenten Steuern in Höhe von 8 Mio. € (39 Mio. €) ausgewiesen werden (vgl. Anhangangabe [21]). Zudem enthalten die reklassifizierbaren Posten in Höhe von minus 14 Mio. € (minus 24 Mio. €) und die nicht reklassifizierbaren Posten in Höhe von 25 Mio. € (18 Mio. €) latente Steuern auf den Beteiligungsansatz assoziierter Unternehmen.

Darüber hinaus enthalten sowohl die reklassifizierbaren als auch die nicht reklassifizierbaren Posten als wesentlichen Bestandteil das kumulierte reklassifizierbare sonstige Ergebnis in Höhe von 954 Mio. € (1.599 Mio. €) nach latenten Steuern bzw. das kumulierte nicht reklassifizierbare sonstige Ergebnis in Höhe von minus 1.650 Mio. € (minus 1.211 Mio. €) nach latenten Steuern, welches jeweils im Rahmen der Anwendung der Equity-Methode seit dem Erwerb der at Equity bewerteten Beteiligungen erfasst wurde.

Im Geschäftsjahr wurden im Saldo 22 Mio. € (minus 12 Mio. €) aus den kumulierten Erträgen aus Cashflow-Hedges und 129 Mio. € (410 Mio. €) aus den kumulierten Aufwendungen aus at Equity bewerteten Anteilen in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (Recycling).

Gewinnverwendungsvorschlag

Der handelsrechtliche Jahresabschluss der Porsche SE weist zum 31. Dezember 2023 bei einem Jahresüberschuss in Höhe von 1.441 Mio. € (4.104 Mio. €) und Einstellungen in die Gewinnrücklagen in Höhe von 658 Mio. € (2.052 Mio. €) einen Bilanzgewinn in Höhe von 783 Mio. € (2.052 Mio. €) aus. Der Vorstand schlägt vor, die Auszahlung einer Dividende je Stammaktie von 2,554 € und je Vorzugsaktie von 2,560 €, das heißt in Höhe von insgesamt 783 Mio. € zu beschließen. Die im Geschäftsjahr 2023 abgeflossene Dividende betrug 2,554 € (2,554 €) je Stammaktie und 2,560 € (2,560 €) je Vorzugsaktie, das heißt insgesamt 783 Mio. € (783 Mio. €).

Ergebnis je Aktie

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie errechnet sich aus der Division des Ergebnisanteils der Aktionäre der Porsche SE und der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der sich während des Geschäftsjahres im Umlauf befindlichen Stamm- und Vorzugsaktien.

Infolge der Berücksichtigung der Mehrdividende für Vorzugsaktionäre ergibt sich eine Differenz in Höhe von 0,6 Cent zwischen den Ergebnissen je Stammaktie und den Ergebnissen je Vorzugsaktie. Da in den Jahren 2023 und 2022 keine Sachverhalte vorlagen, aus denen Verwässerungseffekte auf die Anzahl der Aktien resultierten, entspricht das verwässerte Ergebnis je Aktie dem unverwässerten Ergebnis je Aktie.

		2023	2022
Durchschnittliche Anzahl der ausgegebenen Stammaktien	Stück	153.125.000	153.125.000
Durchschnittliche Anzahl der ausgegebenen Vorzugsaktien	Stück	153.125.000	153.125.000
Ergebnis nach Steuern	Mio. €	5.096	5.492 ¹
Ergebnis nach Steuern aus fortgeführten Aktivitäten	Mio. €	5.096	5.396 ¹
Ergebnis nach Steuern aus nicht fortgeführten Aktivitäten	Mio. €		96
Ergebnisanteile Aktionäre der Porsche SE	Mio. €	5.096	5.492 ¹
Ergebnisanteile der Stammaktien (unverwässert und verwässert)	Mio. €	2.547	2.746 ¹
Ergebnisanteile der Vorzugsaktien (unverwässert und verwässert)	Mio. €	2.548	2.746 ¹
Ergebnisanteile Aktionäre der Porsche SE aus fortgeführten Aktivitäten	Mio. €	5.096	5.396 ¹
Ergebnisanteile der Stammaktien (unverwässert und verwässert) aus fortgeführten Aktivitäten	Mio. €	2.547	2.697 ¹
Ergebnisanteile der Vorzugsaktien (unverwässert und verwässert) aus fortgeführten Aktivitäten	Mio. €	2.548	2.698 ¹
Ergebnis je Stammaktie (unverwässert und verwässert)	€	16,64	17,93 ¹
Ergebnis je Vorzugsaktie (unverwässert und verwässert)	€	16,64	17,94 ¹
Ergebnis je Stammaktie (unverwässert und verwässert) aus fortgeführten Aktivitäten	€	16,64	17,62 ¹
Ergebnis je Vorzugsaktie (unverwässert und verwässert) aus fortgeführten Aktivitäten	€	16,64	17,62 ¹

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der retrospektiven Anwendung von IAS 28 für die durch die Porsche SE gehaltenen und vormals nach IFRS 5 klassifizierten Vorzugsaktien der Volkswagen AG und aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 17 angepasst. Auf die Ausführungen in Anhangangabe [1], Abschnitt „Änderungen zur Vorperiode“ und in Anhangangabe [4] wird verwiesen.

[15] Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Für die betriebliche Altersversorgung bestehen im Porsche SE Konzern sowohl beitragsorientierte als auch leistungsorientierte Pläne.

Bei den beitragsorientierten Plänen (Defined Contribution Plans) zahlt das Unternehmen aufgrund gesetzlicher oder vertraglicher Bestimmungen bzw. auf freiwilliger Basis Beiträge an staatliche oder private Rentenversicherungsträger. Mit Zahlung der Beiträge bestehen für das Unternehmen keine weiteren Leistungsverpflichtungen. Die laufenden Beiträge betragen 0 Mio. € (0 Mio. €) und wurden aufwandswirksam erfasst.

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden aufgrund von Versorgungsplänen für Zusagen auf Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenleistungen gebildet. Die

Versorgungsleistungen basieren grundsätzlich auf der Beschäftigungsdauer, auf dem bezogenen Entgelt und dem Beschäftigungsgrad der begünstigten Mitarbeiter. Die unmittelbaren und mittelbaren Verpflichtungen umfassen solche aus bereits laufenden Pensionen sowie Anwartschaften für zukünftig zu zahlende Pensionen und Altersruhegelder. Zudem bestehen bei der Porsche SE Umwandlungsmodelle, in denen Mitarbeiter der Porsche SE durch eigene Beiträge ein zusätzliches persönliches Vorsorgekapital aufbauen können.

Versicherungsmathematische Annahmen

Die Berechnung der Pensionsverpflichtungen erfolgt nach versicherungsmathematischen Methoden. Dabei wurde ein Abzinsungssatz von 3,3 % (3,8 %), ein Karrieretrend in Höhe von 1,0 % (0,5 %) und eine Fluktuationsrate von 2,7 % (3,0 %) sowie eine gegenüber dem Vorjahr unveränderte Lohn- und Gehaltssteigerung von 3,0 % unterstellt. Aufgrund des Anstiegs der langfristigen Inflationserwartungen wurde eine Anpassung des Rententrends auf 2,2 % (2,0 %) vorgenommen. Für die Berechnung wurden die aktuellen Generationensterbetafeln „Richttafeln Heubeck 2018 G“ verwendet.

Der Bilanzwert der Pensionsrückstellungen leitet sich wie folgt ab:

Mio. €	2023	2022
Anwartschaftsbarwert (nicht fondsfinanziert)	33	28
Pensionsrückstellungen am 31.12.	33	28

Entwicklung des Barwerts der Pensionsverpflichtungen

Mio. €	2023	2022
Stand am 1.1.	28	42
Dienstzeitaufwand	1	2
Zinsaufwand	1	0
Zwischensumme in GuV erfasster Aufwendungen	2	2
Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+) aus der Änderung demographischer Annahmen	0	
Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+) aus der Änderung finanzwirtschaftlicher Annahmen	3	-15
Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+) aus erfahrungsbedingten Anpassungen	0	-1
Zwischensumme im sonstigen Ergebnis erfasster Neubewertungen	3	-16
Geleistete Pensionszahlungen	-1	-1
Beiträge der Arbeitnehmer	0	0
Stand am 31.12.	33	28

Im Rahmen von Sensitivitätsanalysen wurden Änderungen einzelner Parameter bei sonst gegenüber der ursprünglichen Berechnung konstant bleibenden Annahmen unterstellt. Der Abzinsungssatz und der Gehaltstrend wurden jeweils um 0,5 Prozentpunkte erhöht bzw. verringert und der Rententrend und die Fluktuationsrate jeweils um 0,25 Prozentpunkte erhöht bzw. verringert. Die Effekte auf die Pensionsrückstellungen lagen in der Berichtsperiode in einer Bandbreite von minus 2 Mio. € bis 3 Mio. € (minus 2 Mio. € bis 2 Mio. €).

Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit bei den Pensionsverpflichtungen beträgt 16 Jahre (16 Jahre). Der Zahlungsmittelabfluss der Pensionsrückstellungen wird in Höhe von 1 Mio. € (1 Mio. €) innerhalb des nächsten Jahres, in Höhe von 5 Mio. € (4 Mio. €) in einem Zeitraum zwischen ein und fünf Jahren und in Höhe von 27 Mio. € (23 Mio. €) in einem Zeitraum von mehr als fünf Jahren erwartet.

[16] Sonstige Rückstellungen

Mio. €	31.12.2023			31.12.2022		
	kurzfristig	langfristig	Gesamt	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Rückstellungen für Prozesskosten	9	20	29	10	25	34
Rückstellungen für Boni und Kosten der Belegschaft	5	4	9	5	2	8
Rückstellungen für Steuerzinsen und sonstige Steuern	4		4	5		5
Übrige sonstige Rückstellungen				9		9
	18	24	42	29	27	56

Der für die Rückstellungen für Prozesskosten ausgewiesene Betrag stellt den voraussichtlichen Erfüllungsbetrag für sämtliche Rechtsstreitigkeiten, an denen die Porsche SE mittelbar oder unmittelbar beteiligt ist, dar. Sie entsprechen in ihrer Höhe den hierfür erwarteten Anwalts- und Verfahrenskosten (auf die Erläuterungen zu den diesen Rückstellungen zugrundeliegenden Rechtsstreitigkeiten in Anhangangabe [22] wird verwiesen). Die Rückstellungsbeträge und Zeitpunkte der Abflüsse basieren auf Schätzungen, die stetig fortentwickelt und bei Bedarf angepasst werden.

Der Zahlungsmittelabfluss aller langfristigen sonstigen Rückstellungen wird in einem Zeitraum zwischen einem und fünf Jahren erwartet.

Die sonstigen Rückstellungen haben sich wie folgt entwickelt:

Mio. €	Stand 1.1.2023	Zuführung	Verbrauch	Auflösung	Auf-/Abzinsung	Stand 31.12.2023
Rückstellungen für Prozesskosten	34	0	-5	0	0	29
Rückstellungen für Boni und Kosten der Belegschaft	8	6	-5	0	0	9
Rückstellungen für Steuerzinsen und sonstige Steuern	5	0	0	-1		4
Übrige sonstige Rückstellungen	9		-9	0		
	56	6	-19	-2	1	42

[17] Finanzschulden

Die Finanzschulden werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert und setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	31.12.2023			31.12.2022		
	kurzfristig	langfristig	Gesamt	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Schuldscheindarlehen	65	2.719	2.785			
Anleihen	22	1.986	2.008			
Bankdarlehen	20	1.911	1.932	3.924	3.152	7.075
Leasingverbindlichkeiten	1	0	1	1	0	1
Übrige Finanzverbindlichkeiten				17		17
Finanzschulden	109	6.616	6.725	3.941	3.152	7.093

Die kurzfristigen Finanzschulden betreffen im Berichtsjahr im Wesentlichen abgegrenzte Zinsen aus den jeweiligen Finanzinstrumenten. Die langfristigen Finanzschulden betreffen dagegen die Nominalwerte abzüglich der anhand der Effektivzinsmethode zu verteilenden Transaktionskosten.

Im Berichtszeitraum kam es zu folgenden wesentlichen Entwicklungen bei den Finanzschulden:

Im März 2023 hat die Porsche SE ein Schuldscheindarlehen im Volumen von rund 2,7 Mrd. € erfolgreich platziert. Das Schuldscheindarlehen umfasst acht Tranchen mit Laufzeiten von drei, fünf, sieben und zehn Jahren, die jeweils fest bzw. variabel verzinst werden. Von dem Gesamtvolumen unterliegen 1,0 Mrd. € einer Laufzeit von drei Jahren, 1,4 Mrd. € einer Laufzeit von fünf Jahren, 0,2 Mrd. € einer Laufzeit von sieben Jahren und 0,2 Mrd. € einer Laufzeit von zehn Jahren.

Unter einem im Geschäftsjahr 2023 aufgelegten Anleiheprogramm hat die Porsche SE im April 2023 eine erste Anleihe im Volumen von 750 Mio. € mit einem jährlichen Kupon von 4,5 % und einer Laufzeit bis September 2028 begeben. Dieser folgten im Juni 2023 zwei weitere Anleihen: eine Anleihe im Volumen von 500 Mio. € mit einem Kupon von 4,125 % und einer Laufzeit bis September 2027 sowie eine Anleihe im Volumen von 750 Mio. € mit einem Kupon von 4,25 % und einer Laufzeit bis September 2030.

Die Bankenfinanzierung umfasste im Vorjahr ein Volumen von insgesamt 7,1 Mrd. €. Hiervon entfielen 3,9 Mrd. € auf eine Brückenfinanzierung mit einer Laufzeit von bis zu zwei Jahren, 3,0 Mrd. € auf ein Bankdarlehen mit einer Laufzeit von fünf Jahren und 0,2 Mrd. € auf ein Bankdarlehen mit einer Laufzeit von drei Jahren. Die Brückenfinanzierung wurde zum 31. Dezember 2022 als kurzfristige Finanzschuld ausgewiesen, da die Porsche SE zwar über einseitige Verlängerungsmöglichkeiten um insgesamt ein weiteres Jahr verfügte, den Planungen jedoch die Annahme zugrunde lag, die Verlängerungsoptionen nicht auszuüben. Im Geschäftsjahr wurde die Brückenfinanzierung mithilfe des Schuldscheindarlehens, der ersten Anleihe und darüber hinaus unter Verwendung der Dividendenzahlung der Volkswagen AG vollständig getilgt. Das fünfjährige Bankdarlehen wurde im Zuge der Begebung der beiden weiteren Anleihen in Höhe von insgesamt 1.250 Mio. € getilgt.

Die variablen Bankdarlehen und Tranchen des Schuldscheindarlehens unterliegen bzw. unterliegen einer variablen Verzinsung auf Basis der Euro Interbank Offered Rate („EURIBOR“) zzgl. einer Marge.

Sonstige Angaben

[18] Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

In der Kapitalflussrechnung werden Zahlungsströme getrennt nach Mittelzu- bzw. -abflüssen aus laufender Geschäftstätigkeit, aus Investitions- und aus Finanzierungstätigkeit erläutert, unabhängig von der Gliederung der Bilanz.

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit wird ausgehend vom Ergebnis nach Steuern indirekt abgeleitet. Dazu wird das Ergebnis nach Steuern um nicht zahlungswirksame Aufwendungen und Erträge, insbesondere um das Beteiligungsergebnis, welches das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen sowie die Erträge und Aufwendungen aus Beteiligungsbewertung umfasst, und um die Veränderung der betrieblichen Aktiva und Passiva ergänzt. Die sonstigen zahlungsunwirksamen Erträge des Vorjahres enthalten insbesondere den realisierten Zwischen Gewinn im Zusammenhang mit der Einbringung des operativen Holding-Betriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG im Geschäftsjahr 2012 (vgl. Anhangangabe [4], Abschnitt „At Equity bewertete Anteile an der Volkswagen AG“). Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit beinhaltet im Berichtsjahr insbesondere die Dividendenzuflüsse der Porsche SE von der Volkswagen AG in Höhe von insgesamt 1.415 Mio. € und von der Porsche AG in Höhe von 114 Mio. €. Von der Volkswagen Dividende entfielen 1.393 Mio. € auf die ordentliche Dividende der Volkswagen AG für das Geschäftsjahr 2022 und 22 Mio. € auf die Sonderdividende, die durch die außerordentliche Hauptversammlung der Volkswagen AG im Zusammenhang mit dem Börsengang und dem Verkauf von Stammaktien der Porsche AG bereits am 16. Dezember 2022 beschlossen, jedoch erst am 9. Januar 2023 ausgezahlt wurde. Dabei wurde der Dividendenanspruch der Porsche SE gegen die Volkswagen AG in Höhe von insgesamt 3.051 Mio. € mit der verbliebenen Kaufpreisverbindlichkeit für die durch die Porsche SE erworbenen Stammaktien der Porsche AG gegenüber Volkswagen in Höhe von 3.030 Mio. € aufgerechnet. Diese Dividendenzuflüsse unterlagen keinem Kapitalertragsteuereinbehalt. Im Vorjahr wurde die der Porsche SE zuzurechnende Bruttodividende in Höhe von 1.201 Mio. € zunächst unter Abzug der Kapitalertragsteuer inkl. Solidaritätszuschlag in Höhe von 26,375 % bzw. 317 Mio. € lediglich in Höhe der Nettodividende von 884 Mio. € ausgezahlt. Die im Berichtsjahr erfolgte Erstattung der ursprünglich in Abzug gebrachten Kapitalertragsteuer auf erhaltene Dividenden abzüglich Ertragsteuern für den Veranlagungszeitraum 2022 in Höhe von insgesamt 316 Mio. € ist in der Position „Erhaltene Ertragsteuern“ ausgewiesen. Zudem sind im Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit neben einer Zahlung der Volkswagen AG in Höhe von 209 Mio. € aus einem vertraglichen Ausgleichsanspruch (vgl. Anhangangabe [23]) Zahlungen aus der Auflösung von Zinsderivaten in Höhe von 97 Mio. € sowie aus erhaltenen Zinsen aus Festgeldanlagen in Höhe von 17 Mio. € (1 Mio. €) enthalten. Gegenläufig wirkten im Berichtszeitraum insbesondere Mittelabflüsse aus gezahlten Zinsen einschließlich Transaktionskosten in Höhe von 248 Mio. € (52 Mio. €) im Zusammenhang mit den Finanzschulden (vgl. Anhangangabe [17]).

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ist im Wesentlichen auf Auszahlungen im Zusammenhang mit Erwerben von Anteilen an Portfoliobeteiligungen bzw. die Teilnahme an Folgefinanzierungsrunden bei bestehenden Portfoliobeteiligungen in Höhe von insgesamt 64 Mio. € (14 Mio. €), die Einzahlungen aus Termingeldern in Höhe von 35 Mio. € (Auszahlungen 40 Mio. €) sowie Käufe von sonstigen Wertpapieren in Höhe von 214 Mio. € (Verkäufe 75 Mio. €) zurückzuführen. Im Vorjahr waren hierin insbesondere die Auszahlungen für den Erwerb von Stammaktien der Porsche AG in Höhe von 7.075 Mio. € (inkl. Anschaffungsnebenkosten), für die Erwerbe von

Vorzugsaktien der Volkswagen AG in Höhe von 400 Mio. € und für die Teilnahme an einer Kapitalerhöhung der ETS in Höhe von 35 Mio. € enthalten. Gegenläufig wirkten Einzahlungen aus dem Verkauf der Anteile an der PTV in Höhe von 226 Mio. € abzüglich des im Rahmen der Entkonsolidierung abgegangenen Zahlungsmittelbestands der PTV Gruppe in Höhe von 25 Mio. €.

Der Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit des Geschäftsjahres 2023 resultiert aus den Dividendenzahlungen an die Aktionäre der Porsche SE in Höhe von 783 Mio. € (783 Mio. €) sowie aus der über die Refinanzierung mittels des Schuldscheindarlehens und der Anleihen hinausgehenden Tilgung von Bankdarlehen und Brückenfinanzierung in Höhe von 439 Mio. € (vgl. Anhangangabe [17]). Im Vorjahr war der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit insbesondere auf die Aufnahme von Fremdkapital für die Kaufpreiszahlung für die Stammaktien der Porsche AG in Höhe von 7.070 Mio. € zurückzuführen (vgl. Anhangangabe [17]).

Die finanziellen Verbindlichkeiten aus der Finanzierungstätigkeit haben sich wie folgt entwickelt:

Mio. €	Stand am 1.1.2023	Zahlungs- wirksame Verände- rungen	Zahlungs- unwirksame Verände- rungen	Stand am 31.12.2023
Finanzschulden	7.093	-496	129	6.725

Mio. €	Stand am 1.1.2022	Zahlungs- wirksame Verände- rungen	Zahlungs- unwirksame Verände- rungen	Stand am 31.12.2022
Finanzschulden	0	7.043	49	7.093

Der Finanzmittelbestand laut Kapitalflussrechnung entspricht den in der Bilanz ausgewiesenen flüssigen Mitteln und enthält Bankguthaben einschließlich kurzfristiger Termingeldanlagen mit einer ursprünglichen Laufzeit von bis zu drei Monaten.

In der Kapitalflussrechnung sind insgesamt 1 Mio. € (1 Mio. €) für die gesamten Zahlungsmittelabflüsse aus Leasingverhältnissen enthalten, davon entfielen im Vorjahr 1 Mio. € auf die fortgeführten Aktivitäten.

[19] Segmentberichterstattung

Die Porsche SE ist eine Holdinggesellschaft, deren Investitionsstrategie auf die nachhaltige Wertschaffung für ihre Aktionäre abzielt. Die Beteiligungen der Porsche SE werden in zwei Kategorien unterteilt. Zu der Kategorie „Kernbeteiligungen“ zählen die langfristigen Kernbeteiligungen an der Volkswagen AG und der Porsche AG. Darüber hinaus hält der Porsche SE Konzern in der Kategorie „Portfoliobeteiligungen“ Minderheitsbeteiligungen an Technologieunternehmen. Zudem werden dieser Kategorie Beteiligungen an Private Equity und Venture Capital Fonds zugeordnet. Portfoliobeteiligungen werden von der Porsche SE in der Regel auf Zeit gehalten und zeichnen sich typischerweise durch ein hohes Wachstums- und Wertsteigerungspotenzial während der Halteperiode aus. In beiden Kategorien liegt der Sektorfokus auf der Mobilitäts- und Industrietechnologie und soll in Bezug auf die Portfoliobeteiligungen künftig um angrenzende Bereiche ergänzt werden. Als Grundlage für die Steuerung und Ressourcenallokation dienen dem Vorstand der Porsche SE als Hauptentscheidungsträger die Bereiche „Kernbeteiligungen“ sowie „Portfoliobeteiligungen“ und deren Beitrag zum Ergebnis nach Steuern. Der Porsche SE Holdingbetrieb, der die Zentralfunktionen der Porsche SE einschließlich der Holding-Finanzierung umfasst, wird dem Bereich „Kernbeteiligungen“ für Steuerungs-zwecke vollständig zugerechnet.

Die Segmentberichterstattung der Porsche SE folgt der internen Steuerung und Berichterstattung im Porsche SE Konzern und unterscheidet auf Basis der Investitionsstrategie die beiden Segmente „Kernbeteiligungen“ und „Portfoliobeteiligungen“. Transaktionen zwischen den Segmenten, d.h. insbesondere konzerninterne Finanzierungsvorgänge, unterliegen keiner gesonderten Steuerung und werden daher eliminiert, so dass stets konsolidierte Werte für Steuerungs-zwecke betrachtet werden.

Auf die Segmentberichterstattung finden die im Kapitel „Grundlagen und Methoden“ genannten Methoden Anwendung.

Berichtssegmente 2023:

Mio. €	Kern- beteiligungen	Portfolio- beteiligungen	Konzern Geschäftsjahr 2023
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen Volkswagen AG	4.849		4.849
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen Porsche AG	391		391
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen Portfoliobeteiligungen		-11	-11
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	5.240	-11	5.229
Erträge aus der Beteiligungsbewertung		1	1
Aufwendungen aus der Beteiligungsbewertung		-1	-1
Beteiligungsergebnis	5.240	-11	5.229
Sonstige betriebliche Erträge	220	0	220
Personalaufwand	-17		-17
Abschreibungen	-1		-1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-18	-1	-18
Ergebnis vor Finanzergebnis	5.424	-12	5.412
Finanzierungsaufwendungen	-293		-293
Übriges Finanzergebnis	24		24
Ergebnis vor Steuern	5.155	-12	5.143
Ertragsteuern	-47	0	-48
Ergebnis nach Steuern aus fortgeführten Aktivitäten	5.107	-12	5.096
Zahlungsunwirksame Aufwendungen (-) und Erträge (+)	5.100	-11	5.089
Segmentvermögen zum 31.12.2023	62.129	229	62.358
davon at Equity bewertete Anteile	61.094	131	61.225
davon at Equity bewertete Anteile Volkswagen AG	50.670		50.670
davon at Equity bewertete Anteile Porsche AG	10.423		10.423
davon at Equity bewertete Anteile Portfoliobeteiligungen		131	131
davon Zugänge zu den langfristigen Vermögenswerten ¹	1		1
Segmentsschulden zum 31.12.2023	7.031	1	7.032

¹ Mit Ausnahme von Finanzinstrumenten, aktiven latenten Steuern, Vermögenswerten aus leistungsorientierten Versorgungsplänen und Rechten aus Versicherungsverträgen.

Berichtssegmente 2022:

Mio. €	Kern- beteiligungen	Portfolio- beteiligungen	Konzern Geschäftsjahr 2022
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen Volkswagen AG	5.254 ¹		5.254 ¹
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen Porsche AG	12 ²		12 ²
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen Portfoliobeteiligungen		-3	-3
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	5.266¹	-3	5.263¹
Erträge aus der Beteiligungsbewertung		12	12
Aufwendungen aus der Beteiligungsbewertung		-11	-11
Beteiligungsergebnis	5.266¹	-2	5.263¹
Sonstige betriebliche Erträge	179 ¹	0	179 ¹
Personalaufwand	-17		-17
Abschreibungen	-1		-1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-24	-1	-25
Ergebnis vor Finanzergebnis	5.403¹	-3	5.399¹
Finanzierungsaufwendungen	-71		-71
Übriges Finanzergebnis	14		14
Ergebnis vor Steuern	5.346¹	-3	5.343¹
Ertragsteuern	53 ¹	0	53 ¹
Ergebnis nach Steuern aus fortgeführten Aktivitäten	5.399¹	-3	5.396¹
Zahlungsunwirksame Aufwendungen (-) und Erträge (+)	5.452 ¹	5	5.457 ¹
Segmentvermögen zum 31.12.2022	59.337 ¹	175	59.512 ¹
davon at Equity bewertete Anteile	58.429 ¹	116	58.545 ¹
davon at Equity bewertete Anteile Volkswagen AG	48.232 ¹		48.232 ¹
davon at Equity bewertete Anteile Porsche AG	10.196 ¹		10.196 ¹
davon at Equity bewertete Anteile Portfoliobeteiligungen		116	116
davon Zugänge zu den langfristigen Vermögenswerten ³	1		1
Segmentsschulden zum 31.12.2022	7.373 ¹	0	7.373 ¹

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der retrospektiven Anwendung von IAS 28 für die durch die Porsche SE gehaltenen und vormals nach IFRS 5 klassifizierten Vorzugsaktien der Volkswagen AG und aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 17 angepasst. Auf die Ausführungen im Abschnitt „Änderungen in der Berichtsperiode“ wird verwiesen.

² Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 17 angepasst. Auf die Ausführungen im Abschnitt „Änderungen in der Berichtsperiode“ wird verwiesen.

³ Mit Ausnahme von Finanzinstrumenten, aktiven latenten Steuern, Vermögenswerten aus leistungsorientierten Versorgungsplänen und Rechten aus Versicherungsverträgen.

Hinsichtlich weiterer Angaben gemäß IFRS 12 und Erläuterungen zu den Werthaltigkeitstests für die at Equity bewerteten Anteile wird auf Anhangangabe [4] verwiesen. Die Entwicklungen des Ergebnisses aus at Equity bewerteten Anteilen sowie des Buchwerts der at Equity bewerteten Anteile sind in den Anhangangaben [5] bzw. [12] erläutert. Sowohl im Berichtsjahr als auch im Vorjahr haben alle langfristigen Vermögenswerte im Segment „Kernbeteiligungen“ ihren Belegenheitsort

bzw. Sitz der Beteiligung vollständig in Deutschland. Die im Segment „Portfoliobeteiligungen“ enthaltenen Beteiligungen haben ihren Sitz in Nordamerika, Europa und Israel.

[20] Kapitalmanagement

Ziel des Kapitalmanagements der Porsche SE ist die Aufrechterhaltung eines robusten Finanzprofils, um die finanzielle Flexibilität zu stärken und die strategische Handlungsfähigkeit zu wahren. Die Sicherstellung eines ausreichenden Liquiditätsspielraums, ein breiter Kapitalmarkt-zugang zu attraktiven Bedingungen und die Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken stehen dabei im Vordergrund. Um dies zu gewährleisten, strebt die Porsche SE gegenwärtig an, ihre Verschuldung – vorbehaltlich möglicher Akquisitionen – weiter zu reduzieren und sich unverändert an einem Investment Grade Profil zu orientieren. Für Zwecke des Kapitalmanagements kann die Porsche SE unter anderem Anpassungen an den Dividendenzahlungen an Anteilseigner vornehmen. Die Konzern-Nettoverschuldung dient dabei als maßgebliche Steuerungskennzahl. Diese umfasst Finanzschulden abzüglich der flüssigen Mittel, Termingelder und Wertpapiere, wie diese jeweils in der Konzernbilanz der Porsche SE ausgewiesen sind. Die Nettoverschuldung des Porsche SE Konzerns entspricht der negativen Nettoliquidität. Infolge der im Vorjahr erfolgten Fremdkapitalaufnahme wurde die Steuerungsgröße Nettoliquidität begrifflich insoweit angepasst. Die Ermittlung der Steuerungskennzahl erfolgt im Geschäftsjahr 2023 ansonsten unverändert.

Die Konzern-Nettoverschuldung beträgt zum Stichtag 5.717 Mio. € (6.672 Mio. €).

Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Eigenkapital	55.326	52.139 ¹
Anteil am Gesamtkapital	89%	88% ¹
Langfristige Finanzschulden	6.616	3.152
Kurzfristige Finanzschulden	109	3.941
Summe Finanzschulden	6.725	7.093
Anteil am Gesamtkapital	11%	12% ¹
Gesamtkapital	62.051	59.232¹

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der retrospektiven Anwendung von IAS 28 für die durch die Porsche SE gehaltenen und vormals nach IFRS 5 klassifizierten Vorzugsaktien der Volkswagen AG und aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 17 angepasst. Auf die Ausführungen im Abschnitt „Änderungen in der Berichtsperiode“ wird verwiesen.

Hinsichtlich der Zusammensetzung und Entwicklung der Finanzschulden zum Bilanzstichtag wird auf Anhangangabe [17] verwiesen.

Die Porsche SE verfügt über eine nicht abgerufene Kreditlinie in Höhe von 1 Mrd. € mit einer Laufzeit bis zum 18. September 2026. Die Laufzeit kann mit Einverständnis der kreditgebenden Banken um ein weiteres Jahr bis zum 18. September 2027 verlängert werden.

Die von der Porsche SE abgeschlossenen Finanzierungsverträge enthalten vereinbarte Auflagen und die im Vorjahr abgeschlossene Bankenfinanzierung darüber hinaus marktübliche Financial Covenants, welche durch die Porsche SE im Rahmen des Kapitalmanagements überwacht werden und die in der Berichtsperiode alle eingehalten wurden. Die Financial Covenants beziehen sich insbesondere auf den Marktwert des Aktienbestandes der Porsche SE an Aktien der Volkswagen AG und der Porsche AG sowie auf die Zinsdeckung. Die Bankenfinanzierung enthält zudem Auflagen, welche die Höhe der Dividendenausschüttungen der Porsche SE an ihre Aktionäre mit der Höhe der erhaltenen Dividendenausschüttungen der Porsche SE aus ihren Beteiligungen an der Volkswagen AG und der Porsche AG verknüpfen. Hierdurch wird sowohl eine konsequente Rückführung der Finanzschulden als auch eine weiterhin angemessene Erfolgsbeteiligung der Aktionäre der Porsche SE ermöglicht. Im Falle eines Bruchs der Auflagen und Financial Covenants können die kreditgebenden Banken und Investoren entsprechende Finanzschulden, ungeachtet der vertraglich vereinbarten Laufzeiten, fällig stellen. Auf Basis der aktuellen Finanzplanung geht die Porsche SE davon aus, die Auflagen und Financial Covenants weiterhin einzuhalten.

Um sich gegen Zinsänderungen abzusichern, hat die Porsche SE derivative Sicherungsinstrumente abgeschlossen (vgl. Anhangangabe [21]).

[21] Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente

1 Grundsätze des Finanzrisikomanagements

Die Grundsätze und Verantwortlichkeiten für das Management von Risiken werden grundsätzlich vom Vorstand festgelegt und vom Aufsichtsrat überwacht. Dies gilt insbesondere auch für Risiken, welche sich aus Finanzierungstätigkeiten und dem Einsatz von Finanzinstrumenten ergeben können. Im Rahmen des operativen Risikomanagements wurden Prozesse definiert, die insbesondere das laufende Monitoring der Liquiditätssituation des Porsche SE Konzerns, das laufende Monitoring von Financial Covenants im Rahmen der Fremdkapitalfinanzierung, den Einsatz von Finanzderivaten, das laufende Monitoring des Unternehmenswerts der Volkswagen AG und der Porsche AG, der Portfoliobeteiligungen, der Geldanlagen sowie der Entwicklungen an den Kapital- und Geldmärkten regeln. Hierbei werden auch Risikokonzentrationen im Porsche SE Konzern überwacht. Die Risiken werden identifiziert, bewertet, gesteuert, überwacht und dokumentiert. Die Leitlinien sowie die Systeme werden regelmäßig überprüft und an aktuelle Marktentwicklungen angepasst.

Zu weiteren Erläuterungen zum Risikomanagement und zu Risiken aus Finanzierung und dem Einsatz von Finanzinstrumenten wird auf das Kapitel „Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung“ im zusammengefassten Konzernlagebericht der Porsche SE verwiesen.

2 Kredit- und Ausfallrisiko

Das Kredit- und Ausfallrisiko aus finanziellen Vermögenswerten besteht in der Gefahr des Ausfalls eines Vertragspartners und daher maximal in Höhe der bilanzierten Buchwerte.

Die Anlage von flüssigen Mitteln, Termingeldern und Wertpapieren sowie der Abschluss derivativer Finanzinstrumente erfolgt zur Risikostreuung bei unterschiedlichen nationalen und internationalen Kontrahenten.

Im Porsche SE Konzern wird einheitlich auf sämtliche finanzielle Vermögenswerte und sonstige Risikopositionen grundsätzlich das Expected Credit Loss Modell gemäß IFRS 9 angewendet. Dabei unterliegen insbesondere alle finanziellen Vermögenswerte, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, dem General Approach, sofern nicht bereits bei Zugang objektive Hinweise auf eine Wertminderung vorliegen. Die finanziellen Vermögenswerte im General Approach werden in drei Risikovorsorge-Stufen eingeteilt. Stufe 1 umfasst finanzielle Vermögenswerte, die erstmalig erfasst werden oder keine signifikante Erhöhung der Ausfallwahrscheinlichkeit zeigen. In dieser Stufe werden die erwarteten Forderungsausfälle für die nächsten zwölf Monate berechnet. Stufe 2 umfasst finanzielle Vermögenswerte, die eine signifikante Erhöhung der Ausfallwahrscheinlichkeiten zeigen. Stufe 3 umfasst die finanziellen Vermögenswerte, die bereits objektive Anzeichen des Ausfalls zeigen. In diesen beiden Stufen werden die erwarteten Forderungsausfälle für die gesamte Laufzeit berechnet.

Im Porsche SE Konzern findet das Wertberichtigungsmodell gemäß IFRS 9 auf Vermögenswerte mit einem Gesamtbuchwert von 1.014 Mio. € (449 Mio. €) Anwendung.

Die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte im Porsche SE Konzern umfassen insbesondere flüssige Mittel, Wertpapiere und Termingelder. Die Termingelder haben eine gewichtete durchschnittliche Ursprungslaufzeit von rund 4 Monaten. Diese Finanzinstrumente werden alle der Risikovorsorge-Stufe 1 zugeordnet.

Es bestehen keine wesentlichen zu erfassenden Wertberichtigungsbedarfe.

3 Liquiditätsrisiko

Der Porsche SE Konzern benötigt ausreichend liquide Mittel zur Erfüllung seiner Zahlungsverpflichtungen.

Die Zahlungsfähigkeit und Liquiditätsversorgung des Porsche SE Konzerns wird durch eine Liquiditätsplanung laufend überwacht. Darüber hinaus stellen eine Liquiditätsreserve in Form von Barmitteln und eine nicht abgerufene Kreditlinie die Zahlungsfähigkeit und die Liquiditätsversorgung sicher. Die nicht abgerufene Kreditlinie hat zum Bilanzstichtag ein Volumen von 1 Mrd. €.

Die folgende Übersicht zeigt die undiskontierten, vertraglich vereinbarten Zahlungsmittelabflüsse aus finanziellen Verbindlichkeiten:

Mio. €	Verbleibende vertragliche Fälligkeiten			
	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt
31.12.2023				
Langfristige Finanzschulden	221	6.365	1.244	7.830
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1			1
Langfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	- 18	58	1	41
Kurzfristige Finanzschulden	109			109
	313	6.422	1.244	7.980
31.12.2022				
Langfristige Finanzschulden	133	3.685		3.818
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4			4
Kurzfristige Finanzschulden	224	4.051		4.275
Kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1			1
	363	7.736		8.099

Die im Berichtsjahr in den langfristigen Finanzschulden ausgewiesenen Zahlungsmittelabflüsse resultieren im Wesentlichen aus Zins- und Tilgungszahlungen für Bankdarlehen, Schuldscheindarlehen und Anleihen, im Falle variabler Verzinsungen unter Berücksichtigung der EURIBOR-Zinskurve zum Bilanzstichtag. Die im Berichtsjahr in den kurzfristigen Finanzschulden ausgewiesenen Zahlungsmittelabflüsse innerhalb des nächsten Jahres betreffen im Wesentlichen Zinszahlungen für Bankdarlehen, Schuldscheindarlehen und Anleihen. Die im Berichtsjahr in den langfristigen sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten ausgewiesenen Zahlungsmittelabflüsse betreffen Zahlungen aus Zinnsicherungsinstrumenten mit negativen beizulegenden Zeitwerten zum Bilanzstichtag unter Berücksichtigung der EURIBOR-Zinskurve. Die auf diese Instrumente entfallende Zinsabgrenzung in Höhe von 7 Mio. € ist zum Bilanzstichtag in den kurzfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerten ausgewiesen und folglich in der obigen Tabelle nicht enthalten. Sowohl in den langfristigen als auch kurzfristigen Finanzschulden sind Leasingverbindlichkeiten in Höhe von insgesamt 1 Mio. € (1 Mio. €) enthalten.

Die im Vorjahr in den kurzfristigen Finanzschulden ausgewiesenen Zahlungsmittelabflüsse innerhalb der nächsten 1 bis 5 Jahre betrafen sowohl Zins- als auch Tilgungszahlungen für die Brückenfinanzierung. Diese war aufgrund ihrer initialen Laufzeit von 1 Jahr und der geplanten vollständigen Ablösung im Geschäftsjahr 2023 – welche auch erwartungsgemäß eintrat (vgl. Anhangangabe [17]) – als kurzfristige Finanzschuld klassifiziert. Für die Bestimmung der Vertragslaufzeit zur Beurteilung des Liquiditätsrisikos war dagegen die einseitige Möglichkeit der Porsche SE zu berücksichtigen, die Laufzeit der Brückenfinanzierung auf insgesamt bis zu 2 Jahre zu verlängern.

Die Finanzierungsverträge sind mit Auflagen und marktüblichen Financial Covenants ausgestattet. Letztere resultieren aus den Bankenfinanzierungsverträgen und beziehen sich insbesondere

auf den Marktwert des Aktienbestandes der Porsche SE an Aktien der Volkswagen AG und der Porsche AG sowie auf die Zinsdeckung. Ein Bruch von Auflagen und Financial Covenants kann grundsätzlich zu einer Fälligestellung des ausstehenden Finanzierungsvolumens und damit zu Liquiditätsrisiken führen. Derartige Entwicklungen sind aktuell nicht absehbar und werden als unwahrscheinlich eingeschätzt.

Es liegen keine wesentlichen Risikokonzentrationen vor, die nicht aus dem Anhang bzw. dem zusammengefassten Konzernlagebericht ersichtlich sind.

4 Marktpreisrisiko

Im Zuge der allgemeinen Geschäftstätigkeit ist der Porsche SE Konzern Zins-, Aktienkurs- und Währungsrisiken ausgesetzt. Es liegen keine wesentlichen Risikokonzentrationen vor, die nicht aus dem Anhang bzw. dem zusammengefassten Konzernlagebericht ersichtlich sind.

4.1 Zinsrisiko

4.1.1 Risikosituation, Risikomanagementstrategie und -zielsetzung

Zinsrisiken resultieren grundsätzlich aus Änderungen der Marktzinssätze und wirken sich auf die beizulegenden Zeitwerte von festverzinslichen Termingeldanlagen und Wertpapieren, Zinsderivaten, finanziellen Forderungen und Verbindlichkeiten sowie auf die Zinsen variabel verzinslicher Vermögenswerte und Schulden aus. Die Risikomanagementstrategie der Porsche SE strebt eine ausgewogene Reduktion der Ergebnis- und Liquiditätsunsicherheit infolge variabler Zinszahlungen aus Fremdkapitalaufnahmen an.

Zur Absicherung der aus den im Vorjahr aufgenommenen Finanzierungselementen resultierenden Zinsrisiken wurden im Rahmen der Umsetzung der Risikomanagementstrategie bereits im Vorjahr Fix-Payer-Zinsswaps mit einem Nominalvolumen von initial 5,8 Mrd. € abgeschlossen, wovon 600 Mio. € zum Vorjahresstichtag auf Zinsswaps außerhalb des Hedge-Accounting entfielen. Im Berichtsjahr änderte sich das Zinsrisiko der Porsche SE insbesondere im Zuge der Refinanzierung der Brückenfinanzierung und der anteiligen Refinanzierung des fünfjährigen Bankdarlehens (vgl. Anhangangabe [17]). Infolgedessen wurde der Bestand der Zinssicherungsinstrumente einerseits angesichts der festverzinslichen Refinanzierungselemente durch die Auflösung von Zinsswaps und andererseits durch den Abschluss von auf die variabel verzinslichen Tranchen des Schuldscheindarlehnens abgestimmten Zinsswaps angepasst. Nach diesen Anpassungen bestehen zum 31. Dezember 2023 Zinsswaps mit einem Nominalvolumen in Höhe von 3,3 Mrd. € zu einem mittleren fixen Zins in Höhe von rund 2,86 % und mit Laufzeiten von bis zu ca. sechs Jahren. Die im Geschäftsjahr aufgelösten Zinsswaps wiesen zu den Zeitpunkten ihrer Auflösungen positive Marktwerte auf. Davon entfielen 83 Mio. € (exklusive Stückzinsen) auf Zinsswaps, die unter Anwendung des Hedge-Accounting bilanziert wurden, und 13 Mio. € auf Zinsswaps außerhalb des Hedge-Accounting. Den Sicherungsinstrumenten und Finanzierungsbestandteilen der Porsche SE liegt mit dem Zinsänderungsrisiko des EURIBOR dasselbe

abgesicherte Risiko zugrunde. Die Zinssicherungsinstrumente werden unter Anwendung der Regelungen des Hedge-Accounting gemäß IFRS 9 im Rahmen von Cashflow-Hedges bilanziert.

Auswirkungen des Zinsrisikos auf das Ergebnis und das Eigenkapital ergeben sich insbesondere aus den Finanzschulden sowie deren anteiliger Zinssicherung.

Zinsrisiken i. S. d. IFRS 7 werden mittels Sensitivitätsanalyse bestimmt. Hierbei werden Effekte der risikovariablen Marktzinssätze auf das Finanzergebnis sowie das Eigenkapital, unter Berücksichtigung von Steuern, dargestellt. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2023 um 100 Basispunkte höher gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 72 Mio. € (197 Mio. €) höher und das Ergebnis nach Ertragsteuern unverändert (11 Mio. € höher) ausgefallen. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2023 um 100 Basispunkte niedriger gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 75 Mio. € (207 Mio. €) niedriger und das Ergebnis nach Ertragsteuern unverändert (12 Mio. € niedriger) ausgefallen.

4.1.2 Hedge-Accounting

Angaben zu Gewinnen und Verlusten aus Cashflow-Hedges

Mio. €	2023	2022
Gewinn bzw. Verlust (Gesamtergebnisrechnung) aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von Sicherungsinstrumenten innerhalb des Hedge-Accounting	- 71	116
In der Cashflow-Hedge-Rücklage über das sonstige Ergebnis erfasst	- 103	129
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst (Ineffektivität)		
Reklassifizierung aus der Cashflow-Hedge-Rücklage in die Gewinn- und Verlustrechnung	32	- 13
Aufgrund vorzeitiger Beendigung der Sicherungsbeziehung		3
Aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	32	- 17

Infolge der in der Tabelle ausgewiesenen Veränderungen der Cashflow-Hedge-Rücklage wurden Veränderungen der passiven latenten Steuern in Höhe von minus 31 Mio. € (39 Mio. €) erfasst.

Der Gewinn oder Verlust aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von Sicherungsinstrumenten innerhalb des Hedge-Accounting entspricht der Basis für die Ermittlung von Ineffektivitäten innerhalb der Sicherungsbeziehung. Als ineffektiver Anteil eines Cashflow-Hedge werden die Erträge und Aufwendungen aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts des Sicherungsinstruments bezeichnet, die nicht durch Änderungen des abgesicherten Risikos induziert sind oder die Änderungen des beizulegenden Zeitwerts des Grundgeschäfts übersteigen. Die Ineffektivitäten innerhalb einer Sicherungsbeziehung entstehen durch Differenzen in den bewertungsrelevanten Parametern zwischen dem Sicherungsinstrument und dem Grundgeschäft. Im Berichtsjahr entstanden keine Ineffektivitäten. Im Vorjahr kam es zu Ineffektivitäten in unwesentlichem Umfang, die im übrigen Finanzergebnis erfasst wurden.

Die Reklassifizierungen aus der Cashflow-Hedge-Rücklage in die Gewinn- und Verlustrechnung aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts umfassen einerseits Zinsen aus Sicherungsinstrumenten sowie andererseits Umgliederungen aus der Cashflow-Hedge-Rücklage beendeter Sicherungsbeziehungen, deren Sicherungswirkung jedoch ökonomisch fortbesteht (vgl. Anhangangabe [10]). Diese Reklassifizierungen betreffen in Höhe von 4 Mio. € (17 Mio. €) Aufwendungen und in Höhe von 37 Mio. € (0 Mio. €) Erträge.

Angaben zu Sicherungsinstrumenten im Rahmen des Hedge-Accounting

Die folgende Übersicht zeigt das Nominalvolumen, den beizulegenden Zeitwert und damit den Buchwert sowie die Ermittlungsgrößen zur Bestimmung der Ineffektivität von Sicherungsinstrumenten, die zu Absicherungen im Rahmen von Cashflow-Hedges abgeschlossen wurden:

Mio. €	Nominalvolumen	Sonstige finanzielle Vermögenswerte	Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	Fair Value Änderungen zur Ermittlung von Ineffektivitäten
31.12.2023				
Zinsswaps zur Absicherung des Zinsrisikos	3.252	13	43	-65

Mio. €	Nominalvolumen	Sonstige finanzielle Vermögenswerte	Finanzschulden	Fair Value Änderungen zur Ermittlung von Ineffektivitäten
31.12.2022				
Zinsswaps zur Absicherung des Zinsrisikos	5.200	129	17	113

Die Änderung des beizulegenden Zeitwerts zur Ermittlung der Ineffektivitäten entspricht der Änderung des beizulegenden Zeitwerts der designierten Komponente.

Die nachfolgende Übersicht enthält das Restlaufzeitprofil der Nominalbeträge der Sicherungsinstrumente:

Mio. €	Restlaufzeit			Nominalvolumen insgesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
				31.12.2023
Zinsswaps zur Absicherung des Zinsrisikos		3.146	106	3.252

Mio. €	Restlaufzeit			Nominalvolumen insgesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	31.12.2022
Zinsswaps zur Absicherung des Zinsrisikos		5.200		5.200

Die Laufzeiten der Sicherungsinstrumente überschreiten die erwarteten Restlaufzeiten der abgesicherten Grundgeschäfte nicht.

Der beizulegende Zeitwert der Sicherungsinstrumente wird unter Verwendung von Marktdaten zum Bilanzstichtag mittels geeigneter Bewertungsmethoden ermittelt. Folgende Terminzinsstrukturen wurden der Ermittlung zugrunde gelegt:

in %	EURIBOR 3 Monate	EURIBOR 6 Monate
Zins für 3 Monate	3,59 %	3,39 %
Zins für 6 Monate	3,07 %	2,92 %
Zins für 1 Jahr	2,28 %	2,28 %
Zins für 3 Jahre	2,22 %	2,27 %

Angaben zu Grundgeschäften im Rahmen des Hedge-Accounting

Die Grundgeschäfte wurden im Rahmen des Hedge-Accounting nominalwertanteilig designiert, wobei jeweils eine vollständige Designation der gesicherten Nominalwertkomponente erfolgte. Die im vorangestellten Abschnitt angegebenen Nominalbeträge der Sicherungsinstrumente entsprechen den abgesicherten Nominalwertkomponenten der Grundgeschäfte. Die folgende Übersicht zeigt die Ermittlungsgrößen zur Bestimmung der Ineffektivität und die in der Cashflow-Hedge-Rücklage erfassten Beträge für aktive Sicherungsbeziehungen:

Mio. €	Fair Value Änderungen zur Ermittlung von Ineffektivitäten	Rücklage für aktive Cashflow-Hedges	Rücklage für beendete Cashflow-Hedges
31.12.2023			
Grundgeschäfte	67	-40	66
Latente Steuern		12	-20
31.12.2022			
Grundgeschäfte	-114 ¹	129	
Latente Steuern		-39 ¹	

¹ Im Vorjahr Darstellung in absoluten Beträgen

Die Realisierung der Grundgeschäfte der Cashflow Hedges wird korrespondierend zu den oben angegebenen Laufzeitbändern der Sicherungsinstrumente erwartet.

Entwicklung der Cashflow-Hedge-Rücklage

Im Rahmen der Bilanzierung von Cashflow-Hedges sind die designierten effektiven Änderungen des beizulegenden Zeitwerts der Sicherungsinstrumente über das sonstige Ergebnis in der Cashflow-Hedge-Rücklage zu erfassen. Eine Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt bei Absicherungen variabel verzinslicher Finanzschulden in den Zeitpunkten, in denen sich die abgesicherten künftigen Zinszahlungen in der Gewinn- und Verlustrechnung niederschlagen; diese wird im Finanzergebnis ausgewiesen. Dieser Grundsatz gilt gleichermaßen für die in der Cashflow-Hedge-Rücklage erfassten Wertänderungen bereits beendeter Sicherungsinstrumente, deren Sicherungswirkung ökonomisch fortbesteht. Hierbei erfolgt die Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung über den kürzeren Zeitraum aus der Laufzeit der Anschlussfinanzierung und der Restlaufzeit des Sicherungsinstruments bei Auflösung. Alle darüber hinausgehenden Änderungen des beizulegenden Zeitwerts der designierten oder nicht designierten Komponenten werden als Ineffektivität erfolgswirksam erfasst.

Die folgende Übersicht zeigt die Entwicklung der Cashflow-Hedge-Rücklage:

Mio. €	2023	2022
Stand am 1.1.	129	
Gewinne (+) oder Verluste (-) aus effektiven Sicherungsbeziehungen	-71	116
Reklassifizierung aufgrund veränderter Erwartungen hinsichtlich des Eintritts des Grundgeschäfts		-3
Reklassifizierung aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	-32	17
Stand am 31.12.	26	129

Methoden zur Überwachung der Effektivität der Sicherungsbeziehungen

Die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehungen wird prospektiv mithilfe der Critical-Terms-Match-Methode untersucht, die auf einem Vergleich der bewertungsrelevanten Parameter von Sicherungsinstrumenten und Grundgeschäften beruht. Auf dieser Grundlage konnte für sämtliche Sicherungsbeziehungen eine systematische Kompensationswirkung von Grundgeschäften und Sicherungsinstrumenten aufgrund eines ökonomischen Zusammenhangs auf Basis des abgesicherten Risikos prospektiv erwartet werden. Die retrospektive Betrachtung der Sicherungswirksamkeit erfolgt mittels eines Tests auf Ineffektivitäten unter Anwendung der Dollar-Offset-Methode, die eine Gegenüberstellung der in Geldeinheiten ausgedrückten Wertänderungen des Grundgeschäfts und des Sicherungsinstruments erfordert.

Im Falle der Zinssicherungen der Porsche SE besteht zum Stichtag auf Basis der Critical-Terms-Match-Methode die Erwartung einer prospektiven Wirksamkeit der Sicherungsbeziehungen. Es ergaben sich im Berichtsjahr keine und im Vorjahr keine wesentlichen Ineffektivitäten.

4.2 Aktienkursrisiko

Aktienkursrisiken ergeben sich aus Schwankungen von Börsenkursen.

Auswirkungen des Aktienkursrisikos auf das Ergebnis und das Eigenkapital resultieren aus Beteiligungen, deren Eigenkapitalinstrumente börsennotiert sind.

Bei Portfoliobeteiligungen, deren Eigenkapitalinstrumente börsennotiert sind, werden die am Markt beobachtbaren Aktienkurse überwacht und regelmäßig aktualisierte Marktwerte abgeleitet. Änderungen der Aktienkurse wirken sich infolge der erfolgswirksamen Bilanzierung von Eigenkapitalinstrumenten vollständig auf das Konzernergebnis der Porsche SE aus.

Wenn die Aktienkurse der börsennotierten Portfoliobeteiligungen zum 31. Dezember 2023 um 10 % höher gewesen wären, wäre das Eigenkapital um 0 Mio. € (0 Mio. €) und das Ergebnis nach Ertragsteuern um 0 Mio. € (0 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die Aktienkurse zum 31. Dezember 2023 um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Eigenkapital um 0 Mio. € (0 Mio. €) und das Ergebnis nach Ertragsteuern um 0 Mio. € (0 Mio. €) niedriger ausgefallen.

4.3 Währungsrisiko

Der Porsche SE Konzern ist mit seiner operativen Tätigkeit keinen signifikanten Risiken aufgrund von Wechselkursschwankungen ausgesetzt.

5 Wertangaben zu Finanzinstrumenten

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 dem beizulegenden Zeitwert der Finanzinstrumente:

31.12.2023					
	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	61.225	61.225
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	101	2	2	n/a	103
Kurzfristige Vermögenswerte					
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	10	8	8	n/a	19
Wertpapiere	n/a	283	283	n/a	283
Termingelder	n/a	230	230	n/a	230
Flüssige Mittel	n/a	494	494	n/a	494
Langfristige Schulden					
Finanzschulden	n/a	6.616	6.903	0	6.616
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	43	n/a	n/a	n/a	43
Kurzfristige Schulden					
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	n/a	1	1	n/a	1
Finanzschulden	n/a	108	108	1	109
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	n/a	1	1	n/a	1

31.12.2022					
	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	58.545 ¹	58.545 ¹
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	200	3	3	n/a	204
Kurzfristige Vermögenswerte					
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	n/a	25	25	n/a	25
Wertpapiere	n/a	70	70	n/a	70
Termingelder	n/a	265	265	n/a	265
Flüssige Mittel	n/a	86	86	n/a	86
Langfristige Schulden					
Finanzschulden	n/a	3.152	3.152	0	3.152
Kurzfristige Schulden					
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	n/a	4	4	n/a	4
Finanzschulden	17	3.924	3.924	1	3.941
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	n/a	1	1	n/a	1

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der retrospektiven Anwendung von IAS 28 für die durch die Porsche SE gehaltenen und vormals nach IFRS 5 klassifizierten Vorzugsaktien der Volkswagen AG und aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 17 angepasst. Auf die Ausführungen in Anhangangabe [1], Abschnitt „Änderungen in der Berichtsperiode“ wird verwiesen.

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 an 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 oder Index- und Währungskurse verwendet. Die ausgewiesenen beizulegenden Zeitwerte der Vermögenswerte werden mittels Kursverfahren oder Barwertmethoden ermittelt. Beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten der Stufe 3 werden anhand von nicht direkt auf einem aktiven Markt beobachtbaren Faktoren bestimmt.

Bei den Finanzschulden, die nicht zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden, kann der beizulegende Zeitwert zum Stichtag im Falle von Anleihen unmittelbar auf Basis beobachtbarer Marktpreise und im Falle von Bankdarlehen sowie von Schuldscheindarlehen auf Basis von Zinskurven und Risikoaufschlägen eigener Anleihen im Rahmen von Barwertermittlungen abgeleitet werden. Im Vorjahr stellte der Nominalwert der Finanzschulden angesichts ihrer ausschließlich variablen Verzinsung eine vernünftige Annäherung an den beizulegenden Zeitwert dar. Bei kurzfristigen Vermögenswerten und kurzfristigen Schulden, die nicht zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden, stellt der Buchwert eine vernünftige Annäherung an den beizulegenden Zeitwert dar. Umgliederungen zwischen den Stufen werden zu den jeweiligen Bilanzstichtagen berücksichtigt.

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

Mio. €	31.12.2023	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente				
Langfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte	101	2	3	96
Kurzfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte	10		10	
Langfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	43		43	

Mio. €	31.12.2022	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente				
Langfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte	200	3	142	56
Kurzfristige Finanzschulden	17		17	

Die zur Sicherung des Zinsrisikos abgeschlossenen Zinsswaps werden in Höhe des in der aktuellen Zinsperiode und bis zum Bilanzstichtag verursachten Zinsergebnisses in den kurzfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerten bzw. Finanzschulden ausgewiesen. Der verbleibende beizulegende Zeitwert (Clean Price) wird in den langfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerten bzw. langfristigen sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten ausgewiesen. Die beizulegenden Zeitwerte der Zinsswaps stellen beizulegende Zeitwerte der Stufe 2 dar, weil ihrer Bewertung beobachtbare Zinskurven zugrunde liegen.

Die langfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerte enthalten darüber hinaus Anteile an Portfoliobeteiligungen. Der beizulegende Zeitwert dieser Vermögenswerte basiert auf Börsenpreisen, abgeleiteten Informationen aus letztmalig durchgeführten Finanzierungsmaßnahmen oder auf Discounted-Cashflow-Verfahren.

Im Berichtsjahr und im Vorjahr fanden keine Umgliederungen zwischen den Stufen statt. Seit März 2023 wird die Beteiligung an Isar Aerospace nicht mehr erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bilanziert, sondern unter Anwendung der Equity-Methode bewertet (vgl. Anhangangabe [3],

Abschnitt „Veränderungen des Konzernkreises im Geschäftsjahr“) und ist somit zum Stichtag nicht mehr in der obigen Übersicht enthalten.

Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Überleitung des beizulegenden Zeitwerts der langfristigen finanziellen Vermögenswerte, die im Geschäftsjahr der Stufe 3 zugeordnet wurden:

Mio. €	2023	2022
Beizulegender Zeitwert zum 1.1.	56	29
Erfolgswirksam erfasste Verluste / Gewinne	0	12
Umgliederungen in at Equity bewerte Anteile	-9	
Investitionen	49	14
Beizulegender Zeitwert zum 31.12.	96	56

Das Nettoergebnis der jeweiligen Bewertungskategorie stellt sich wie folgt dar:

Mio. €	2023	2022
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Vermögenswerte	0	14
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	24	1
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	-288	-68
	-264	-53

Das Nettoergebnis aus erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerten resultiert im Berichtsjahr im Wesentlichen aus der Bewertung der Anteile an Portfoliobeteiligungen zu ihren beizulegenden Zeitwerten. Im Vorjahr waren zudem Effekte aus der Bewertung von Zinssicherungsinstrumenten enthalten, die nach dem Wegfall des geplanten Grundgeschäfts im Vorjahr nicht mehr im Rahmen des Hedge-Accounting bilanziert wurden. Die Bewertungen werden innerhalb der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in den Erträgen bzw. Aufwendungen aus Beteiligungsbewertung bzw. im übrigen Finanzergebnis erfasst (vgl. Anhangangabe [10]). Das Nettoergebnis der erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Vermögenswerte beinhaltet nicht realisierte Gewinne in Höhe von 1 Mio. € (24 Mio. €) bzw. nicht realisierte Verluste in Höhe von 1 Mio. € (11 Mio. €).

Das Nettoergebnis aus zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerten resultiert insbesondere aus den Zinserträgen aus Festgeldanlagen und Wertpapieren des Umlaufvermögens und das Nettoergebnis aus zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten aus den Zinsaufwendungen aus Finanzschulden (vgl. Anhangangabe [10]).

[22] Eventualschulden aus Rechtsstreitigkeiten

Die Porsche SE ist an verschiedenen Rechtsstreitigkeiten beteiligt. Nachfolgend wird die Einschätzung der Porsche SE zu den zum 31. Dezember 2023 anhängigen Klageverfahren wiedergegeben. Für sämtliche Verfahren wurden bisher ausschließlich Rückstellungen für die erwarteten Anwalts- und Verfahrenskosten, nicht aber für die zugrundeliegenden Streitgegenstände erfasst, da die Erfolgswahrscheinlichkeit der Kläger mit unter 50 % eingeschätzt wird. Aufgrund der Komplexität der zugrundeliegenden Sachverhalte und Rechtsfragen wird im Folgenden das finanzielle Ausmaß in Höhe des geltend gemachten Streitwertes angeführt.

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

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

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

Die Porsche SE und zwei Gesellschaften eines Investmentfonds streiten seit dem Jahr 2012 über das Bestehen angeblicher Ansprüche in Höhe von rund 195 Mio. US\$ und haben wechselseitig Klagen in Deutschland und England eingereicht. Das englische Verfahren wurde am 6. März 2013 auf beiderseitigen Parteiantrag ausgesetzt, bis in dem beim Landgericht Stuttgart begonnenen

Verfahren rechtskräftig über die Frage entschieden wurde, welches Gericht das zuerst angerufene Gericht ist. Eine rechtskräftige Entscheidung zu dieser Frage steht noch aus. Derzeit ist das Verfahren beim Oberlandesgericht Stuttgart anhängig. Am 21. Dezember 2021 hat das Oberlandesgericht Stuttgart beschlossen, Zeugen im Wege eines Rechtshilfeersuchens im Vereinigten Königreich vernemen zu lassen. Am 11. Mai 2023 wurde einer der Zeugen vom Oxford County Court vernommen. Der weitere Zeuge hat sich gegenüber dem High Court auf ein Zeugnisverweigerungsrecht nach deutschem Recht berufen. Über das Bestehen des Zeugnisverweigerungsrechts wird das Oberlandesgericht Stuttgart befinden. Erst danach und wenn das Oberlandesgericht Stuttgart festgestellt hat, dass ein Zeugnisverweigerungsrecht nicht besteht, kann der weitere Zeuge vor den englischen Gerichten vernommen werden. Die Porsche SE hält die in England erhobene Klage für unzulässig und die geltend gemachten Ansprüche für unbegründet.

Klageverfahren und rechtliche Risiken im Zusammenhang mit der Dieselmaterie

Im Zusammenhang mit der Dieselmaterie sind gegen die Porsche SE Klageverfahren am Landgericht Stuttgart, am Oberlandesgericht Stuttgart sowie am Landgericht Braunschweig mit einem Gesamtvolumen von rund 929 Mio. € (zzgl. Zinsen) anhängig. Die Kläger werfen der Porsche SE angeblich pflichtwidrig unterlassene bzw. fehlerhafte Kapitalmarktinformationen im Zusammenhang mit der Dieselmaterie vor. Ein Teil der Klagen richtet sich sowohl gegen die Porsche SE als auch gegen die Volkswagen AG. Die Porsche SE hält die Klagen teilweise für unzulässig, jedenfalls aber für unbegründet.

Vor dem Landgericht Stuttgart sind derzeit in erster Instanz 209 Klagen rechtshängig. Die in erster Instanz anhängigen Klagen sind, soweit beziffert, auf Schadensersatz in Höhe von insgesamt rund 797 Mio. € (zzgl. Zinsen) und teils auf Feststellung einer Schadensersatzverpflichtung gerichtet. Vor dem Landgericht Braunschweig sind, nachdem mehrere Klagen hin- und her verwiesen worden sind, nunmehr elf Schadensersatzklagen mit einem Klagevolumen (nach derzeitiger Einschätzung der zum Teil unklaren Klageanträge) von rund 3,1 Mio. € (zzgl. Zinsen) gegen die Porsche SE anhängig. Erinstanzliche Verfahren, mit einem Gesamtvolumen von rund 80,9 Mio. € (zzgl. Zinsen), sind derzeit ausgesetzt, wobei der größere Teil der ausgesetzten Verfahren im Hinblick auf ein mittlerweile beim Bundesgerichtshof anhängiges KapMuG-Verfahren ausgesetzt ist. Die Porsche SE hält die vor dem Landgericht Stuttgart gegen sie erhobenen Klagen für unbegründet. Die vor dem Landgericht Braunschweig gegen die Porsche SE erhobenen Klagen hält die Porsche SE für unzulässig und unbegründet.

Vor dem Oberlandesgericht Stuttgart sind zwei weitere Verfahren, in denen insgesamt weitere rund 129 Mio. € (zzgl. Zinsen) Schadensersatz geltend gemacht wurden, in der Berufungsinstanz anhängig. In einem der in der Berufungsinstanz befindlichen Verfahren, in dem rund 5,7 Mio. € (zzgl. Zinsen) Schadensersatz geltend gemacht worden sind, hatte das Landgericht Stuttgart am 24. Oktober 2018 der Klage in Höhe von rund 3,2 Mio. € (zzgl. Zinsen) stattgegeben und die Klage im Übrigen abgewiesen. Die Porsche SE und die Klägerseite haben Berufung eingelegt. Das Verfahren wurde zwischenzeitlich auf ein beim Bundesgerichtshof anhängiges KapMuG-Verfahren ausgesetzt. In dem weiteren, teilweise in der Berufungsinstanz befindlichen Verfahren wenden sich Kläger dagegen, dass das Landgericht Stuttgart ihre Klagen am 26. August 2021 als unzulässig abgewiesen hat. Der Streitwert beläuft sich auf rund 123 Mio. € (zzgl. Zinsen). Die

Porsche SE hält auch diese, vor dem Oberlandesgericht Stuttgart anhängigen Klagen für unbegründet.

Beim Oberlandesgericht Stuttgart war ein durch Vorlagebeschluss des Landgerichts Stuttgart vom 28. Februar 2017 eingeleitetes KapMuG-Verfahren anhängig. Das Oberlandesgericht Stuttgart hat am 22. Oktober 2020 eine Musterklägerin bestimmt. Es haben mehrere Termine zur mündlichen Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Stuttgart stattgefunden. Das Oberlandesgericht Stuttgart hat das Musterverfahren um weitere Feststellungsziele erweitert. Im Termin zur mündlichen Verhandlung am 7. Dezember 2022 hat das Oberlandesgericht Stuttgart zwei ehemalige Vorstandsmitglieder der Porsche SE als Zeugen vernommen. Beide Zeugen bekundeten jeweils, erstmals im September 2015 durch die Berichterstattung in der Presse von der Dieseldiagnostik erfahren zu haben. Mit Musterentscheid vom 29. März 2023 hat das Oberlandesgericht Stuttgart die Feststellung getroffen, dass im Grundsatz eine Ad-hoc-Veröffentlichungspflicht der Porsche SE auch für Vorgänge bei der Volkswagen AG bestehen kann. Für eine Ad-hoc-Veröffentlichungspflicht sei Voraussetzung, dass ein Mitglied des Vorstands der Porsche SE entweder von der angeblichen Insiderinformation Kenntnis hat oder dass der Vorstand der Porsche SE eine Verkehrspflicht verletzt hat, dafür zu sorgen, dass ihn Insiderinformationen erreichen können. Bei konkretem Anlass bestehe eine Pflicht des Vorstands, gezielt nachzufragen. Hinsichtlich einer Kenntnis oder Verletzung einer Verkehrspflicht seien die Kläger darlegungs- und beweisbelastet. Das Oberlandesgericht Stuttgart hat ferner entschieden, dass etwaiges Wissen von Organmitgliedern der Volkswagen AG, die auch Organmitglieder der Porsche SE sind, über geheimhaltungsbedürftige Vorgänge bei der Volkswagen AG der Porsche SE nicht zugerechnet werden kann. Zudem hat das Oberlandesgericht Stuttgart entschieden, dass etwaiges Wissen von Personen unterhalb der Ebene des Vorstands der Volkswagen AG über Vorgänge bei der Volkswagen AG der Porsche SE nicht zugerechnet werden kann. Schließlich hat das Oberlandesgericht Stuttgart entschieden, dass die damaligen Vorstandsmitglieder der Porsche SE, Dr. Wendelin Wiedeking und Holger P. Härter, keine Kenntnis von der Dieseldiagnostik hatten und ihre fehlende Kenntnis auch nicht auf grober Fahrlässigkeit beruhte. Die von der Klägerseite gegen die Porsche SE begehrten Feststellungen hat das Gericht daher ganz überwiegend nicht getroffen. Auf Basis der im Musterentscheid getroffenen Feststellungen und des derzeitigen Stands des Prozessstoffs in den Ausgangsverfahren wären im Ergebnis alle Anlegerklagen gegen die Porsche SE in den ausgesetzten Ausgangsverfahren abzuweisen. Der Musterentscheid ist nicht rechtskräftig. Gegen den Musterentscheid haben die Musterklägerin, mehrere Beigeladene und die Porsche SE Rechtsbeschwerde eingelegt.

Nach entsprechenden Aussetzungsbeschlüssen des Landgerichts Braunschweig und der Stuttgarter Gerichte ist die Porsche SE weitere Musterbeklagte des Musterverfahrens vor dem Oberlandesgericht Braunschweig. Das Oberlandesgericht Braunschweig hat einen rechtskräftigen Teilmusterentscheid zu Zuständigkeitsfragen erlassen. Es haben mehrere Termine zur mündlichen Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Braunschweig stattgefunden. Am 7. Juli 2023 hat das Oberlandesgericht Braunschweig einen Beweisbeschluss erlassen und die Vernehmung zahlreicher Personen sowie die Vorlage und Beiziehung von Urkunden angeordnet. Die angeordnete Beweiserhebung konzentriert sich zunächst auf die Frage der (fehlenden) Kenntnis des Vorstands der Volkswagen AG bzw. einzelner ihrer Vorstandsmitglieder oder einzelner Mitglieder ihrer Ad-hoc-Clearingstelle über den Einbau von nach US-Recht unzulässigen Umschalteinrichtungen in Fahrzeuge der Volkswagen AG. Zudem soll zu Vorstellungen der

ad-hoc-verantwortlichen Personen der Volkswagen AG über etwaige Kursauswirkungen der ihnen jeweils vorliegenden Informationen Beweis erhoben werden. Die Vernehmungen begannen im Herbst 2023 und werden fortgesetzt.

Im Hinblick auf die außergerichtlich und noch nicht klageweise geltend gemachten Ansprüche gegen die Porsche SE in Gesamthöhe von rund 63 Mio. € sowie in teilweise unbezifferter Höhe wie auch im Hinblick auf den seitens der Porsche SE gegenüber den Vereinigten Staaten von Amerika abgegebenen Verjährungseinredeverzicht haben sich im Berichtszeitraum keine wesentlichen neuen Entwicklungen ergeben.

Im Zusammenhang mit der Dieselmaterie haben zwei Kläger im April 2021 eine sog. Derivative Action gegen die Porsche SE, gegenwärtige und frühere Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder der Volkswagen AG, gegenwärtige und frühere Führungskräfte der Volkswagen AG und ihrer Tochtergesellschaften, vier Tochtergesellschaften der Volkswagen AG und andere beim Supreme Court of the State of New York, County of New York, eingereicht. Die Kläger behaupten, Aktionäre der Volkswagen AG zu sein, und machen vermeintliche Ansprüche der Volkswagen AG für diese geltend. Die Klage stützt sich unter anderem auf eine vermeintliche Verletzung von nach deutschem Recht (insbesondere nach dem Aktiengesetz („AktG“) und Deutschem Corporate Governance Kodex) angeblich gegenüber der Volkswagen AG bestehenden Pflichten. Die Kläger beantragen unter anderem die Feststellung, dass die Beklagten ihre jeweiligen Pflichten gegenüber der Volkswagen AG verletzt haben, sowie der Volkswagen AG den Ersatz des ihr durch die angebliche Pflichtverletzung angeblich entstandenen Schadens (zzgl. Zinsen) zuzusprechen. Im September 2021 haben die Parteien einen vom Gericht zu genehmigenden Antrag eingereicht, wonach die Zustellung im Namen bestimmter Beklagter, einschließlich der Porsche SE, akzeptiert wird, sämtliche sog. Discovery-Verfahren ausgesetzt werden und ein Zeitplan für den Antrag auf Klageabweisung bestimmt wird.

[23] Nahestehende Unternehmen und Personen

Nahestehende Unternehmen und Personen der Porsche SE

Nach IAS 24 müssen Geschäftsvorfälle und Beziehungen zu Personen oder Unternehmen, die den Porsche SE Konzern beherrschen oder von diesem beherrscht werden, angegeben werden. Im Rahmen eines Konsortialvertrags üben die Familien Porsche und Piëch eine Beherrschung auf das Mutterunternehmen Porsche SE aus.

Die Angabepflicht nach IAS 24 erstreckt sich des Weiteren auf Personen, die einen maßgeblichen Einfluss auf das Unternehmen ausüben können, das heißt an der Finanz- und Geschäftspolitik des Unternehmens mitwirken, dieses jedoch nicht beherrschen. Dies betrifft im Geschäftsjahr 2023 ebenso wie in der Vergleichsperiode Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands der Porsche SE sowie deren nahe Familienangehörige.

Die Angabepflichten nach IAS 24 umfassen darüber hinaus Personen und Unternehmen, auf die der Porsche SE Konzern einen maßgeblichen Einfluss ausüben kann. Zu den nahestehenden Unternehmen zählten in der Berichtsperiode und der Vergleichsperiode die assoziierten Unternehmen sowie deren Tochtergesellschaften und damit insbesondere die Volkswagen AG und deren Tochtergesellschaften einschließlich der Porsche AG und deren Tochtergesellschaften.

Angaben über die Beziehungen zu beherrschenden Personen sowie zu assoziierten Unternehmen

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 des Geschäftsjahres, 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	
	2023	2022	2023	2022
Familien Porsche und Piëch	0	0		
Assoziierte Unternehmen	218	0	5	5
	218	0	5	5

Mio. €	Forderungen		Schulden	
	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022
Assoziierte Unternehmen	0	22	0	10
	0	22	0	10

Leistungsbeziehungen zu Kernbeteiligungen

Im Berichtsjahr wie im Vorjahr bestanden Leistungsbeziehungen im Wesentlichen zum Volkswagen Konzern. Die empfangenen Lieferungen und Leistungen und sonstigen Aufwendungen der Berichtsperiode setzen sich insbesondere aus Leistungen im Dienstleistungsbereich sowie aus der Bereitstellung von Fahrzeugen zusammen. Die Schulden enthielten im Vorjahr im Wesentlichen Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG im Geschäftsjahr 2012.

Dividenden

Auf Basis des Beschlusses der außerordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG vom 16. Dezember 2022 bestand zum 31. Dezember 2022 ein Sonderdividendenanspruch gegen Volkswagen in Höhe von 3.052 Mio. €. Dieser wurde mit der verbliebenen Kaufpreisverbindlichkeit gegenüber Volkswagen der durch die Porsche SE im Vorjahr erworbenen Stammaktien der Porsche AG in Höhe von 3.030 Mio. € aufgerechnet und ist in obiger Tabelle zum 31. Dezember 2022 saldiert in Höhe von 22 Mio. € unter den Forderungen gegen assoziierte

Unternehmen ausgewiesen. Mit Zahlung der Sonderdividende am 9. Januar 2023 wurde die Aufrechnung vollzogen.

Die von der Volkswagen AG auf Basis des Beschlusses der ordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG vom 10. Mai 2023 am 15. Mai 2023 erhaltene Dividende in Höhe von 1.393 Mio. € (884 Mio. €) ist in obiger Tabelle nicht enthalten. Für die im Geschäftsjahr erhaltenen Dividenden wurde keine Kapitalertragsteuer einbehalten (im Vorjahr wurden Kapitalertragsteuern zzgl. Solidaritätszuschlag in Höhe von 317 Mio. € einbehalten).

Zudem ist die von der Porsche AG auf Basis des Beschlusses der ordentlichen Hauptversammlung der Porsche AG vom 28. Juni 2023 am 3. Juli 2023 erhaltende Dividende in Höhe von 114 Mio. € in obiger Tabelle nicht enthalten. Für die im Geschäftsjahr erhaltene Dividende wurde keine Kapitalertragsteuer einbehalten. Im Vorjahr ist der Porsche SE keine Dividende von der Porsche AG zugeflossen.

Sonstige Beziehungen zu Kernbeteiligungen

Im Rahmen der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG im Geschäftsjahr 2012 sowie zeitlich vorgelagert im Zuge der Grundlagenvereinbarung und der hiermit im Zusammenhang stehenden Durchführungsverträge wurden folgende Vereinbarungen zwischen der Porsche SE, der Volkswagen AG und Gesellschaften des Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzerns geschlossen, die unverändert gültig waren:

- Die Volkswagen AG hat die Porsche SE von Ansprüchen des Einlagensicherungsfonds im Innenverhältnis freigestellt, nachdem die Porsche SE im August 2009 eine vom Bundesverband Deutscher Banken geforderte Freistellungserklärung gegenüber dem Einlagensicherungsfonds abgegeben hatte. Die Volkswagen AG hat sich zudem verpflichtet, den Einlagensicherungsfonds von etwaigen Verlusten freizustellen, die durch dessen Maßnahmen zugunsten eines im Mehrheitsbesitz stehenden Kreditinstituts anfallen.
- In den Veranlagungszeiträumen 2006 bis 2009 war die Porsche SE zunächst Rechtsnachfolgerin der Porsche AG und später Organträgerin und damit Steuerschuldnerin. Im Rahmen der Betriebseinbringung im Geschäftsjahr 2012 wurden die steuerlichen Verpflichtungen der Porsche SE und ihrer Tochtergesellschaften für den Zeitraum bis zum 31. Juli 2009 nicht auf die Volkswagen AG übertragen. Die Porsche SE hat die Porsche Holding Stuttgart GmbH, die Porsche AG sowie deren Rechtsvorgänger im Rahmen der Einbringung unter bestimmten Voraussetzungen von steuerlichen Nachteilen freigestellt, die über die auf Ebene dieser Gesellschaften passivierten Verpflichtungen aus Zeiträumen bis einschließlich 31. Juli 2009 hinausgehen. Umgekehrt hat sich die Volkswagen AG grundsätzlich verpflichtet, etwaige steuerliche Vorteile der Porsche Holding Stuttgart GmbH, der Porsche AG sowie deren Rechtsvorgängern und Tochterunternehmen, die Veranlagungszeiträume bis zum 31. Juli 2009 betreffen, an die Porsche SE zu erstatten. Die Höhe der hierbei zu berücksichtigenden steuerlichen Vor- und Nachteile ergibt sich aus den Regelungen des Einbringungsvertrags. Ein möglicher Ausgleichsanspruch war frühestens nach Abschluss der steuerlichen Außenprüfung der Porsche AG für den Veranlagungszeitraum 2009 mit hinreichender Sicherheit ermittelbar. Infolge des

inhaltlichen Abschlusses der steuerlichen Außenprüfung der Porsche AG für den Veranlagungszeitraum 2009 im dritten Quartal 2023 wurden die Feststellungen der steuerlichen Außenprüfung der Porsche AG durch die Porsche SE als damalige Organträgerin und damit Steuerschuldnerin akzeptiert. Basierend auf dem Ergebnis aus den steuerlichen Außenprüfungen der Porsche AG für die Veranlagungszeiträume 2006 bis 2009 bestand für die Porsche SE nach Saldierung mit bereits in Vorjahren erfassten Rückstellungen in Höhe von 9 Mio. € ein Ausgleichsanspruch gegenüber der Volkswagen AG in Höhe von 209 Mio. €, der durch Volkswagen bestätigt und im vierten Quartal 2023 ausgeglichen wurde. Ein entsprechender Ertrag der Porsche SE in Höhe von 218 Mio. € im Geschäftsjahr 2023 ist in der vorstehenden Übersicht enthalten.

Bezüglich der bei der Porsche SE bis zur Einbringung ihres operativen Holding-Geschäftsbetriebs in die Volkswagen AG verbliebenen 50,1 % der Anteile an der Porsche Holding Stuttgart GmbH hatten sich die Porsche SE und die Volkswagen AG im Rahmen der Grundlagenvereinbarung wechselseitig Put- und Call-Optionen eingeräumt. Sowohl die Volkswagen AG (im Falle der Ausübung ihrer Call-Option) als auch die Porsche SE (im Falle der Ausübung ihrer Put-Option) hatten sich verpflichtet, aus der Ausübung der Optionen und eventuellen nachgelagerten Handlungen sich in Bezug auf die Beteiligung an der Porsche Holding Stuttgart GmbH ergebende steuerliche Belastungen (z. B. aus der Nachversteuerung der Ausgliederung 2007 und/oder 2009) zu tragen. Hätten sich bei der Volkswagen AG, der Porsche Holding Stuttgart GmbH, der Porsche AG oder deren jeweiligen Tochtergesellschaften aus der Nachversteuerung der Ausgliederung 2007 und/oder 2009 steuerliche Vorteile ergeben, hätte sich im Falle der Ausübung der Put-Option durch die Porsche SE der für die Übertragung des verbleibenden 50,1 %igen Anteils an der Porsche Holding Stuttgart GmbH von der Volkswagen AG zu entrichtende Kaufpreis um den Barwert der Steuervorteile erhöht. Diese Regelung wurde im Rahmen des Einbringungsvertrags dahingehend übernommen, dass die Porsche SE in Höhe des Barwerts der realisierbaren Steuervorteile aus einer infolge der Einbringung entstehenden Nachversteuerung der Ausgliederung 2007 einen Anspruch auf Zahlung gegen die Volkswagen AG hat. Im Rahmen der Einbringung wurde zudem vereinbart, dass die Porsche SE die Volkswagen AG, die Porsche Holding Stuttgart GmbH sowie deren Tochterunternehmen von Steuern freistellt, sofern es durch von der Porsche SE vorgenommene oder unterlassene Maßnahmen bei oder nach Umsetzung der Einbringung zu einer Nachversteuerung 2012 bei diesen Gesellschaften kommen sollte. Auch in diesem Fall hat die Porsche SE einen Anspruch auf Zahlung gegen die Volkswagen AG in Höhe des Barwerts der realisierbaren Steuervorteile, die sich bei einem derartigen Vorgang auf Ebene der Volkswagen AG oder einem ihrer Tochterunternehmen ergeben.

Im Zusammenhang mit der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG wurden weitere Verträge geschlossen und Erklärungen abgegeben, dazu zählen im Wesentlichen:

- Die Porsche SE stellt ihre im Rahmen der Betriebseinbringung eingebrachten Tochterunternehmen sowie die Porsche Holding Stuttgart GmbH und die Porsche AG und deren Tochterunternehmen von bestimmten Verpflichtungen gegenüber der Porsche SE frei, die den Zeitraum bis einschließlich 31. Dezember 2011 betreffen und über die auf Ebene dieser Gesellschaften für diesen Zeitraum hierfür passivierten Verpflichtungen hinausgehen.

- Zudem stellt die Porsche SE die Volkswagen AG, die Porsche Holding Stuttgart GmbH, die Porsche AG und deren Tochterunternehmen hälftig von Steuern (außer Ertragsteuern) frei, die auf deren Ebene im Zusammenhang mit der Einbringung entstehen und die bei Ausübung der Call-Optionen auf die bei der Porsche SE bis zur Einbringung verbliebenen Anteile an der Porsche Holding Stuttgart GmbH nicht angefallen wären. Entsprechend stellt die Volkswagen AG die Porsche SE hälftig von derartigen, bei der Gesellschaft anfallenden Steuern frei.
- Es wurde darüber hinaus die verursachungsgerechte Allokation etwaiger nachträglicher Umsatzsteuerforderungen bzw. -verbindlichkeiten aus Vorgängen bis zum 31. Dezember 2009 zwischen der Porsche SE und der Porsche AG vereinbart. Eine entsprechende Forderung der Porsche SE gegen die Porsche AG ist in der vorstehenden Übersicht enthalten.
- Im Einbringungsvertrag wurden zwischen der Porsche SE und dem Volkswagen Konzern verschiedene Informations-, Verhaltens- und Mitwirkungspflichten vereinbart.

Im Zuge des Börsengangs und des Erwerbs von Stammaktien der Porsche AG durch die Porsche SE im Geschäftsjahr 2022 haben die Porsche SE und die Volkswagen AG unter anderem auch eine „Ablauf- und Anpassungsvereinbarung sowie Vereinbarung zur Anpassung der Grundlagenvereinbarung“ abgeschlossen. Diese führte unter anderem zur Anpassung der in der Grundlagenvereinbarung enthaltenen Regelungen zur Organbesetzung der Porsche AG. In diesem Zusammenhang haben sich die Volkswagen AG und Porsche SE auf eine maßgebliche Teilhabe von Vertretern der Porsche SE im Aufsichtsrat der Porsche AG geeinigt. Letztentscheidungsrechte der von Volkswagen bestimmten Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat im Hinblick auf die Lenkung der maßgeblichen Tätigkeiten i. S. d. IFRS 10 stellen eine Beherrschung der Porsche AG durch die Volkswagen AG weiterhin sicher. Im Rahmen des Aktienkaufvertrags übernahm die Volkswagen AG als Garantiegeberin mehrere Garantien gegenüber der Porsche SE, die die Porsche SE im Wesentlichen so stellen wie die Erwerber der Vorzugsaktien im Rahmen des Börsengangs. Darüber hinaus übernimmt die Volkswagen AG wenige weitere marktübliche und überwiegend auf die positive Kenntnis der Volkswagen AG begrenzte Garantien.

Transaktionen mit Portfoliobeteiligungen

In der obigen Tabelle ist die Beteiligung der Porsche SE an einer Kapitalerhöhung der ETS mit einem Betrag in Höhe von rund 35 Mio. € im Vorjahr nicht enthalten. In diesem Zusammenhang wird auch auf die entsprechenden Ausführungen in Anhangangabe [3] verwiesen.

Angaben über die Beziehungen zu Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats

Für die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Porsche SE wurden für ihre Organtätigkeit die nachfolgend dargestellten Leistungen und Vergütungen erfasst:

Mio. €	2023	2022
Kurzfristig fällige Leistungen	6	5
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	1	1
Andere langfristig fällige Leistungen	2	2
	9	8

Die Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses enthalten Zuführungen zu Pensionsrückstellungen. Andere langfristig fällige Leistungen betreffen die Zuführung zu Rückstellungen für den langfristigen Teil der variablen Vergütung der Vorstandsmitglieder der Porsche SE.

Zum Ende des Geschäftsjahres bestanden ausstehende Salden für die Vergütung von aktiven Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern der Porsche SE in Höhe von 11 Mio. € (8 Mio. €).

[24] Bezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats¹

Die Gesamtbezüge der Mitglieder des Vorstands der Porsche SE belaufen sich im Geschäftsjahr 2023 auf 5 Mio. € (4 Mio. €).

Die Bezüge der ehemaligen Vorstandsmitglieder belaufen sich auf 0 Mio. € (0 Mio. €).

Die für ehemalige Vorstandsmitglieder gebildeten Rückstellungen für Versorgungsleistungen belaufen sich zum Bilanzstichtag auf 2 Mio. € (2 Mio. €).

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2023 belaufen sich auf 1 Mio. € (1 Mio. €).

¹ Angaben gemäß § 314 Abs. 1 Nr. 6a Satz 1 bis 4, 6b i. V. m. § 315e HGB

[25] Honorar des Abschlussprüfers

Das für das Geschäftsjahr berechnete Honorar des Abschlussprüfers Grant Thornton AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Düsseldorf, (im Vorjahr PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Sitz Frankfurt am Main, Niederlassung Stuttgart) gemäß § 314 Abs. 1 Nr. 9 HGB setzt sich wie folgt zusammen:

T€	2023	2022
Abschlussprüfungsleistungen	490	841
Andere Bestätigungsleistungen	26	
	517	841

Die anderen Bestätigungsleistungen betreffen die Prüfung nach der European Market Infrastructure Regulation („EMIR“).

[26] Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

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

[27] Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche SE haben im Dezember 2023 die jährliche Entsprechenserklärung nach § 161 AktG abgegeben und diese den Aktionären auf der Internetseite der Gesellschaft www.porsche-se.com/unternehmen/corporate-governance/ dauerhaft zugänglich gemacht.

Stuttgart, den 13. März 2024

Porsche Automobil Holding SE
Der Vorstand

Hans Dieter Pötsch

Dr. Manfred Döss

Dr. Johannes Lattwein

Lutz Meschke

Weitere Informationen



Weitere Informationen

Versicherung der gesetzlichen Vertreter (Bilanzzeit)	316
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	317
Prüfungsvermerk des Wirtschaftsprüfers zum Vergütungsbericht	331
Mehrjahresübersicht	333
Glossar	334
Impressum	335
Finanzkalender	336

Versicherung der gesetzlichen Vertreter (Bilanzzeit)

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht, der mit dem Lagebericht der Porsche SE zusammengefasst ist, 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 beschrieben sind.

Stuttgart, den 13. März 2024

Porsche Automobil Holding SE
Der Vorstand

Hans Dieter Pötsch

Dr. Manfred Döss

Dr. Johannes Lattwein

Lutz Meschke

Der nachfolgend wiedergegebene Bestätigungsvermerk umfasst auch einen „Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach §317 Abs. 3b HGB“ („ESEF-Vermerk“). Der dem ESEF-Vermerk zugrundeliegende Prüfungsgegenstand (zu prüfende ESEF-Unterlagen) ist nicht beigefügt. Die geprüften ESEF-Unterlagen können im Unternehmensregister und auf der Porsche SE-Homepage eingesehen bzw. dort abgerufen werden.

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart

Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2023, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung, dem Konzern-Eigenkapitalpiegel und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2023 sowie dem Konzernanhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlagebericht (nachfolgend: Konzernlagebericht) der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2023 geprüft. Die im Unterabschnitt „Internes Kontrollsystem einschließlich rechnungslegungsbezogenes Internes Kontrollsystem der Porsche SE“ des Abschnitts „Risikomanagement- und Internes Kontrollsystem des Porsche SE Konzerns“ des Konzernlageberichts enthaltenen Angaben zur Angemessenheit und Wirksamkeit des Risikomanagementsystems und des internen Kontrollsystems sowie die im Unterabschnitt „Überwachung der Wirksamkeit des Risikomanagementsystems und des Internen Kontrollsystems“ des Abschnitts „Risikofrüherkennungssystem bei Volkswagen“ des Konzernlageberichts enthaltenen Angaben, sowie die im Konzernlagebericht enthaltene Erklärung zur Unternehmensführung, haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2023 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2023 und
- vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Konzernlagebericht erstreckt sich nicht auf die oben genannten nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Konzernlageberichts.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 316 ff. HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden „EU-APrVO“) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Konzernabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2023 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Nachfolgend stellen wir die aus unserer Sicht besonders wichtigen Prüfungssachverhalte dar:

- ① Bewertung der Beteiligung an der Volkswagen AG (inkl. Auswirkungen der Dieseldematik auf die Beteiligungsbewertung der Volkswagen AG)
- ② Bewertung der Beteiligung an der Porsche AG
- ③ Beurteilung rechtlicher Risiken und deren Darstellung im Konzernabschluss

Unsere Darstellung dieser besonders wichtigen Prüfungssachverhalte haben wir wie folgt strukturiert:

- ① Risiko für den Konzernabschluss
- ② Prüferisches Vorgehen
- ③ Verweis auf zugehörige Angaben

① Bewertung der Beteiligung an der Volkswagen AG (inkl. Auswirkungen der Dieseldematik auf die Beteiligungsbewertung der Volkswagen AG)

- ① Risiko für den Konzernabschluss

Im Konzernabschluss der Gesellschaft wird unter dem Bilanzposten „At Equity bewertete Anteile“ der Anteil am assoziierten Unternehmen Volkswagen AG in Höhe von € 50,7 Mrd. (81 % der Bilanzsumme) ausgewiesen. Die Beteiligung an der Volkswagen AG stellt somit den wesentlichsten Vermögenswert der Porsche SE dar und beeinflusst aufgrund ihrer Bilanzierung nach der Equity-Methode durch das der Porsche SE anteilig zugerechnete Ergebnis die Ertrags- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns signifikant. Die Einschätzung der gesetzlichen Vertreter der Porsche SE hinsichtlich der Werthaltigkeit der At-Equity bewerteten Anteile an der Volkswagen AG unterliegt hohen Schätz- und Ermessensunsicherheiten in Bezug auf wesentliche Bewertungsparameter sowie in Bezug auf die getroffenen Annahmen in der Unternehmensplanung. Die im Konzernabschluss der Volkswagen AG zum 31. Dezember 2023 gebildeten Rückstellungen für Risiken in Zusammenhang mit der Dieseldematik basieren auf dem dort dargestellten Kenntnisstand der gesetzlichen Vertreter der Volkswagen AG. Aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Sachverhaltsaufklärung sowie der Vielschichtigkeit der einzelnen Einflussfaktoren und der noch andauernden Abstimmungen mit den Behörden unterliegen die im Zusammenhang mit der Dieseldematik im Volkswagen Konzern gebildeten Rückstellungen sowie die angegebenen Eventualverbindlichkeiten und die weiteren latenten Rechtsrisiken zum Teil erheblichen Schätz- und Ermessensunsicherheiten durch die gesetzlichen Vertreter der Volkswagen AG. Bei nachhaltigen Ergebnissrückgängen aufgrund unerwarteter weiterer Belastungen zur Bewältigung der Dieseldematik kann sich eine Wertminderung der Beteiligung an der Volkswagen AG ergeben. Aufgrund der betragsmäßigen Bedeutung der bilanziellen

Vorsorgen auf Ebene der Volkswagen AG sowie des Umfangs der Annahmen und Ermessensentscheidungen der gesetzlichen Vertreter der Volkswagen AG, und der hieraus jeweils resultierenden Auswirkungen auf das Ergebnis der Porsche SE war dieser Sachverhalt im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

② Prüferisches Vorgehen

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir uns zur Beurteilung der durch die gesetzlichen Vertreter der Porsche SE vorgenommenen Einschätzung der Werthaltigkeit des Beteiligungsansatzes der Volkswagen AG zunächst mit dem zugrundeliegenden Prozess und dessen Eignung zur Beurteilung der Werthaltigkeit der Beteiligungsgesellschaft befasst. Zur methodischen und rechnerischen Beurteilung des Bewertungsmodells und der angewendeten Berechnungsparameter haben wir unsere Bewertungsspezialisten in die Prüfung einbezogen. Weiterhin haben wir die von Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG genehmigte Unternehmensplanung gewürdigt und wesentliche Planungsannahmen mit externen Analystenschätzungen verglichen. Darüber hinaus haben wir die in den vergangenen Perioden aufgestellten Planungen den tatsächlich eingetretenen Ergebnissen gegenübergestellt, um die Planungstreue zu beurteilen. Wir haben zudem die Ableitung des risikoadjustierten Kapitalisierungszinssatzes gewürdigt, indem wir insbesondere die Peer Group hinterfragt, die verwendeten Marktdaten mit externen Nachweisen abgeglichen und die rechnerische Richtigkeit überprüft haben. Um bei einer für möglich gehaltenen Änderung einer der wesentlichen Annahmen ein Wertminderungsrisiko einschätzen zu können, haben wir die Sensitivitätsanalysen der Gesellschaft gewürdigt. Hinsichtlich der Auswirkungen von unerwarteten weiteren Belastungen zur Bewältigung der Dieselthematik auf das laufende Ergebnis der Volkswagen AG und somit auf die Bewertung des im laufenden Geschäftsjahr erfassten At-Equity-Ergebnisses bei der Porsche SE haben wir die Prüfung des Volkswagen Konzernabschlusses durch deren Konzernabschlussprüfer begleitet. Hierzu haben wir Prüfungsanweisungen an den Konzernabschlussprüfer der Volkswagen AG versendet, in denen wir Vorgaben zur Risikoeinstufung und zum Prüfungsvorgehen, insbesondere im Zusammenhang mit Risiken bezüglich der Dieselthematik, gemacht haben. Daneben haben wir uns regelmäßig in persönlichen Gesprächen über den aktuellen Stand der Prüfung informiert und eine Durchsicht der Arbeitspapiere des Konzernabschlussprüfers durchgeführt. Des Weiteren haben wir die retrospektive Anwendung des IAS 28 auf die von der Porsche SE gehaltenen Vorzugsaktien der Volkswagen AG, die im Vorjahr nach IFRS 5 ausgewiesen wurden, gewürdigt. Zu diesem Zweck haben wir durch Einsichtnahme in die Vorstands- und Aufsichtsratsprotokolle den Zeitpunkt für die retrospektive Anwendung des IAS 28 verifiziert, die Anpassungen der Vorjahresvergleichsangaben überprüft sowie die im Konzernanhang dargestellten Änderungen gegenüber der Bilanzierung im Vorjahr gewürdigt.

Aus den von uns durchgeführten Prüfungshandlungen haben sich hinsichtlich der Bewertung der Volkswagen AG (inkl. Auswirkungen der Dieselthematik auf die Beteiligungsbewertung der Volkswagen AG) keine Einwendungen ergeben.

③ Verweis auf zugehörige Angaben

Die angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen hinsichtlich der Beteiligung an der Volkswagen AG und die damit in Zusammenhang stehenden Angaben zu Ermessensausübun-

gen der gesetzlichen Vertreter hinsichtlich der Einschätzung zur Werthaltigkeit der Beteiligung an der Volkswagen AG sind im Konzernanhang in Kapitel [1] „Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze“, sowie in den Kapiteln „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“, [2] „Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung“ Abschnitt „Weitere Schätzungen und Beurteilungen des Managements auf Ebene des Volkswagen Konzerns“, [4] „Angaben zu wesentlichen at Equity bewerteten Anteilen“, [5] „Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen“, [12] „At Equity bewertete Anteile“ und im Konzernlagebericht in den Kapiteln „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“ und „Chancen und Risiken des Porsche SE Konzerns“ enthalten.

② Bewertung der Beteiligung an der Porsche AG

① Risiko für den Konzernabschluss

Im Konzernabschluss der Gesellschaft wird unter dem Bilanzposten „At Equity bewertete Anteile“ der Anteil am assoziierten Unternehmen Porsche AG in Höhe von € 10,4 Mrd. (17 % der Bilanzsumme) ausgewiesen. Die Beteiligung an der Porsche AG stellt einen wesentlichen Vermögenswert der Porsche SE dar und beeinflusst aufgrund ihrer Bilanzierung nach der Equity-Methode durch das der Porsche SE anteilig zugerechnete Ergebnis die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns. Die Anschaffungskosten der Beteiligung wurden im Rahmen einer Kaufpreisallokation in einer Nebenrechnung mit den im At-Equity-Buchwert abgebildeten anteiligen Vermögenswerten und Schulden aufgerechnet. Für die Durchführung der Kaufpreisallokation hat die Porsche SE einen externen Experten hinzugezogen. Die für Zwecke der Einbeziehung nach der At-Equity-Methode durchzuführende Kaufpreisallokation für den Erwerb der Stammaktien der Porsche AG war zum 31. Dezember 2022 noch nicht abgeschlossen, so dass die Finalisierung der Kaufpreisallokation in 2023 stattfand. Die Einschätzung der gesetzlichen Vertreter der Porsche SE hinsichtlich der Werthaltigkeit der At-Equity bewerteten Anteile an der Porsche AG unterliegt hohen Schätz- und Ermessensunsicherheiten in Bezug auf wesentliche Bewertungsparameter sowie in Bezug auf die getroffenen Annahmen in der Unternehmensplanung. Vor diesem Hintergrund war dieser Sachverhalt im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

② Prüferisches Vorgehen

Zunächst haben wir die Klassifizierung der Porsche AG als assoziiertes Unternehmen im Porsche SE Konzernabschluss gewürdigt und ein Verständnis über die vorläufige Kaufpreisallokation zum 31. Dezember 2022 erlangt. Darüber hinaus haben wir die Angemessenheit der in 2023 finalisierten Kaufpreisallokation im Zuge der At-Equity-Bewertung, die wesentlichen Annahmen sowie die Bewertungsmethoden beurteilt. Schließlich haben wir beurteilt, ob die Angaben im Konzernanhang zur Finalisierung der Kaufpreisallokation den Anforderungen der IFRS entsprechen. Im Rahmen unserer Prüfung haben wir uns zur Beurteilung der durch die gesetzlichen Vertreter der Porsche SE vorgenommenen Einschätzung der Werthaltigkeit des Beteiligungsansatzes der Porsche AG zunächst mit dem zugrundeliegenden Prozess und dessen Eignung zur Beurteilung der Werthaltigkeit der Beteiligungsgesellschaft befasst. Zur methodi-

schen und rechnerischen Beurteilung des Bewertungsmodells und der angewendeten Berechnungsparameter haben wir unsere Bewertungsspezialisten in die Prüfung einbezogen. Weiterhin haben wir die von Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche AG genehmigte Unternehmensplanung gewürdigt und wesentliche Planungsannahmen mit externen Analystenschätzungen verglichen. Wir haben uns ferner davon überzeugt, dass die für den Porsche AG Konzern relevanten Plandaten nachvollziehbar in die genehmigte Unternehmensplanung der Volkswagen AG eingegangen sind. Darüber hinaus haben wir die in den vergangenen Perioden aufgestellten Planungen den tatsächlich eingetretenen Ergebnissen gegenübergestellt, um die Planungstreue zu beurteilen. Wir haben zudem die Ableitung des risikoadjustierten Kapitalisierungszinssatzes gewürdigt, indem wir insbesondere die Peer Group hinterfragt, die verwendeten Marktdaten mit externen Nachweisen abgeglichen und die rechnerische Richtigkeit überprüft haben. Um bei einer für möglich gehaltenen Änderung einer der wesentlichen Annahmen ein Wertminderungsrisiko einschätzen zu können, haben wir die Sensitivitätsanalysen der Gesellschaft gewürdigt. Im Rahmen unserer Prüfung haben wir die gesetzlichen Vertreter über das Vorliegen von Anhaltspunkten einer Wertminderung der Beteiligung an der Porsche AG befragt und die Aussagen sowie erhaltenen Informationen auf der Grundlage unserer Kenntnisse über das rechtliche und wirtschaftliche Umfeld des Porsche AG Konzerns gewürdigt. Wir haben Prüfungsanweisungen an den Konzernabschlussprüfer der Porsche AG versendet, in denen wir Vorgaben zur Risikoeinstufung und zum Prüfungsvorgehen gemacht haben. Daneben haben wir uns regelmäßig in persönlichen Gesprächen über den aktuellen Stand der Prüfung informiert und eine Durchsicht der Arbeitspapiere des Konzernabschlussprüfers durchgeführt.

Aus den von uns durchgeführten Prüfungshandlungen haben sich hinsichtlich der Bewertung der Beteiligung an der Porsche AG keine Einwendungen ergeben.

③ Verweis auf zugehörige Angaben

Die angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen hinsichtlich der Beteiligung an der Porsche AG und die damit in Zusammenhang stehenden Angaben zu Ermessensausübungen der gesetzlichen Vertreter hinsichtlich der Einschätzung zur Werthaltigkeit der Beteiligung an der Porsche AG sind im Konzernanhang im Abschnitt [1] „Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze“, sowie in den Kapiteln „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“, [2] „Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung“ Abschnitt „Weitere Schätzungen und Beurteilungen des Managements auf Ebene des Volkswagen Konzerns“, [4] „Angaben zu wesentlichen at Equity bewerteten Anteilen“, [5] „Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen“, [12] „At Equity bewertete Anteile“ und im Konzernlagebericht in den Kapiteln „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“ und „Chancen und Risiken des Porsche SE Konzerns“ enthalten.

③ Beurteilung rechtlicher Risiken und deren Darstellung im Konzernabschluss

① Risiko für den Konzernabschluss

Die Porsche SE hält als beteiligungsverwaltende Holding insbesondere die Beteiligung an der Volkswagen AG. Die Gesellschaft ist im Zusammenhang mit dem Aufbau der Beteiligung an der Volkswagen AG sowie in Verbindung mit der im September 2015 bei der Volkswagen AG be-

kannt gewordenen Dieselthematik Rechtsrisiken in Form von unmittelbar an die Porsche SE gerichteten Klagen ausgesetzt, die bei der Gesellschaft im Falle eines negativen Prozessausgangs zu signifikanten Aufwendungen und Zahlungsmittelabflüssen führen können. Die Einschätzung hinsichtlich der Eintrittswahrscheinlichkeit dieser rechtlichen Risiken auf Ebene der Porsche SE ist in hohem Maße mit Schätzungs- und Ermessensunsicherheiten behaftet. Vor diesem Hintergrund war die Beurteilung dieser Rechtsrisiken und deren Darstellung im Konzernabschluss im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

② Prüferisches Vorgehen

Wir haben uns bei der Beurteilung der von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen Einschätzungen der Rechtsrisiken zunächst ein Prozessverständnis verschafft, um zu identifizieren, welche Kontrollen die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft implementiert haben, um Risiken frühzeitig zu erkennen und zu beurteilen. Zur Beurteilung der durch die gesetzlichen Vertreter der Porsche SE vorgenommenen Einschätzungen der Eintrittswahrscheinlichkeit der rechtlichen Risiken haben wir die Risiken und anhängigen Verfahren unter Berücksichtigung der aktuellen Entwicklung im Berichtszeitraum durch Gespräche mit der Rechtsabteilung, dem Vorstand für Recht und Compliance der Gesellschaft sowie Vertretern der die Verfahren betreuenden Rechtsanwaltsgesellschaften diskutiert. Dabei haben wir interne Rechtsexperten in unsere Prüfung eingebunden sowie externe schriftliche Rechtsanwaltsbestätigungsschreiben eingeholt. Des Weiteren haben wir die Erläuterungen der Gesellschaft im Konzernanhang gewürdigt.

Aus den von uns durchgeführten Prüfungshandlungen haben sich hinsichtlich der Beurteilung rechtlicher Risiken und deren Darstellung im Konzernabschluss keine Einwendungen ergeben.

③ Verweis auf zugehörige Angaben

Die Beurteilung der rechtlichen Risiken durch die gesetzlichen Vertreter ist im Konzernanhang in dem Kapitel „[22] Eventualschulden aus Rechtsstreitigkeiten“ sowie im Konzernlagebericht in den Kapiteln „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“ und „Chancen und Risiken des Porsche SE Konzerns“ enthalten.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die im Unterabschnitt „Internes Kontrollsystem einschließlich rechnungslegungsbezogenes Internes Kontrollsystem der Porsche SE“ des Abschnitts „Risikomanagementsystem des Porsche SE Konzerns“ des Konzernlageberichts enthaltenen Angaben zur Angemessenheit und Wirksamkeit des Risikomanagementsystems und des internen Kontrollsystems sowie die im Unterabschnitt „Überwachung der Wirksamkeit des Risikomanagementsystems und des Internen Kontrollsystems“ des Abschnitts „Risikofrüherkennungssystem bei Volkswagen“ des Konzernlageberichts enthaltenen als nicht inhaltlich geprüfte Bestandteile des Konzernlageberichts.

Die sonstigen Informationen umfassen zudem die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB und 315d HGB sowie die die übrigen Teile des „Geschäftsberichts“ außerhalb des Konzernabschlusses, des Konzernlageberichts und unseres dazugehörigen Bestätigungsvermerks.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Konzernabschlussprüfung haben wir die Verantwortung, die oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zu den inhaltlich geprüften Angaben im Konzernlagebericht oder zu unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten zu dem Schluss gelangen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen

wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Konzernlagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 316 ff. HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und Konzernlageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Konzernabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.
- holen wir ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.
- beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrun-

de liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und sofern einschlägig, die zur Beseitigung von Unabhängigkeitsgefährdungen vorgenommenen Handlungen oder ergriffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Konzernabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB

Prüfungsurteil

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der „Porsche SE_KA+KLB_ESEF-2023-12-31-de.zip“ enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts (im Folgenden auch als „ESEF-Unterlagen“ bezeichnet) den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat („ESEF-Format“) in allen wesentlichen Belangen entsprechen. In Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften erstreckt sich diese Prüfung nur auf die Überführung der Informationen des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das

elektronische Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden „Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Konzernabschluss und zum beigefügten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2023 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten Datei enthaltenen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3a HGB unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3a HGB (IDW PS 410 (06.2022)) und des International Standard on Assurance Engagements 3000 (Revised) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen“ weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätsmanagementsystem des IDW Qualitätsmanagementstandards: Anforderungen an das Qualitätsmanagement in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QMS 1 (09.2022)) angewendet.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für die ESEF-Unterlagen

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Erstellung der ESEF-Unterlagen mit den elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB und für die Auszeichnung des Konzernabschlusses nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 2 HGB.

Ferner sind die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Erstellung der ESEF-Unterlagen zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat sind.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses der Erstellung der ESEF-Unterlagen als Teil des Rechnungslegungsprozesses.

Verantwortung des Konzernabschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die ESEF-Unterlagen frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB sind. Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – Verstöße gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.
- gewinnen wir ein Verständnis von den für die Prüfung der ESEF-Unterlagen relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Kontrollen abzugeben.
- beurteilen wir die technische Gültigkeit der ESEF-Unterlagen, d.h. ob die die ESEF-Unterlagen enthaltende Datei die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung an die technische Spezifikation für diese Datei erfüllt.
- beurteilen wir, ob die ESEF-Unterlagen eine inhaltsgleiche XHTML-Wiedergabe des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften Konzernlageberichts ermöglichen.
- beurteilen wir, ob die Auszeichnung der ESEF-Unterlagen mit Inline XBRL-Technologie (iXBRL) nach Maßgabe der Artikel 4 und 6 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der am Abschlussstichtag geltenden Fassung eine angemessene und vollständige maschinenlesbare XBRL-Kopie der XHTML-Wiedergabe ermöglicht.

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 30. Juni 2023 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 7. August 2023 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind seit dem Geschäftsjahr 2023 als Konzernabschlussprüfer der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

Sonstiger Sachverhalt – Verwendung des Bestätigungsvermerks

Unser Bestätigungsvermerk ist stets im Zusammenhang mit dem geprüften Konzernabschluss und dem geprüften Konzernlagebericht sowie den geprüften ESEF-Unterlagen zu lesen. Der in das ESEF-Format überführte Konzernabschluss und Konzernlagebericht – auch die in das Unternehmensregister einzustellenden und im Geschäftsbericht veröffentlichten Fassungen – sind lediglich elektronische Wiedergaben des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften Konzernlageberichts und treten nicht an deren Stelle. Insbesondere sind der ESEF-Vermerk und unser darin enthaltenes Prüfungsurteil nur in Verbindung mit den in elektronischer Form bereitgestellten geprüften ESEF-Unterlagen verwendbar.



Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Prof. Dr. Thomas Senger.

Düsseldorf, den 13. März 2024

Grant Thornton AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Prof. Dr. Martin Jonas
Wirtschaftsprüfer

Prof. Dr. Thomas Senger
Wirtschaftsprüfer

Prüfungsvermerk des Wirtschaftsprüfers zum Vergütungsbericht

An die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart

Vermerk über die Prüfung des Vergütungsberichts

Wir haben den zur Erfüllung des § 162 AktG aufgestellten Vergütungsbericht der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2023 einschließlich der dazugehörigen Angaben geprüft.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats

Die gesetzlichen Vertreter und der Aufsichtsrat der Porsche Automobil Holding SE sind verantwortlich für die Aufstellung des Vergütungsberichts, einschließlich der dazugehörigen Angaben, der den Anforderungen des § 162 AktG entspricht. Die gesetzlichen Vertreter und der Aufsichtsrat sind auch verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Vergütungsberichts, einschließlich der dazugehörigen Angaben, zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Angaben ist.

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers

Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage unserer Prüfung ein Urteil zu diesem Vergütungsbericht, einschließlich der dazugehörigen Angaben, abzugeben. Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Danach haben wir die Berufspflichten einzuhalten und die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass hinreichende Sicherheit darüber erlangt wird, ob der Vergütungsbericht, einschließlich der dazugehörigen Angaben, frei von wesentlichen falschen Angaben ist.

Eine Prüfung umfasst die Durchführung von Prüfungshandlungen, um Prüfungsnachweise für die im Vergütungsbericht enthaltenen Wertansätze einschließlich der dazugehörigen Angaben zu erlangen. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers. Dies schließt die Beurteilung der Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Angaben im Vergütungsbericht einschließlich der dazugehörigen Angaben ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Wirtschaftsprüfer das interne Kontrollsystem, das relevant ist für die Aufstellung des Vergütungsberichts einschließlich der dazugehörigen Angaben. Ziel hierbei ist es, Prüfungshandlungen zu planen und durchzuführen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems des Unternehmens abzugeben. Eine Prüfung umfasst auch die Beurteilung der angewandten Rechnungslegungsmethoden, der Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern und dem Aufsichtsrat ermittelten geschätzten Werte in der Rechnungslegung sowie die Beurteilung der Gesamtdarstellung des Vergütungsberichts, einschließlich der dazugehörigen Angaben.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und angemessen sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2023 einschließlich der dazugehörigen Angaben in allen wesentlichen Belangen den Rechnungslegungsbestimmungen des § 162 AktG.

Hinweis auf einen sonstigen Sachverhalt – Formelle Prüfung des Vergütungsberichts nach § 162 AktG

Die in diesem Prüfungsvermerk beschriebene inhaltliche Prüfung des Vergütungsberichts umfasst die von § 162 Abs. 3 AktG geforderte formelle Prüfung des Vergütungsberichts, einschließlich der Erteilung eines Vermerks über diese Prüfung. Da wir ein uneingeschränktes Prüfungsurteil über die inhaltliche Prüfung des Vergütungsberichts abgeben, schließt dieses Prüfungsurteil ein, dass die Angaben nach § 162 Abs. 1 und 2 AktG in allen wesentlichen Belangen im Vergütungsbericht gemacht worden sind.

Verwendungsbeschränkung

Wir erteilen diesen Prüfungsvermerk auf der Grundlage des mit der Porsche Automobil Holding SE geschlossenen Auftrags. Die Prüfung wurde für Zwecke der Gesellschaft durchgeführt und der Prüfungsvermerk ist nur zur Information der Gesellschaft über das Ergebnis der Prüfung bestimmt. Unsere Verantwortung für die Prüfung und für unseren Prüfungsvermerk besteht gemäß diesem Auftrag allein der Gesellschaft gegenüber. Der Prüfungsvermerk ist nicht dazu bestimmt, dass Dritte hierauf gestützt (Anlage und/oder Vermögens-) Entscheidungen treffen. Dritten gegenüber übernehmen wir demzufolge keine Verantwortung, Sorgfaltspflicht oder Haftung; insbesondere sind keine Dritten in den Schutzbereich dieses Vertrags einbezogen. § 334 BGB, wonach Einwendungen aus einem Vertrag auch Dritten gegenüber entgegengehalten werden können, ist nicht abbedungen.

Düsseldorf, den 14. März 2024

Grant Thornton AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Prof. Dr. Martin Jonas
Wirtschaftsprüfer

Prof. Dr. Thomas Senger
Wirtschaftsprüfer

Mehrjahresübersicht

Kennzahlen

		2023 IFRS	2022 ¹ IFRS	2021 IFRS	2020 IFRS	2019 IFRS
Porsche SE Konzern						
Bilanzsumme	Mio. €	62.358	59.512	42.533	36.250	35.592
Eigenkapital	Mio. €	55.326	52.139	42.196	35.946	35.284
At Equity bewertete Anteile	Mio. €	61.225	58.545	41.527	35.259	34.597
Beteiligungsergebnis	Mio. €	5.229	5.263	4.615	2.700	4.414
Finanzergebnis	Mio. €	-269	-57	-7	-4	24
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	5.143	5.343	4.565	2.654	4.416
Ergebnis nach Steuern aus fortgeführten Tätigkeiten	Mio. €	5.096	5.396	4.563	2.630	4.408
Ergebnis nach Steuern	Mio. €	5.096	5.492	4.566	2.624	4.408
Ergebnis je Stammaktie ²	€	16,64	17,62	14,90	8,59	14,39
Ergebnis je Vorzugsaktie ²	€	16,64	17,62	14,90	8,59	14,39
Nettoverschuldung ³	Mio. €	5.717	6.672	-641	-563	-553
Mitarbeiter am 31. Dezember		42	38	882	916	951
		2023 HGB	2022 HGB	2021 HGB	2020 HGB	2019 HGB
Porsche SE						
Jahresüberschuss	Mio. €	1.441	4.104	824	703	788
Bilanzgewinn	Mio. €	783	2.052	783	676	952
Dividende je Stammaktie	€	2,554 ⁴	2,554	2,554	2,204	2,204
Dividende je Vorzugsaktie	€	2,560 ⁴	2,560	2,560	2,210	2,210

¹ Angepasst

² Aus fortgeführten Aktivitäten, unverwässert und verwässert

³ Negative Nettoverschuldung entspricht positiver Nettoliquidität

⁴ Vorschlag an die Hauptversammlung der Porsche SE

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.

Dividendenrendite

Als Dividendenrendite wird die Relation aus Dividende für das Berichtsjahr und dem Schlusskurs des letzten Handelstages des Berichtsjahres je Aktiegattung berechnet und zeigt die Rendite je Aktie. Die Dividendenrendite findet insbesondere Verwendung bei der Aktienbewertung und zum Aktienvergleich.

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.

Plug-in-Hybrid

Leistungsstufe von Hybridfahrzeugen. Plug-in-Hybrid Electric Vehicles (PHEVs) besitzen eine größere Batterie mit entsprechend hoher Kapazität, die sowohl über den Verbrennungsmotor oder das Bremsen als auch über die Steckdose geladen werden kann. Dadurch erhöht sich die Reichweite des Fahrzeugs.

Rating

Systematische Bewertung von Unternehmen im Hinblick auf ihre Bonität. Das Rating wird durch Bewertungsstufen ausgedrückt, die die verschiedenen Rating-Agenturen unterschiedlich definieren.

Steuerquote

Bei der Steuerquote handelt es sich um das in Prozent angegebene Verhältnis zwischen den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag und dem Gewinn vor Steuern. Die Steuerquote zeigt den Anteil, der vom erwirtschafteten Gewinn als Steuern abzuführen ist.

Umsatzrendite vor Steuern

Als Umsatzrendite ist das in Prozent ausgedrückte Verhältnis von Gewinn vor Steuern und Umsatzerlösen innerhalb einer Periode definiert. Sie zeigt die Höhe des je Umsatzeinheit erwirtschafteten Gewinns. Die Umsatzrendite gibt Auskunft über die Profitabilität der gesamten Geschäftstätigkeit vor Abzug von Steuern vom Einkommen und vom Ertrag.

Impressum

Herausgeber

Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart

Fotografie

Claudia Kempf, Wuppertal

Volkswagen AG, Wolfsburg

AUDI AG, Ingolstadt

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart

ŠKODA AUTO a.s., Mladá Boleslav, Tschechien

SEAT S.A., Martorell, Spanien

Bentley Motors Ltd, Crewe, Großbritannien

Automobili Lamborghini S.p.A.,

Sant'Agata Bolognese, Italien

Ducati Motor Holding S.p.A, Bologna, Italien

Scania AB, Södertälje, Schweden

MAN Truck & Bus AG, München

Gestalterische Konzeption

Simone Leonhardt, Frankfurt am Main

Gesamtherstellung

IThaus Münster GmbH & Co. KG, Kornwestheim

Inhouse produziert mit FIRE.sys

Rechtlicher Hinweis

Dieser Geschäftsbericht enthält zukunftsbezogene Aussagen. Diese Aussagen basieren auf gegenwärtigen Annahmen und Einschätzungen der Porsche Automobil Holding SE oder aus Drittquellen. Verschiedene bekannte wie auch unbekannte Risiken, Ungewissheiten und auch andere Faktoren können dazu führen, dass die tatsächlichen Entwicklungen und Ergebnisse der Porsche Automobil Holding SE und des Porsche SE Konzerns von den hier gegebenen Einschätzungen (sowohl positiv als auch negativ) wesentlich abweichen. Die Porsche Automobil Holding SE kann keine Garantie dafür geben, dass die Erwartungen oder Ziele erreicht werden.

Wir übernehmen keine über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehende Verpflichtung, die in diesem Bericht getroffenen zukunftsbezogenen Aussagen zu aktualisieren.

Der Geschäftsbericht verweist mittels Hinweisen bzw. Verlinkungen auf Internetseiten mit weiterführenden Informationen außerhalb dieser Publikation. Dies erfolgt lediglich ergänzend und dient ausschließlich dem vereinfachten Zugang zu Informationen. Die auf den entsprechenden Internetseiten enthaltenen Informationen sind nicht Bestandteil dieses Geschäftsberichts.

Dieser Geschäftsbericht liegt auch in englischer Übersetzung vor. Bei Abweichungen geht die deutsche maßgebliche Fassung des Dokuments der englischen Übersetzung vor.

Aus technischen Gründen kann es zu Abweichungen zwischen den in diesem Dokument enthaltenen und den aufgrund gesetzlicher Vorgaben veröffentlichten Rechnungslegungsunterlagen kommen.

Dieses Dokument wurde nur zu Informationszwecken erstellt und stellt somit weder eine Anlageberatung noch ein Angebot zum Kauf, Verkauf oder der Zeichnung von Wertpapieren irgendwelcher Art oder die Aufforderung zur Abgabe eines solchen Angebots dar.

Finanzkalender

21. März 2024

Bilanzpresse- und Analystenkonferenz

14. Mai 2024

Konzernquartalsmitteilung 1. Quartal 2024

11. Juni 2024

Ordentliche Hauptversammlung 2024

13. August 2024

Halbjahresfinanzbericht 2024

13. November 2024

Konzernquartalsmitteilung 3. Quartal 2024

Porsche Automobil Holding SE
Investor Relations
Postfach
70432 Stuttgart
Deutschland
Telefon +49(0)711 911-244 20
Fax +49(0)711 911-118 19
InvestorRelations@porsche-se.com
www.porsche-se.com