

Geschäftsbericht

2016

The image features a large, light gray number '2016' in the background. Overlaid on this is a smaller, brown-outlined number '2016'. A thin vertical line extends downwards from the bottom right corner of the brown-outlined '6'.

## Wesentliche Kennzahlen

		2016 IFRS	2015 IFRS	2014 IFRS
<b>Porsche SE Konzern</b>				
Bilanzsumme	Mio. €	28.365	27.591 <sup>1</sup>	30.157
Eigenkapital	Mio. €	27.894	27.077 <sup>1</sup>	29.187
At Equity bewertete Anteile	Mio. €	26.760	25.574 <sup>1</sup>	27.405
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	Mio. €	1.449	-471 <sup>1</sup>	3.441
Personalaufwand	Mio. €	12	15	15
Finanzergebnis	Mio. €	-20	19	-76
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	1.382	-491 <sup>1</sup>	3.294
Ergebnis nach Steuern	Mio. €	1.374	-308 <sup>1</sup>	3.035
Ergebnis je Stammaktie <sup>2</sup>	€	4,48	-1,01 <sup>1</sup>	9,90
Ergebnis je Vorzugsaktie <sup>2</sup>	€	4,49	-1,00 <sup>1</sup>	9,91
Nettoliquidität am 31. Dezember	Mio. €	1.299	1.704	2.267
Mitarbeiter am 31. Dezember		30	32	31
		2016 HGB	2015 HGB	2014 HGB
<b>Porsche SE</b>				
Jahresfehlbetrag/-überschuss	Mio. €	-70	871	193
Bilanzgewinn	Mio. €	308	436	615
Dividende je Stammaktie	€	1,004 <sup>3</sup>	1,004	2,004
Dividende je Vorzugsaktie	€	1,010 <sup>3</sup>	1,010	2,010

<sup>1</sup> Inklusive rückwirkender Anpassung der at Equity-Bilanzierung aufgrund neuer Erkenntnisse zur Kaufpreisallokation für zusätzlich erworbene at Equity bewertete Anteile

<sup>2</sup> Unverwässert und verwässert

<sup>3</sup> Vorschlag an die Hauptversammlung der Porsche SE

# PORSCHE SE

## Kerninvestment

Anteil an Stammaktien: 52,2%  
(Entspricht Anteil am gezeichneten Kapital: 30,8%)

# VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT



Volkswagen



Audi



SEAT



ŠKODA



BENTLEY



BUGATTI



LAMBORGHINI



PORSCHE



DUCATI



Nutzfahrzeuge



SCANIA



MAN

# VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES

AKTIENGESELLSCHAFT

## Weitere Beteiligung

Anteil am Gesamtkapital: ~ 10%

**INRIX**



# 2016

„Die Porsche SE hat sich als  
Finanzholding bewährt und zeichnet sich  
durch eine auf Nachhaltigkeit  
ausgerichtete Dividendenpolitik aus.“

Hans Dieter Pötsch

## 1

## 7 An unsere Aktionäre

10 Brief an unsere Aktionäre

12 **Verwaltungsorgane der  
Porsche Automobil Holding SE  
und deren Mandate**

20 Bericht des Aufsichtsrats

30 **Corporate Governance Bericht**42 **Porsche SE Aktie**

## 2

47 Konzernlagebericht  
und Lagebericht  
der Porsche Automobil  
Holding SE50 **Grundlagen des Konzerns**52 **Wirtschaftsbericht**52 Wesentliche Ereignisse und  
Entwicklungen im Porsche SE Konzern64 Wesentliche Ereignisse und  
Entwicklungen im Volkswagen Konzern

79 Geschäftsverlauf

85 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

93 Porsche Automobil Holding SE  
(Jahresabschluss nach HGB)100 Nachhaltige Wertsteigerung im  
Porsche SE Konzern100 Nachhaltige Wertsteigerung im  
Volkswagen Konzern115 Gesamtaussage zur wirtschaftlichen  
Lage der Porsche SE  
sowie des Porsche SE Konzerns116 **Vergütungsbericht**140 **Chancen und Risiken  
der zukünftigen Entwicklung**172 **Veröffentlichung der Erklärung  
zur Unternehmensführung**173 **Ereignisse nach dem Bilanzstichtag**174 **Prognosebericht und Ausblick**

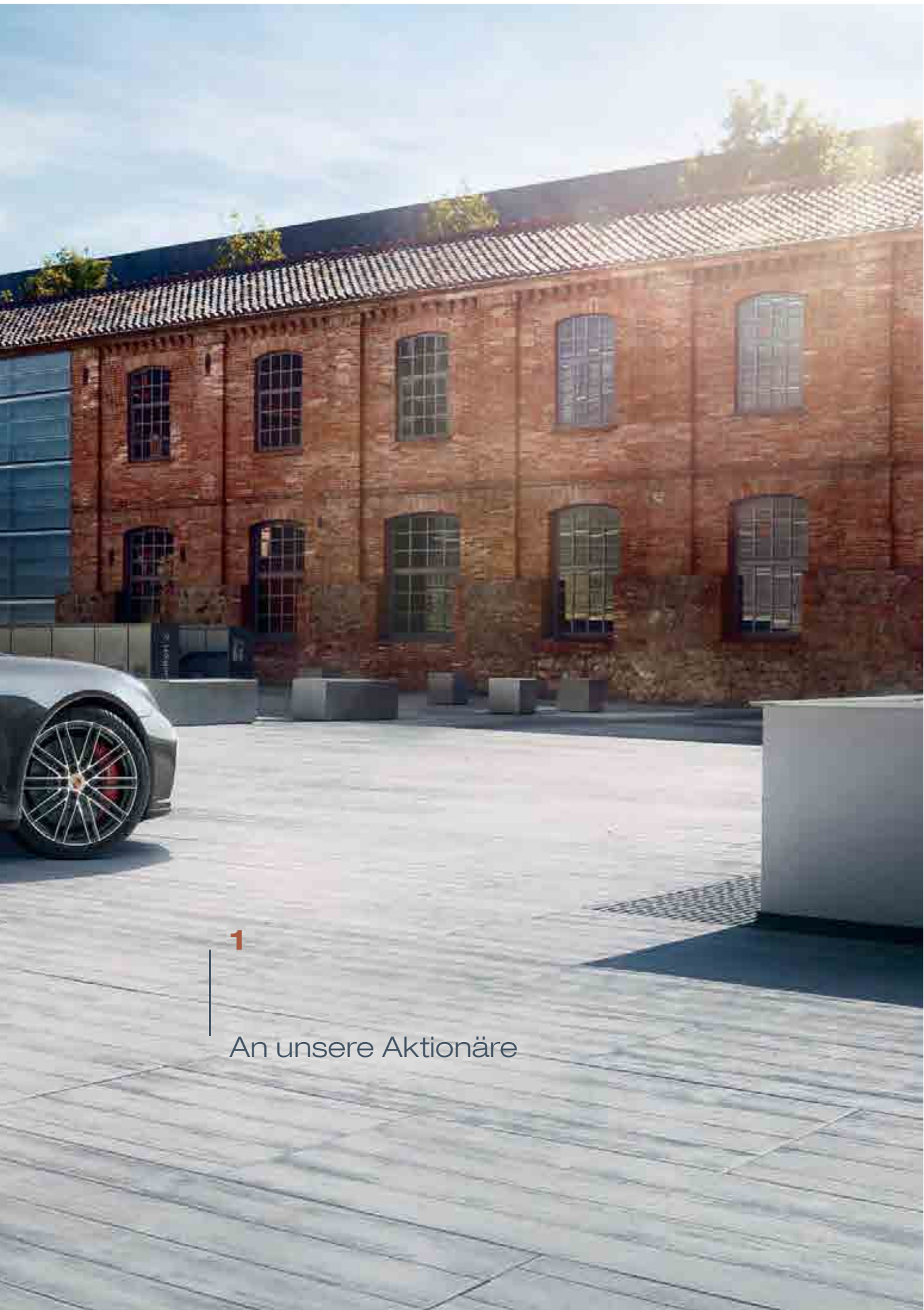


<b>181</b>	<b>Konzernabschluss</b>
185	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
186	Konzern-Gesamtergebnisrechnung
187	Konzernbilanz
188	Konzern-Kapitalflussrechnung
189	Konzern-Eigenkapitalpiegel
190	Konzernanhang
277	Versicherung der gesetzlichen Vertreter (Bilanzzeit)
278	Bestätigungsvermerk des Konzernabschlussprüfers



Porsche Panamera Turbo





1

An unsere Aktionäre



# 1

## An unsere Aktionäre

10	<b>Brief an unsere Aktionäre</b>
12	<b>Verwaltungsorgane der Porsche Automobil Holding SE und deren Mandate</b>
20	<b>Bericht des Aufsichtsrats</b>
30	<b>Corporate Governance Bericht</b>
42	<b>Porsche SE Aktie</b>

## Brief an unsere Aktionäre

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

die Porsche SE wurde vor knapp zehn Jahren, im November 2007, im Wege des Formwechsels gegründet. Sie hat sich in diesem Zeitraum, trotz aller Höhen und Tiefen, positiv entwickelt. Ich möchte vier zentrale Aspekte hervorheben: Die Porsche SE hält die Mehrheit der Stammaktien der Volkswagen AG und ist für Europas größten Automobilkonzern ein stabiler Ankeraktionär. Die Einbringung der Porsche AG in den Volkswagen Konzern hat sich als sinnvoll erwiesen, denn der Sportwagenhersteller entwickelt sich unter dem Konzerndach von Volkswagen dynamisch und erfolgreich weiter. Die Porsche SE selbst hat sich als Finanzholding bewährt und zeichnet sich unter anderem durch eine auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Dividendenpolitik aus. Zudem hat unser Unternehmen bislang alle Vorwürfe der angeblichen Marktmanipulation seitens der Stuttgarter Staatsanwaltschaft im Zusammenhang mit dem Aufbau der Beteiligung an der Volkswagen AG erfolgreich abgewehrt. Soweit in Zivilklagen in diesem Zusammenhang entschieden wurde, konnten diese ebenfalls abgewehrt werden.

Für 2016 konnte die Porsche SE wieder schwarze Zahlen schreiben. Das Konzernergebnis nach Steuern liegt bei 1,37 Mrd. Euro. Dieses beinhaltet ein Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen in Höhe von 1,45 Mrd. Euro; hierzu hat Volkswagen 1,47 Mrd. Euro beigetragen. Das Eigenkapital des Porsche SE Konzerns ist zum 31. Dezember 2016 auf insgesamt 27,89 Mrd. Euro gestiegen. Die Nettoliquidität betrug zum Ende des vergangenen Geschäftsjahres 1,30 Mrd. Euro.

Auch 2016 haben wir die Suche nach geeigneten Investitionsobjekten fortgesetzt. Unverändert besteht unser Ziel darin, die Porsche SE als Finanzinvestor und bevorzugten Beteiligungspartner im Markt zu etablieren. Wir wollen mit einem ausgewogenen Risikoprofil eine nachhaltige Wertsteigerung für unsere Aktionäre erreichen. Vor diesem Hintergrund haben wir uns weiterhin intensiv mit der Frage beschäftigt, welche technischen Möglichkeiten und Geschäftsmodelle für die Mobilität der Zukunft eine Rolle spielen könnten. Dabei haben wir mehrere Unternehmen evaluiert und unser Netzwerk weiter ausgebaut.

Auf der juristischen Seite waren wir im vergangenen Jahr insgesamt sehr erfolgreich: Zuletzt hatte der Bundesgerichtshof im Dezember 2016 die Beschwerde unserer juristischen Gegner gegen die Nichtzulassung der Revision in einer Klage von ursprünglich über 1,3 Mrd. Euro zurückgewiesen.



**Hans Dieter  
Pötsch**  
Vorsitzender des  
Vorstands

Nachdem wir bereits in den vorherigen Jahren mehrere Verfahren mit geringeren Klagesummen für uns entschieden hatten, konnten wir damit erstmals eine Klage in Milliardenhöhe erfolgreich abwehren. Zudem hat das Landgericht Stuttgart die ehemaligen Vorstände der Porsche SE nach intensiver, mehrmonatiger Beweisaufnahme von allen gegen sie erhobenen Vorwürfen wegen des Verdachts der informationsgestützten Marktmanipulation freigesprochen und die beantragte Verhängung einer Geldbuße gegen die Porsche SE abgelehnt. Insgesamt sind derzeit noch sieben Zivilklagen wegen angeblicher Marktmanipulation gegen die Porsche SE anhängig. Außerdem sieht sich die Porsche SE mit Klagen von Anlegern im Zusammenhang mit der Dieseldisput thematisiert konfrontiert. Wir halten sämtliche Vorwürfe für unbegründet und werden uns weiterhin mit allen juristischen Mitteln zur Wehr setzen.

In den vergangenen Jahren haben wir immer wieder darauf hingewiesen, dass die Dividendenpolitik der Porsche SE auf Nachhaltigkeit ausgerichtet ist. An diesem Grundsatz wollen wir weiterhin festhalten. Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche SE schlagen daher für das Geschäftsjahr 2016 eine Dividende je Vorzugsaktie von 1,01 Euro vor. Die Stammaktionäre sollen 1,004 Euro je Aktie erhalten. Den Dividendenvorschlag werden wir der ordentlichen Hauptversammlung am 30. Mai 2017 in Stuttgart zur Entscheidung vorlegen.

Auf der Grundlage ihrer derzeitigen Konzernstruktur geht die Porsche SE für das Geschäftsjahr 2017 von einem positiven Konzernergebnis nach Steuern zwischen 2,1 Mrd. Euro und 3,1 Mrd. Euro aus. Diese Prognose basiert insbesondere auf den Erwartungen des Volkswagen Konzerns zu seiner künftigen Entwicklung und der weiterhin bestehenden Unsicherheiten in Bezug auf mögliche Sondereffekte im Zusammenhang mit der Dieseldisput thematisiert. Zudem strebt die Porsche SE eine positive Nettoliquidität an, die sich zum 31. Dezember 2017 ohne Berücksichtigung künftiger Investitionen voraussichtlich zwischen 1,0 Mrd. Euro und 1,5 Mrd. Euro bewegen wird.

Wir sind überzeugt, dass sich die Porsche SE auch in Zukunft positiv entwickeln wird. Dabei setzen wir auch im Geschäftsjahr 2017 auf Ihr Vertrauen und Ihre Unterstützung.

A handwritten signature in blue ink that reads "Hans Dieter Pötsch". The signature is written in a cursive, slightly stylized font.

Hans Dieter Pötsch

## Verwaltungsorgane der Porsche Automobil Holding SE und deren Mandate

### Mitglieder des Aufsichtsrats

#### **Dr. Wolfgang Porsche**

Diplomkaufmann  
Vorsitzender

#### Mandate:

- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart (Vorsitz)
- Volkswagen AG, Wolfsburg
- AUDI AG, Ingolstadt
- Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg
- Familie Porsche AG Beteiligungsgesellschaft, Salzburg (Vorsitz)
- Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading
- Porsche Cars North America Inc., Wilmington
- Porsche Ibérica S.A., Madrid
- Porsche Italia S.p.A., Padua
- Schmittenhöhebahn Aktiengesellschaft, Zell am See

#### **Uwe Hück\***

Stellvertretender Vorsitzender  
Stellvertretender Vorsitzender des  
SE-Betriebsrats der  
Porsche Automobil Holding SE  
Vorsitzender des Gesamt- und  
Konzernbetriebsrats der  
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG  
Vorsitzender des Betriebsrats  
Zuffenhausen / Ludwigsburg / Sachsenheim

#### Mandate:

- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart (stv. Vorsitz)
- Volkswagen AG, Wolfsburg

\* Arbeitnehmervertreter

Stand: 31. Dezember 2016; auf die Erläuterungen zur künftigen Besetzung des Aufsichtsrats in Anhangangabe [26] wird verwiesen.

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

**Berthold Huber\***

Präsident IndustriALL Global Union  
(bis Oktober 2016)

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt (stv. Vorsitz)

**Prof. Dr. Ulrich Lehner**

Mitglied des Gesellschafterausschusses  
der Henkel AG & Co. KGaA

Mandate:

- Deutsche Telekom AG, Bonn (Vorsitz)
- E.ON SE, Düsseldorf (stv. Vorsitz)
- thyssenkrupp AG, Essen (Vorsitz)
- Henkel AG & Co. KGaA, Düsseldorf

**Peter Mosch\***

Mitglied des SE-Betriebsrats der  
Porsche Automobil Holding SE  
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats  
der AUDI AG

Mandate:

- Volkswagen AG, Wolfsburg
- AUDI AG, Ingolstadt
- Audi Pensionskasse-Altersversorgung  
der AUTO UNION GmbH, VVaG, Ingolstadt

**Bernd Osterloh\***

Vorsitzender des SE-Betriebsrats der  
Porsche Automobil Holding SE  
Vorsitzender des Gesamt- und Konzern-  
betriebsrats der Volkswagen AG

Mandate:

- Autostadt GmbH, Wolfsburg
- Volkswagen AG, Wolfsburg
- Wolfsburg AG, Wolfsburg
- Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg
- Allianz für die Region GmbH, Braunschweig
- VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg
- Volkswagen Immobilien GmbH, Wolfsburg
- Volkswagen Truck & Bus GmbH, Braunschweig
- SEAT, S.A., Martorell
- ŠKODA Auto a.s., Mladá Boleslav

**Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Ferdinand K. Piëch**

Diplom-Ingenieur ETH

**Dr. Hans Michel Piëch**

Rechtsanwalt

Mandate:

- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
- Volkswagen AG, Wolfsburg
- AUDI AG, Ingolstadt
- Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg
- Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading
- Porsche Cars North America Inc., Wilmington
- Porsche Ibérica S.A., Madrid
- Porsche Italia S.p.A., Padua
- Volksooper Wien GmbH, Wien
- Schmittenhöhebahn Aktiengesellschaft, Zell am See

**Hans-Peter Porsche**

Ingenieur

Mandate:

- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
- FAP Beteiligungen AG, Salzburg (Vorsitz)
- Familie Porsche AG Beteiligungsgesellschaft, Salzburg (stv. Vorsitz)
- Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg

**Dr. Ferdinand Oliver Porsche**

Beteiligungsmanagement

Mandate:

- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
- Volkswagen AG, Wolfsburg
- AUDI AG, Ingolstadt
- Porsche Lizenz- und Handelsgesellschaft mbH & Co. KG, Ludwigsburg
- Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg
- PGA S.A., Paris
- Volkswagen Truck & Bus GmbH, Braunschweig

**Hansjörg Schmierer\***

Geschäftsführer IG Metall Stuttgart

Mandate:

- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart

\* Arbeitnehmervertreter

Stand: 31. Dezember 2016; auf die Erläuterungen zur künftigen Besetzung des Aufsichtsrats in Anhangangabe [26] wird verwiesen.

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



**Werner Weresch\***

Mitglied des SE-Betriebsrats der  
Porsche Automobil Holding SE  
Mitglied des Konzernbetriebsrats und Mitglied  
des Gesamtbetriebsrats der  
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG  
Stellvertretender Vorsitzender des Betriebsrats  
Zuffenhausen / Ludwigsburg / Sachsenheim  
Vertrauenskörperleiter

## Mandate:

- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart

**Aktuelle Ausschüsse des  
Aufsichtsrats der  
Porsche Automobil Holding SE  
und ihre Mitglieder****Präsidialausschuss:**

- Dr. Wolfgang Porsche (Vorsitz)
- Uwe Hück (stv. Vorsitz)
- Bernd Osterloh
- Dr. Hans Michel Piëch

**Prüfungsausschuss:**

- Prof. Dr. Ulrich Lehner (Vorsitz)
- Uwe Hück (stv. Vorsitz)
- Bernd Osterloh
- Dr. Ferdinand Oliver Porsche

**Nominierungsausschuss:**

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

**Investitionsausschuss:**

- Dr. Wolfgang Porsche (Vorsitz)
- Uwe Hück (stv. Vorsitz)
- Prof. Dr. Ferdinand K. Piëch
- Bernd Osterloh

## Mitglieder des Vorstands

### Hans Dieter Pötsch

Vorsitzender des Vorstands der  
Porsche Automobil Holding SE  
Vorstand für Finanzen der  
Porsche Automobil Holding SE

Aufsichtsratsvorsitzender der Volkswagen AG

Mandate:

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

### Dr. Manfred Döss

Recht und Compliance  
Mitglied des Vorstands der  
Porsche Automobil Holding SE

**Matthias Müller**

Strategie und Unternehmensentwicklung  
Mitglied des Vorstands der  
Porsche Automobil Holding SE

Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen AG

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt (Vorsitz)
- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
- Volkswagen Truck & Bus GmbH,  
Braunschweig (Vorsitz)
- ŠKODA Auto a.s., Mladá Boleslav
- Volkswagen (China) Investment Company Ltd.,  
Beijing (Vorsitz)

**Philipp von Hagen**

Beteiligungsmanagement  
Mitglied des Vorstands der  
Porsche Automobil Holding SE

Mandate:

- INRIX Inc., Kirkland, Washington

Stand: 31. Dezember 2016

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



**Dr. Manfred Döss**  
Recht und Compliance  
Mitglied des Vorstands



**Matthias Müller**  
Strategie und  
Unternehmensentwicklung  
Mitglied des Vorstands

**Hans Dieter Pötsch**  
Vorsitzender des Vorstands  
und Finanzvorstand

**Philipp von Hagen**  
Beteiligungsmanagement  
Mitglied des Vorstands



## Bericht des Aufsichtsrats



Sehr geehrte Damen und Herren,

die Porsche SE versteht sich als langfristig denkender und strategisch handelnder Ankerinvestor der Volkswagen AG. Strategisch und operativ hat sich unser Kerninvestment im Geschäftsjahr 2016 positiv entwickelt. So konnte der Volkswagen Konzern die strategische Neuausrichtung des Unternehmens vorantreiben und zudem seine Auslieferungen auf 10,3 Millionen Fahrzeuge steigern. Wir sind weiterhin davon überzeugt, dass der Volkswagen Konzern mit seinen zwölf Marken ein erhebliches Wertsteigerungspotenzial besitzt. Die fortschreitende Bewältigung der Dieseldematik im Volkswagen Konzern schafft die Grundlage für die Fokussierung der Kräfte des Volkswagen Konzerns auf die Realisierung dieses Potenzials.

Die Porsche SE konnte im Hinblick auf die gegen sie gerichteten Schadensersatzklagen mehrerer Hedgefonds auch im Geschäftsjahr 2016 weitere Etappensiege erzielen: Die Nichtzulassungsbeschwerden mehrerer Hedgefonds, deren Schadensersatzklagen mit einer Klagesumme von ursprünglich insgesamt über 1,3 Mrd. Euro beim Landgericht Stuttgart sowie Oberlandesgericht Stuttgart abgewiesen worden waren, wurde durch den Bundesgerichtshof mit Beschluss vom 15. November 2016 zurückgewiesen. Die Entscheidung zugunsten der Porsche SE ist rechtskräftig. Damit wurde erstmals eine Klage in Milliardenhöhe gegen die Porsche SE rechtskräftig abgewiesen.

Auch in den Strafverfahren hat sich die Rechtsauffassung der Porsche SE als richtig erwiesen: Am 18. März 2016 sprach das Landgericht Stuttgart die ehemaligen Vorstandsmitglieder der Porsche SE vom Vorwurf der Marktmanipulation frei und lehnte die beantragte Verhängung einer Geldbuße gegen die Porsche SE ab. Die Entscheidung ist mittlerweile rechtskräftig. Die Anklage gegen einen ehemaligen Mitarbeiter der Porsche SE wurde von der Staatsanwaltschaft zurückgenommen.

Als Folge der Dieseldematik wurden auch gegen die Porsche SE selbst Schadensersatzklagen erhoben. Beim Landgericht Stuttgart und beim Landgericht Braunschweig wurden im Laufe des Geschäftsjahres 2016 Schadensersatzklagen mit einer Klagesumme von insgesamt rund 900 Mio. Euro anhängig gemacht. Begründet werden die Klagen mit einer angeblich pflichtwidrig unterlassenen Ad-hoc-Mitteilung der Porsche SE im Zusammenhang mit der Dieseldematik im Volkswagen Konzern. Die Porsche SE hält diese Klagen für unbegründet.



**Dr. Wolfgang  
Porsche**  
Vorsitzender des  
Aufsichtsrats

Während des gesamten Geschäftsjahres befasste sich der Aufsichtsrat mit der wirtschaftlichen Situation sowie der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Porsche SE und der mit ihr gemäß § 15 AktG verbundenen Unternehmen und nahm die ihm nach Gesetz und Satzung obliegenden Beratungs- und Überwachungsaufgaben wahr.

Der Aufsichtsrat tagte im abgelaufenen Geschäftsjahr in vier ordentlichen und zwei außerordentlichen Sitzungen. Ferner wurden einzelne Beschlüsse im Wege von Umlaufverfahren gefasst. Im Falle ihrer Abwesenheit bei den Sitzungen haben die Aufsichtsratsmitglieder zum Teil durch schriftliche Stimmabgabe an der Beschlussfassung mitgewirkt.

#### **Zusammenarbeit zwischen dem Aufsichtsrat und dem Vorstand**

Der Aufsichtsrat wurde im Rahmen seiner Beratungs- und Überwachungsaufgaben während des Geschäftsjahres anhand schriftlicher Berichte des Vorstands sowie mündlich in Sitzungen über die Unternehmensentwicklung informiert. Im Fokus der Berichterstattung standen insbesondere die wirtschaftliche Lage der Porsche SE, der Geschäftsverlauf, die Geschäftspolitik und die Entwicklung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie der Stand der verschiedenen Rechtsstreitigkeiten. Der Aufsichtsrat hat in die ihm vorgelegten wesentlichen Planungs- und Abschlussunterlagen Einsicht genommen und sich von deren Richtigkeit und Angemessenheit überzeugt. Er prüfte und erörterte alle ihm unterbreiteten Berichte und Unterlagen im gebotenen Maß und hinterfragte diese kritisch. Darüber hinaus stand der Aufsichtsratsvorsitzende im Berichtszeitraum in kontinuierlichem Kontakt mit dem Vorstand.

Der Aufsichtsrat befasste sich mit grundsätzlichen Fragen der Unternehmensplanung, insbesondere der Finanz-, Investitions- und Personalplanung. Er stimmte nach eingehender Prüfung sämtlichen Angelegenheiten zu, die ihm vom Vorstand entsprechend der Mitbestimmungsvereinbarung, der Satzung oder der Geschäftsordnung des Vorstands zur Beschlussfassung oder Zustimmung vorgelegt wurden. Solche Angelegenheiten waren im Plenum unter anderem das Stimmverhalten der Gesellschaft in der ordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG bezüglich der Entlastung der Verwaltung für das Geschäftsjahr 2015 und der Wahl von vier Mitgliedern des Aufsichtsrats der Volkswagen AG.

Der Aufsichtsrat hat überwacht, dass der Vorstand die Geschäfte ordnungsgemäß führte. Die Überwachung bezog sich auch auf angemessene Maßnahmen zur Risikoversorge und Compliance. Der Aufsichtsrat hat ferner überwacht, dass der Vorstand die ihm nach § 91 Abs. 2 AktG obliegenden Maßnahmen in geeigneter Form getroffen hat und dass das danach einzurichtende Risikoüberwachungssystem effektiv arbeitet.

### **Schwerpunkte der Überwachungs- und Beratungstätigkeit des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2016**

Aufgrund der Verschiebung der Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses aufgrund der Dieselthematik im Volkswagen Konzern fand die erste Sitzung des Geschäftsjahres am 25. April 2016 statt. Im März 2016 wurde im Wege eines Umlaufverfahrens über die in diesem Zusammenhang erforderliche Aktualisierung der Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex gemäß § 161 Abs. 1 AktG beschlossen.

In der ersten Sitzung des Geschäftsjahres befasste sich der Aufsichtsrat insbesondere mit dem Jahres- und Konzernabschluss sowie dem mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2015 und informierte sich über die Dieselthematik im Volkswagen Konzern. Des Weiteren berichtete der Vorstand über den Stand der in Deutschland anhängigen Schadensersatzklagen sowie über das durch Freispruch am 18. März 2016 beendete Strafverfahren wegen des Verdachts der informationsgestützten Marktmanipulation gegen ehemalige Vorstandsmitglieder der Porsche SE. Schließlich befasste sich der Aufsichtsrat mit der jährlichen Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex.

In der außerordentlichen Sitzung am 13. Mai 2016 standen insbesondere die Beschlussvorschläge an die ordentliche Hauptversammlung der Porsche SE am 29. Juni 2016 auf der Tagesordnung.

Die nächste außerordentliche Sitzung fand am 6. Juni 2016 statt, in der sich der Aufsichtsrat mit der am 22. Juni 2016 stattfindenden ordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG beschäftigte.

In der zweiten ordentlichen Sitzung am 28. Juni 2016 befasste sich der Aufsichtsrat mit der am darauffolgenden Tag stattfindenden ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft. Darüber hinaus befasste sich der Aufsichtsrat mit der Entwicklung der Dieselthematik im Volkswagen Konzern und dem Stand der in Deutschland gegen die Porsche SE anhängigen Schadensersatzklagen sowie Anfechtungs- und Auskunftserzwingungsverfahren im Zusammenhang mit der Hauptversammlung der Gesellschaft. Hierbei wurde insbesondere thematisiert, dass der Bundesgerichtshof die Nichtzulassungsbeschwerde gegen Beschlüsse der Hauptversammlung vom 30. April 2013 zurückgewiesen hat und damit das Urteil des Oberlandesgerichts Stuttgart vom 8. Juli 2015 zugunsten der Porsche SE rechtskräftig ist. Des Weiteren beschäftigte sich der Aufsichtsrat mit dem Vorlagebeschluss des Landgerichts Hannover nach dem Kapitalleger-Musterverfahrensgesetz, mit dem damals insgesamt 83 von den Klägern geltend gemachte Feststellungsziele im Zusammenhang mit angeblicher Marktmanipulation und angeblicher unzutreffender Kapitalmarktinformation im Rahmen des Erwerbs der Beteiligung an der Volkswagen AG dem Oberlandesgericht Celle zur Entscheidung vorgelegt worden sind. Außerdem beschloss der Aufsichtsrat in der zweiten ordentlichen Sitzung am 28. Juni 2016 eine Anpassung der Geschäftsordnung für den Vorstand der Gesellschaft.

In der dritten ordentlichen Sitzung am 26. September 2016 diskutierte der Aufsichtsrat die Geschäftslage der Gesellschaft und den Status der Rechtsstreitigkeiten und Verfahren. Schwerpunkt bildeten hierbei die bei den Landgerichten Stuttgart und Braunschweig anhängig gemachten Schadensersatzklagen wegen angeblich pflichtwidrig unterlassener Ad-hoc-Mitteilung im Zusammenhang mit der Dieselthematik. In rund



161 Klagen werden Schadensersatzansprüche in Höhe von ca. 900 Mio. Euro behauptet. Die Gesellschaft hält die behaupteten Ansprüche für unbegründet und teilweise auch für unzulässig.

In der vierten ordentlichen Sitzung des Aufsichtsrats, die am 23. November 2016 stattfand, beschäftigte sich das Gremium mit der Unternehmensplanung 2017 bis 2019, dem Stand der in Deutschland gegen die Porsche SE anhängigen Schadensersatzklagen und der Corporate Governance.

### **Effiziente Arbeit in den Ausschüssen des Aufsichtsrats**

Zur Wahrnehmung seiner Aufgaben hat der Aufsichtsrat im Berichtszeitraum insgesamt vier Ausschüsse eingerichtet. Dies sind der Präsidialausschuss, der Prüfungsausschuss, der Nominierungsausschuss sowie der Investitionsausschuss.

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

### **Präsidialausschuss**

Der Präsidialausschuss entscheidet in Eilfällen über zustimmungspflichtige Geschäfte sowie über Abschluss, Änderung und Aufhebung von Anstellungsverträgen der Vorstandsmitglieder, soweit nicht die Festsetzung der Vergütung oder deren Herabsetzung betroffen ist. Außerdem erarbeitet der Präsidialausschuss für jedes abgelaufene Geschäftsjahr unter Berücksichtigung der jeweiligen Geschäfts- und Ertragslage und basierend auf der individuellen Leistung des einzelnen Vorstandmitglieds einen Vorschlag für die individuelle Höhe der variablen Vergütung, soweit eine solche mit der Porsche SE vereinbart ist. Dieser Vorschlag wird dem Aufsichtsrat der Porsche SE zur Entscheidung vorgelegt.

Der Präsidialausschuss setzt sich aus dem Aufsichtsratsvorsitzenden, seinem Stellvertreter und jeweils einem aus der Mitte des Aufsichtsrats zu wählenden Anteilseignervertreter und Arbeitnehmervertreter zusammen. Neben dem Aufsichtsratsvorsitzenden Herrn Dr. Wolfgang Porsche sowie dessen Stellvertreter Herrn Uwe Hück gehören Herr Dr. Hans Michel Piëch als Vertreter der Anteilseigner und Herr Bernd Osterloh als Vertreter der Arbeitnehmer dem Präsidialausschuss an. Der Präsidialausschuss tagte im Geschäftsjahr 2016 viermal, und zwar jeweils unmittelbar vor den ordentlichen Aufsichtsratssitzungen. Dabei wurden neben personellen Angelegenheiten des Vorstands die jeweiligen Tagesordnungspunkte der anschließenden Aufsichtsratssitzungen erörtert. Über die Arbeit des Präsidialausschusses wurde dem Aufsichtsratsplenum regelmäßig berichtet. Der Vermittlungsausschuss musste nicht einberufen werden.

### **Prüfungsausschuss**

Der Prüfungsausschuss unterstützt den Aufsichtsrat bei der Überwachung der Geschäftsführung und befasst sich insbesondere mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionsystems, der Abschlussprüfung, hier insbesondere der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers und der vom Abschlussprüfer zusätzlich erbrachten Leistungen, der Erteilung des Prüfungsauftrags an den Abschlussprüfer, der Bestimmung von Prüfungsschwerpunkten und der Honorarvereinbarung sowie der Compliance.

Der Prüfungsausschuss besteht aus vier Mitgliedern, Herrn Prof. Dr. Ulrich Lehner als Vorsitzendem sowie den Herren Uwe Hück, Bernd Osterloh und Herrn Dr. Ferdinand Oliver Porsche. Der Prüfungsausschuss tagte im Geschäftsjahr 2016 viermal und berichtete dem Aufsichtsratsplenum regelmäßig über seine Tätigkeit.

In der Sitzung am 25. April 2016 befasste sich der Prüfungsausschuss schwerpunktmäßig mit dem Jahres- und Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2015, dem mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefassten Konzernlagebericht und dem Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands. Ferner behandelte der Prüfungsausschuss unter anderem den aktuellen Risiko-Bericht sowie den Bericht über die steuerlichen Angelegenheiten der Gesellschaft und befasste sich mit dem internen Kontrollsystem als Teil des operativen Risikomanagements, dem Status der europarechtlichen und nationalen Neuregelungen zur Abschlussprüfung, dem Status der internen Revision und der Empfehlung zur Wahl des Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2016. Außerdem ließ sich der Prüfungsausschuss über den Stand der Rechtsstreitigkeiten und Verfahren berichten. In der darauf folgenden Sitzung am 1. Juni 2016 behandelte der Prüfungsausschuss insbesondere die Konzernquartalsmitteilung zum 1. Quartal 2016, den aktuellen Risiko-Bericht und den Bericht über die steuerlichen Angelegenheiten der Gesellschaft (Steuer-Bericht) für das erste Quartal. Darüber hinaus ließ sich der Prüfungsausschuss über den Status der internen Revision und den Stand der Rechtsstreitigkeiten und Verfahren unterrichten. Schwerpunkt der Sitzung am 29. Juli 2016 waren der Halbjahresfinanzbericht 2016, der aktuelle Risiko-Bericht, der Steuer-Bericht für das zweite Quartal sowie der Stand der Rechtsstreitigkeiten und Verfahren. Ferner beschloss der Prüfungsausschuss die Prüfungsschwerpunkte für die Abschlussprüfung 2016. In seiner letzten Sitzung im Geschäftsjahr 2016 am 9. November 2016 befasste sich der Prüfungsausschuss unter anderem mit der Konzernquartalsmitteilung zum 3. Quartal 2016, dem aktuellen Risiko-Bericht, dem Steuer-Bericht für das dritte Quartal sowie der Organisation des Rechnungswesens der Gesellschaft. Über die Arbeit des Prüfungsausschusses wurde dem Aufsichtsratsplenum jeweils in der nächstfolgenden Sitzung berichtet.

#### **Nominierungsausschuss**

Aufgabe des Nominierungsausschusses ist das Unterbreiten von Vorschlägen an den Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern der Anteilseigner. Der Nominierungsausschuss besteht aus dem Aufsichtsratsvorsitzenden, Herrn Dr. Wolfgang Porsche, der auch Vorsitzender des Nominierungsausschusses ist, sowie aus drei weiteren Vertretern der Anteilseigner, den Herren Prof. Dr. Ferdinand K. Piëch, Dr. Hans Michel Piëch und Dr. Ferdinand Oliver Porsche. Der Nominierungsausschuss tagte im Geschäftsjahr 2016 nicht.

#### **Investitionsausschuss**

Der Investitionsausschuss bereitet Beschlüsse des Aufsichtsrats und die Behandlung von Themen im Plenum vor, die zur Umsetzung des vom Vorstand beschlossenen Investitionskonzepts erforderlich oder zweckmäßig sind, und gibt dazu Empfehlungen an den Aufsichtsrat. Mitglieder des Investitionsausschusses, der im Geschäftsjahr 2016 allerdings nicht tagte, sind neben dem Aufsichtsratsvorsitzenden Herrn Dr. Wolfgang Porsche sowie dessen Stellvertreter Herrn Uwe Hück, Herr Prof. Dr. Ferdinand K. Piëch als Vertreter der Anteilseigner und Herr Bernd Osterloh als Vertreter der Arbeitnehmer.



### **Corporate Governance**

Aufsichtsrat und Vorstand haben die Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex wiederholt und intensiv erörtert, im Mai 2016 die jährliche Entsprechenserklärung nach § 161 AktG abgegeben und den Aktionären auf der Internetseite [www.porsche-se.com](http://www.porsche-se.com) dauerhaft zugänglich gemacht. Ferner haben Vorstand und Aufsichtsrat im März 2016 unterjährig die vorhergehende Entsprechenserklärung aktualisiert. Die aktuelle Entsprechenserklärung ist im Corporate Governance-Bericht im Zusammenhang mit der auf der Internetseite der Gesellschaft veröffentlichten Erklärung zur Unternehmensführung vollständig wiedergegeben.

Entsprechend den Vorgaben des Deutschen Corporate Governance Kodex überprüft der Aufsichtsrat regelmäßig die Effizienz seiner Tätigkeit im Wege der Selbstevaluierung.

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 und der Volkswagen AG bzw. Volkswagen-Tochtergesellschaften (d. h. aller Aufsichtsratsmitglieder außer Herr Prof. Dr. Ulrich Lehner) können bei diesen Aufsichtsratsmitgliedern in Einzelfällen Interessenkonflikte entstehen.

Soweit konkrete Interessenkonflikte bestanden oder nicht sicher ausgeschlossen werden konnten, wurde dies dem Aufsichtsrat gegenüber offengelegt. Dies betraf im abgelaufenen Geschäftsjahr die Beschlussfassung zum Stimmverhalten der Gesellschaft in der Hauptversammlung der Volkswagen AG bei der Einzelentlastung der Mitglieder des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2015: Die Anteilseignervertreter, die zugleich auch Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG sind bzw. waren, und zwar die Herren Dr. Wolfgang Porsche, Prof. Dr. Ferdinand K. Piëch, Dr. Hans Michel Piëch und Dr. Ferdinand Oliver Porsche, haben sich bei der Beschlussfassung über das Stimmverhalten bezüglich der eigenen Entlastung jeweils der Stimme enthalten oder an der Abstimmung nicht teilgenommen.

### **Jahres- und Konzernabschlussprüfung für das Geschäftsjahr 2016**

Der vom Vorstand der Porsche SE aufgestellte Jahresabschluss und der Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2016 sind unter Einbeziehung der Buchführung und des mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlageberichts von der Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart, geprüft worden. Der Abschlussprüfer hat keine Einwendungen erhoben und dementsprechend für die jeweiligen Abschlüsse uneingeschränkte Bestätigungsvermerke erteilt. Der Abschlussprüfer hat folgenden Hinweis in den Bestätigungsvermerk zum Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2016 aufgenommen:

„Ohne diese Beurteilung einzuschränken, weisen wir auf folgende, bei der Prüfung festgestellte Besonderheit hin:

Wie vom Vorstand in den Abschnitten „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“, „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern“ und „Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung“ des zusammengefassten Lageberichts erläutert, war die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, als Mehrheitsaktionär der Volkswagen AG, Wolfsburg, im Geschäftsjahr 2016 insbesondere im Rahmen des ihr zuzurechnenden Ergebnisses aus at Equity bewerteten Anteilen durch negative Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der im September 2015 bei der Volkswagen AG bekannt gewordenen

Dieselthematik und die Entwicklung der anteiligen Börsenkapitalisierung der Vorzugs- und Stammaktien weiterhin beeinflusst.

Die im Geschäftsjahr 2016 im Konzernabschluss der Volkswagen AG im operativen Ergebnis erfassten negativen Sondereinflüsse in Höhe von insgesamt 6,4 Mrd. Euro insbesondere aufgrund rechtlicher Risiken im Zusammenhang mit der Dieselthematik basieren auf dem dargestellten Kenntnisstand. Aufgrund des noch nicht abgeschlossenen Stadiums der unabhängigen und umfangreichen Untersuchungen, sowie der Vielschichtigkeit der einzelnen Einflussfaktoren und den noch andauernden Abstimmungen mit den Behörden unterliegen die auf Ebene des Volkswagen Konzerns gebildeten Rückstellungen sowie die dort angegebenen Eventualverbindlichkeiten und die weiteren latenten Rechtsrisiken zum Teil erheblichen Einschätzungsrisiken.

Bezüglich der Beteiligung an der Volkswagen AG sieht der Vorstand der Porsche Automobil Holding SE derzeit ein erhöhtes Risiko einer weiteren Belastung des anteilig zugerechneten Ergebnisses infolge der Dieselthematik und der damit verbundenen Unsicherheiten. Solche bestehen hinsichtlich der Angemessenheit der im Konzernabschluss der Volkswagen AG gebildeten Rückstellungen oder der Auswirkungen aus der Dieselthematik auf das operative Geschäft und/oder die Finanzierungskosten des Volkswagen Konzerns, die über das in der Planung unterstellte Ausmaß hinausgehen. Da der Werthaltigkeitstest der Beteiligung an der Volkswagen AG auf der aktuellen Planung des Volkswagen Konzerns basiert, kann sich aus unerwarteten weiteren Belastungen zudem eine Wertminderung der Beteiligung an der Volkswagen AG ergeben.

Rechtsrisiken aus gegen die Porsche Automobil Holding SE im Zusammenhang mit der Dieselthematik geltend gemachten Ansprüchen können sich ebenfalls auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der Porsche Automobil Holding SE auswirken.“

Das Ergebnis des Porsche SE Konzerns im Geschäftsjahr 2016 beläuft sich vor Steuern auf 1.382 Mio. Euro. Das Ergebnis nach Steuern beträgt 1.374 Mio. Euro. Der Jahresabschluss der Porsche SE weist einen Jahresfehlbetrag von 70 Mio. Euro, Entnahmen aus den Gewinnrücklagen in Höhe von 378 Mio. Euro und einen Bilanzgewinn von 308 Mio. Euro aus.

Die durch den Aufsichtsrat in Abstimmung mit dem Prüfungsausschuss gesetzten Prüfungsschwerpunkte der Abschlussprüfung waren die Bewertung der Rückstellungen für rechtliche Risiken der Porsche SE und die Darstellung dieser Risiken im Anhang zum Jahres- und Konzernabschluss sowie die Auswirkungen der Dieselthematik auf den Equity- bzw. Beteiligungsbuchwert der Volkswagen AG bei der Porsche SE.

Gegenstand der Abschlussprüfung war gemäß § 313 AktG auch der Bericht des Vorstands über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen (§ 312 AktG).

Der Abschlussprüfer kam aufgrund der bei seiner Prüfung gewonnenen Erkenntnisse zu dem Ergebnis, dass der Konzernabschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, sowie den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften und der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften entsprechen. Die Abschlüsse vermitteln unter Beachtung der vorgenannten Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns bzw. der Gesellschaft. Er stellte ferner fest, dass der mit dem Lagebericht zusammengefasste Konzernlagebericht im Einklang mit dem Jahresabschluss bzw. dem Konzernabschluss steht und insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft bzw. des Konzerns vermittelt und die Chancen

und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Nach Einschätzung des Abschlussprüfers erfüllt das Risikofrüherkennungssystem auf Ebene der Porsche SE die gesetzlichen Anforderungen des § 91 Abs. 2 AktG.

Der Jahresabschluss der Porsche SE, der Konzernabschluss und der mit dem Lagebericht zusammengefasste Konzernlagebericht, die mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk der Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart, versehen sind, sowie die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers und der Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns haben dem Aufsichtsrat zur Prüfung vorgelegen.

Der Prüfungsausschuss hat in seiner Sitzung am 9. März 2017 den Jahresabschluss, den Konzernabschluss und den mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlagebericht geprüft und wesentliche Abschluss Themen, insbesondere die Bewertung der Rückstellungen für rechtliche Risiken der Porsche Automobil Holding SE und die Darstellung dieser Risiken im Anhang zum Jahres- und Konzernabschluss, die Auswirkungen der Dieseldiagnostik auf den Equity- bzw. Beteiligungsbuchwert der Volkswagen AG, die Bilanzierung der Beteiligung an INRIX sowie den dargestellten Hinweis des Abschlussprüfers im Bestätigungsvermerk mit dem Abschlussprüfer diskutiert. Insbesondere hat sich der Prüfungsausschuss mit dem vom Vorstand durchgeführten Werthaltigkeitstest für die Beteiligung an der Volkswagen AG einschließlich vorgenommener Sensitivitätsanalysen und der vorgenommenen Wertberichtigung für die Beteiligung an INRIX befasst. Der Prüfungsausschuss prüfte dabei die Zweckmäßigkeit der Bilanzierung und ob die gesetzlichen Anforderungen bei der Erstellung des Jahres- und Konzernabschlusses sowie des mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlageberichts eingehalten wurden und ob die Darstellungen ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft und des Konzerns widerspiegeln. Vertreter des Abschlussprüfers haben an der Sitzung des Prüfungsausschusses zu dem betreffenden Tagesordnungspunkt teilgenommen und über die wesentlichen Ergebnisse ihrer Prüfung des Jahres- und des Konzernabschlusses berichtet. Insbesondere haben die Vertreter des Abschlussprüfers die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Porsche SE erläutert und dem Ausschuss für ergänzende Auskünfte, insbesondere zu dem in den Bestätigungsvermerk aufgenommenen Hinweis, zur Verfügung gestanden. Darüber hinaus befasste sich der Prüfungsausschuss in seiner Sitzung am 9. März 2017 mit dem Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns.

Der Prüfungsausschuss beschloss, dem Aufsichtsrat zu empfehlen, den Jahres- und Konzernabschluss zu billigen und dem Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns zu folgen. Ferner wurde die Unabhängigkeitserklärung des Abschlussprüfers gemäß Ziffer 7.2.1 des Deutschen Corporate Governance Kodex eingeholt. Der Prüfungsausschuss beschloss daraufhin, dem Aufsichtsrat zu empfehlen, die Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart, der ordentlichen Hauptversammlung am 30. Mai 2017 zur Wahl des Abschlussprüfers vorzuschlagen.

Der Aufsichtsrat hat die ihm nach Art. 9 Abs. 1 lit. c (ii) SE-VO, § 170 Abs. 1 und 2 AktG vorgelegten Unterlagen sowie die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers in seiner Sitzung am 10. März 2017 eingehend geprüft und erörtert. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses erstattete in diesem Zusammenhang einen ausführlichen Bericht über die Erörterung des Jahresabschlusses, des Konzernabschlusses und des mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlageberichts im Prüfungsausschuss. Die Prüfung des Aufsichtsrats bezog sich dabei insbesondere auf die Bewertung der Rückstellungen für rechtliche Risiken der Porsche Automobil Holding SE und die Darstellung dieser Risiken im Anhang zum Jahres- und Konzernabschluss, die Auswirkungen der Dieseldiagnostik auf den Equity- bzw. Beteiligungsbuchwert der Volkswagen

AG, die Bilanzierung der Beteiligung an INRIX und den in den Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers aufgenommenen Hinweis. Insbesondere hat sich der Aufsichtsrat mit dem vom Vorstand durchgeführten Werthaltigkeitstest für die Beteiligung an der Volkswagen AG einschließlich vorgenommener Sensitivitätsanalysen und mit der vorgenommenen Wertberichtigung für die Beteiligung an INRIX befasst. Vertreter des Abschlussprüfers haben an der Sitzung des Aufsichtsrats zu dem betreffenden Tagesordnungspunkt teilgenommen und über die wesentlichen Ergebnisse ihrer Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses berichtet. Insbesondere haben die Vertreter des Abschlussprüfers die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Porsche SE und des Konzerns erläutert und dem Aufsichtsrat für ergänzende Auskünfte, insbesondere zu dem in den Bestätigungsvermerk aufgenommenen Hinweis, zur Verfügung gestanden.

Der Aufsichtsrat stimmt den Prüfungsergebnissen der Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart, zu. Als abschließendes Ergebnis seiner eigenen Prüfungen hat der Aufsichtsrat festgestellt, dass keine Einwendungen zu erheben sind. Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2016 entsprechend der Empfehlung des Prüfungsausschusses gebilligt. Der Jahresabschluss ist damit festgestellt. Mit dem mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlagebericht erklärt sich der Aufsichtsrat einverstanden. Dem Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns schließt sich der Aufsichtsrat nach Prüfung an.

Der Vorstand hat gemäß Art. 9 Abs. 1 lit. c (ii) SE-VO, § 312 AktG für das Geschäftsjahr 2016 einen Bericht über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen (Abhängigkeitsbericht) aufgestellt. Der Abschlussprüfer hat den Abhängigkeitsbericht geprüft und folgenden Bestätigungsvermerk erteilt:

„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 Abhängigkeitsbericht wurde dem Aufsichtsrat zusammen mit dem Prüfungsbericht des Abschlussprüfers rechtzeitig vorgelegt. Beide Berichte wurden in den Sitzungen des Prüfungsausschusses am 9. März 2017 und des Aufsichtsrats am 10. März 2017 eingehend erörtert und insbesondere auf Vollständigkeit und Richtigkeit überprüft. Vertreter des Abschlussprüfers nahmen an diesen Sitzungen teil, berichteten über die wesentlichen Ergebnisse ihrer Prüfung des Abhängigkeitsberichts und standen dem Prüfungsausschuss bzw. Aufsichtsrat für ergänzende Auskünfte zur Verfügung. 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**

Der Aufsichtsrat der Porsche SE hat Herrn Dr. Manfred Döss mit Wirkung zum 1. Januar 2016 zum Mitglied des Vorstands der Porsche SE bestellt. Er verantwortet den neu geschaffenen Geschäftsbereich Recht und Compliance.

Die Porsche SE und der SE-Betriebsrat haben sich mit Vereinbarung vom 1. Februar 2017 darauf geeinigt, dass die Mitbestimmung in der Porsche SE mit Ablauf der Hauptversammlung 2017 ausgesetzt wird und sich der Aufsichtsrat der Porsche SE ab diesem Zeitpunkt aus sechs Mitgliedern der Anteilseigner zusammensetzt.

**Dank**

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

Stuttgart, den 10. März 2017

A handwritten signature in blue ink, reading "Wolfgang Porsche". The signature is written in a cursive style.

Der Aufsichtsrat  
Dr. Wolfgang Porsche  
Vorsitzender

## Corporate Governance Bericht



Eine verantwortungsbewusste, transparente und effiziente Unternehmensführung und -kontrolle ist integraler Bestandteil der Unternehmenskultur der Porsche Automobil Holding SE.

### **Erklärung zur Unternehmensführung gemäß §§ 289a und 315 Abs. 5 HGB**

Die Erklärung zur Unternehmensführung gemäß §§ 289a und 315 Abs. 5 des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB) finden Sie auf unserer Internetseite unter [www.porsche-se.com/unternehmen/corporate-governance/erklaerung](http://www.porsche-se.com/unternehmen/corporate-governance/erklaerung).

### **Unternehmensverfassung der Porsche Automobil Holding SE**

Gesetzliche Grundlagen für die Unternehmensverfassung der Porsche SE sind im Wesentlichen die europäischen SE-Vorschriften und das deutsche SE-Ausführungsgesetz sowie das deutsche Aktiengesetz. Die sich daraus gegenüber der Verfassung einer Aktiengesellschaft ergebenden Unterschiede betreffen in erster Linie die Bildung und Zusammensetzung des Aufsichtsrats. Auch in der Porsche SE gelten das duale Leitungssystem mit einer strikten Trennung von Vorstand und Aufsichtsrat sowie die Mitverwaltungs- und Kontrollrechte der Aktionäre in der Hauptversammlung als Teile der aktuellen Unternehmensverfassung.

### **Unternehmensleitung durch den Vorstand**

Der Vorstand leitet die Porsche SE 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 Gesellschaft sowie der Einhaltung und Überwachung eines effizienten Risikomanagementsystems. Die nähere Ausgestaltung der Tätigkeit des Vorstands ist in einer vom Aufsichtsrat erlassenen Geschäftsordnung geregelt.

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 und der Compliance des Unternehmens und stimmt mit dem Aufsichtsrat die strategische Ausrichtung der Gesellschaft ab. Bestimmte in der Geschäftsordnung des Vorstands festgelegte Geschäfte von grundlegender Bedeutung darf der Vorstand nur ausführen, wenn er zuvor die Zustimmung des Aufsichtsrats eingeholt hat. Dazu zählen unter anderem der Erwerb und die Veräußerung von Unternehmen ab einer bestimmten Größenordnung, die Begründung und Auflösung von Standorten, die Aufnahme oder Einstellung von Geschäftsfeldern sowie Rechtsgeschäfte mit Stammaktionären oder Aufsichtsratsmitgliedern der Porsche SE.





Bei der Unternehmensführung werden Interessenkonflikte, wie sie unter anderem bei Doppelmandaten (in einem Organ der Porsche SE auf der einen und bei der Volkswagen AG auf der anderen Seite) bestehen können, berücksichtigt und unter Berücksichtigung des Unternehmensinteresses der Porsche SE behandelt. Beispielsweise nimmt ein Vorstandsmitglied, das zugleich Vorstandsmitglied der Volkswagen AG ist, bei Beschlussfassungen über Vorgänge im Zusammenhang mit der Volkswagen AG, bei denen ein Interessenkonflikt besteht, grundsätzlich nicht teil.

In Übereinstimmung mit den Vorgaben des Deutschen Corporate Governance Kodex 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 Vorstands Recht und Compliance 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.

#### **Überwachung der Unternehmensleitung durch den Aufsichtsrat**

Der Aufsichtsrat bestellt die Mitglieder des Vorstands und überwacht und berät den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens regelmäßig. Eine grundsätzliche Unabhängigkeit des Aufsichtsrats bei der Kontrolle des Vorstands wird strukturbedingt bereits dadurch gewährleistet, dass ein Mitglied des Aufsichtsrats nicht zugleich dem Vorstand angehören darf und beide Gremien auch nach den ihnen zugewiesenen Kompetenzen streng voneinander getrennt sind.

Der Aufsichtsrat bestand im Berichtszeitraum aus zwölf männlichen Mitgliedern und war paritätisch mit Anteilseigner- und Arbeitnehmervertretern besetzt.

Größe und Zusammensetzung des Aufsichtsrats bestimmen sich nach den europäischen SE-Vorschriften und einer mit Vertretern der europäischen Porsche-Arbeitnehmer im Jahr 2007 abgeschlossenen und zuletzt durch Vereinbarung vom 1. Februar 2017 geänderten Mitbestimmungsvereinbarung, in der die Kompetenzen der Arbeitnehmer festgelegt sind, sowie entsprechenden Satzungsregelungen. Gemäß der Vereinbarung vom 1. Februar 2017 setzt sich der Aufsichtsrat der Porsche SE künftig aus sechs Mitgliedern der Anteilseigner zusammen und die Mitbestimmung der





Arbeitnehmervereiter im Aufsichtsrat der Porsche SE wird ruhend gestellt. Aufgrund der Änderung der Zusammensetzung des Aufsichtsrats hat die Porsche SE am 6. Februar 2017 ein Statusverfahren nach § 97 AktG eingeleitet. Als Folge des Statusverfahrens erlöschen die Mandate aller amtierenden Aufsichtsratsmitglieder der Porsche SE gemäß § 97 Abs. 2 Satz 3 AktG mit der Beendigung der ordentlichen Hauptversammlung 2017. Die ordentliche Hauptversammlung 2017 hat daher die Mitglieder des Aufsichtsrats (sechs Mitglieder der Anteilseigner) neu zu wählen.

Seit der Geltung von § 17 Abs. 2 SEAG über einen Mindestanteil von Frauen und Männern im Aufsichtsrat einer börsennotierten SE mit derselben Zahl von Anteilseigner- und Arbeitnehmervereitern haben keine Aufsichtsratswahlen stattgefunden. Bestehende Mandate können bis zu dem sich nach den anzuwendenden gesetzlichen Vorschriften ergebenden Ende wahrgenommen werden. Da das Aufsichtsorgan nach Abschluss der Aussetzungsvereinbarung nicht mehr aus derselben Zahl von Anteilseigner- und Arbeitnehmervereitern besteht, ist zukünftig gesetzlich kein Mindestanteil an Frauen und Männern im Aufsichtsrat vorgeschrieben.

§ 111 Abs. 5 Satz 1 AktG bestimmt, dass der Aufsichtsrat einer börsennotierten Gesellschaft für den Frauenanteil im Aufsichtsrat eine Zielgröße festlegt, wenn nicht bereits eine gesetzliche Quote gilt. Dementsprechend wird der in der ordentlichen Hauptversammlung 2017 zu wählende Aufsichtsrat eine Zielgröße für den Frauenanteil im Aufsichtsrat festlegen.

Der Aufsichtsrat trifft seine Entscheidungen mit einfacher Mehrheit der an der Abstimmung teilnehmenden Aufsichtsratsmitglieder. Bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Aufsichtsratsvorsitzenden.

Zur Wahrnehmung seiner Aufgaben hat der Aufsichtsrat im Berichtszeitraum insgesamt vier Ausschüsse eingerichtet, die die Arbeit im Plenum effektiv unterstützt haben und auch weiterhin

unterstützen. Dies sind der Präsidialausschuss, der Prüfungsausschuss, der Nominierungsausschuss sowie der Investitionsausschuss.

Der Präsidialausschuss fungiert als Personalausschuss und entscheidet in Eilfällen über zustimmungspflichtige Geschäfte. Der Prüfungsausschuss unterstützt den Aufsichtsrat bei der Überwachung der Geschäftsführung und befasst sich insbesondere mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionssystems, der Abschlussprüfung, einschließlich der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers und der vom Abschlussprüfer zusätzlich erbrachten Leistungen, der Erteilung des Prüfungsauftrags an den Abschlussprüfer, der Bestimmung von Prüfungsschwerpunkten und der Honorarvereinbarung sowie der Compliance. Der Nominierungsausschuss schlägt dem Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung geeignete Kandidaten vor. Der Investitionsausschuss bereitet Beschlüsse des Aufsichtsrats und die Behandlung von Themen im Plenum vor, die zur Umsetzung des vom Vorstand beschlossenen Investitionskonzepts erforderlich oder zweckmäßig sind und gibt dazu Empfehlungen an den Aufsichtsrat.

#### **Rechte der Aktionäre**

Das Grundkapital der Porsche SE ist je zur Hälfte in Stammaktien 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 sachge-

mäßen Beurteilung eines Gegenstands der Tagesordnung erforderlich ist.

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 über die Satzung und den Gegenstand der Gesellschaft, über Satzungsänderungen und über wesentliche unternehmerische Maßnahmen, wie insbesondere Unternehmensverträge.

#### **Rechnungslegung und Abschlussprüfung**

Die Rechnungslegung des Porsche SE Konzerns erfolgt auf der Grundlage der International Financial Reporting Standards (IFRS) in der vom International Accounting Standards Board (IASB) veröffentlichten Fassung, soweit diese in der Europäischen Union anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen





handelsrechtlichen Vorschriften. Grundlage des Jahresabschlusses der Porsche SE als der Muttergesellschaft des Porsche SE Konzerns sind die Rechnungslegungsvorschriften des HGB. Beide Abschlüsse werden von der Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart, als unabhängiger Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft. Darüber hinaus werden die der Entsprechenserklärung gemäß § 161 Abs. 1 AktG zugrunde liegenden Tatsachen bei der Durchführung der Abschlussprüfung berücksichtigt.

#### **Risikomanagement**

Der Porsche SE Konzern verfügt über ein konzernweites Risikomanagementsystem, mit dessen Hilfe die Unternehmensleitung wesentliche Risiken frühzeitig erkennt und dadurch in die Lage versetzt wird, rechtzeitig erforderliche Gegenmaßnahmen einzuleiten. Das Risikomanagementsystem im Porsche SE Konzern wird fortlaufend auf seine Effizienz geprüft und unter Berücksichtigung veränderter

Rahmenbedingungen kontinuierlich optimiert. Einzelheiten dazu finden Sie auf den Seiten 140 ff. des Geschäftsberichts.

#### **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 seine Geschäftsentwicklung. Als Informationsquelle dient dabei insbesondere die Internetseite

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

auf der sämtliche Pressemitteilungen und Finanzberichte ebenso eingestellt sind, wie die Satzung der Porsche SE sowie Informationen zur Hauptversammlung.





Neben der regelmäßigen Berichterstattung informiert die Porsche SE auf Grundlage von Art. 17 der europäischen Marktmissbrauchsverordnung über Insiderinformationen, d. h. präzise Informationen, die direkt oder indirekt die Porsche SE oder die Porsche SE-Vorzugsaktie betreffen und die, wenn sie öffentlich bekannt würden, geeignet wären, den Kurs der Porsche SE-Vorzugsaktie erheblich zu beeinflussen. Auch diese Ad-hoc-Mitteilungen sind auf der Homepage der Porsche SE eingestellt.

#### **Managers' Transactions**

Nach Art. 19 der europäischen Marktmissbrauchsverordnung sind Mitglieder des Vorstands und Aufsichtsrats, sonstige Personen, die Führungsaufgaben wahrnehmen, sowie in enger Beziehung zu ihnen stehende Personen verpflichtet, Eigengeschäfte in Porsche SE-Aktien und sich darauf beziehenden Finanzinstrumenten offen zu legen. Die Porsche SE veröffentlicht solche Meldungen über derartige Transaktionen unter anderem auf der Porsche SE-Homepage.

#### **Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex**

##### **Zum Hintergrund**

Am 26. Februar 2002 hat die Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex einen Standard guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung für börsennotierte Gesellschaften vorgelegt, der regelmäßig weiterentwickelt wird. Gemäß § 161 Abs. 1 AktG sind Vorstand und Aufsichtsrat einer börsennotierten Gesellschaft verpflichtet, jährlich zu erklären, dass den Empfehlungen des Kodex in der jeweils geltenden Fassung entsprochen wurde und wird oder welche Empfehlungen des Kodex nicht angewendet wurden oder werden und warum nicht.

**Wortlaut der Erklärung gemäß § 161 Abs. 1 AktG der Porsche Automobil Holding SE vom Mai 2016:**

Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche Automobil Holding SE erklären gemäß § 161 Abs. 1 AktG, dass den vom Bundesministerium der Justiz im amtlichen Teil des Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex (DCGK oder Kodex) grundsätzlich entsprochen wurde und wird. Die vorliegende Erklärung erfolgt in Bezug auf die jeweils gültige Fassung des Kodex vom 24. Juni 2014, veröffentlicht im Bundesanzeiger am 30. September 2014 bzw. vom 5. Mai 2015, veröffentlicht im Bundesanzeiger am 12. Juni 2015. Den folgenden Empfehlungen wurde seit Abgabe der letzten Entsprechenserklärung im Mai 2015 bzw. – bezogen auf Ziffer 4.2.3 Abs. 2 Satz 2 DCGK – seit der Aktualisierung der Entsprechenserklärung im Dezember 2015 sowie – bezogen auf Ziffer 7.1.2 DCGK – seit der Aktualisierung der Entsprechenserklärung im März 2016 nicht entsprochen und wird – mit Ausnahme der Empfehlung in Ziffer 7.1.2 DCGK – auch zukünftig nicht entsprochen:

Der Empfehlung in Ziffer 4.2.3 Abs. 2 Satz 2 DCGK, wonach die monetären Teile der Vergütung von Vorstandsmitgliedern fixe und variable Bestandteile umfassen sollen, wurde bezogen auf den Vorstandsvorsitzenden Hans Dieter Pötsch seit der Aufhebung seines Vorstandsstellungsvertrags mit der Volkswagen AG im Oktober 2015 im Zusammenhang mit seinem Ausscheiden aus deren Vorstand nicht entsprochen und wird auch zukünftig nicht entsprochen. Herr Pötsch erhält von der Porsche Automobil Holding SE lediglich eine fixe Grundvergütung. Von der Volkswagen AG bekommt Herr Pötsch keine variable Vergütung mit mehrjähriger Bemessungsgrundlage mehr, sondern erhält als ihr Aufsichtsratsvorsitzender gemäß § 17 Abs. 1 der Satzung der Volkswagen AG eine jährliche variable Vergütung, deren Höhe von der durch die Hauptversammlung der Volkswagen AG jährlich beschlossenen Dividende abhängt. Angesichts der derzeitigen Rolle von Herrn Pötsch als Vorsitzender des Aufsichtsrats der Volkswagen AG hält der Aufsichtsrat der Porsche Automobil Holding SE die aktuelle

Struktur seiner Vergütung ohne weitergehende variable Vergütung für angemessen.

Herr Dr. Döss, der seit dem 1. Januar 2016 zum Mitglied des Vorstands bestellt ist, erhält von der Porsche Automobil Holding SE ebenfalls lediglich eine fixe Vergütung. In seiner weiteren Funktion als Leiter der Rechtsabteilung der Volkswagen AG erhält er von der Volkswagen AG auf Basis eines mit ihr geschlossenen Anstellungsvertrags zudem eine fixe und eine variable Vergütung, die die im Volkswagen Konzern für Führungskräfte üblichen Bestandteile enthält. Bei seiner Bestellung zum Vorstandsmitglied hatte der Aufsichtsrat über seine Vergütung noch nicht entschieden. Den Vorgaben von Ziffer 4.2.3 Abs. 2 Satz 2 DCGK, wonach die monetären Teile der Vergütung von Vorstandsmitgliedern fixe und variable Bestandteile umfassen sollen, wurde deshalb ab dem 1. Januar 2016 formal gesehen nicht entsprochen. Mit Abschluss einer vertraglichen Vereinbarung zwischen der Volkswagen AG und Herrn Dr. Döss am 15. Februar 2016







erhält Herr Dr. Döss rückwirkend für die Zeit ab dem 1. Januar 2016 eine fixe und eine variable Vergütung, so dass den Vorgaben von Ziff. 4.2.3 Abs. 2 Satz 2 DCGK seitdem entsprochen wird.

Der Empfehlung in Ziffer 4.2.3 Abs. 2 Satz 6 DCGK, wonach die Vorstandsvergütung insgesamt und hinsichtlich ihrer variablen Vergütungsteile betragsmäßige Höchstgrenzen aufweisen soll, wurde bezogen auf Herrn Dr. Döss seit dem 1. Januar 2016 nicht entsprochen und wird auch zukünftig nicht entsprochen. Die Herrn Dr. Döss gewährte variable Vergütung, die die im Volkswagen Konzern für Führungskräfte üblichen Bestandteile enthält, ist nicht in allen Komponenten betragsmäßig begrenzt. Entsprechendes gilt damit auch für seine Vergütung insgesamt. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen mit der Höhe der Führungskräfte im Volkswagen Konzern gewährten variablen Vergütung geht der Aufsichtsrat davon aus, dass die Herrn Dr. Döss gewährte Vergütung gleichwohl angemessen ist und Herr Dr. Döss durch die ihm von der Volkswagen AG

gewährte variable Vergütung nachhaltig auf das Unternehmensinteresse incentiviert wird.

Darüber hinaus wurde und wird auch zukünftig der Empfehlung in Ziffer 4.2.3 Abs. 2 Satz 6 DCGK im Hinblick auf die allen Vorstandsmitgliedern von der Porsche Automobil Holding SE gewährte Vorstandsvergütung nicht in vollem Umfang entsprochen. Für die nach Ermessen des Aufsichtsrats den Vorstandsmitgliedern aufgrund einer zuvor abgeschlossenen Zielvereinbarung zu gewährenden Sonderboni oder im Nachhinein für besondere Leistungen zu gewährenden Anerkennungsboni bestehen keine betragsmäßigen Höchstgrenzen. Entsprechendes gilt damit auch für die Vergütung insgesamt. Der Aufsichtsrat hält dies nicht für geboten, weil er mit der konkreten Ausübung seines Ermessens sicherstellen kann, dass dem Angemessenheitsgebot des § 87 Abs. 1 AktG entsprochen wird.

Der Empfehlung zur Zielsetzung im Hinblick auf die Aufsichtsratszusammensetzung in



Ziffer 5.4.1 Abs. 2 und 3 DCGK wurde nicht entsprochen und wird auch zukünftig nicht entsprochen. Der Aufsichtsrat unterstützt eine ausgewogene Zusammensetzung des Gremiums im Sinne der Empfehlung in Ziffer 5.4.1 Abs. 2 und 3 des Kodex. Eine Festlegung konkreter Zielvorgaben über die gesetzlichen Anforderungen hinaus ist nach Auffassung des Aufsichtsrats weiterhin nicht sachgerecht, da über die Kandidatenvorschläge jeweils im Einzelfall unter Berücksichtigung der zum jeweiligen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Kandidaten bzw. Kandidatinnen entschieden werden sollte.

Hinsichtlich der Empfehlung in Ziffer 5.4.1 Abs. 5 DCGK (in der Fassung vom 5. Mai 2015) zur Offenlegung bestimmter Umstände bei Wahlvorschlägen des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung sind die Anforderungen des Kodex unverändert unbestimmt und in ihrer Abgrenzung und Reichweite unklar. Der Aufsichtsrat hat sich in der Vergangenheit und wird sich auch zukünftig bemühen, den Anforderungen der Ziffer 5.4.1 Abs. 5 des Kodex (in der Fassung vom 5. Mai 2015) gerecht zu werden, kann aber angesichts der Unbestimmtheit, unklaren Reichweite und Abgrenzung der Empfehlung nicht ausschließen, dass dieser

Empfehlung in der Vergangenheit nicht voll entsprochen wurde bzw. zukünftig nicht voll entsprochen wird. Deshalb wird vorsorglich eine Abweichung erklärt.

Im Hinblick auf die Empfehlung in Ziffer 5.4.2 Satz 1 DCGK kann der Aufsichtsrat nicht hinreichend rechtssicher zu der Einschätzung gelangen, dass ihm – vor dem Hintergrund der Aktionärsstruktur – aufgrund der Mitgliedschaft von Prof. Dr. Ulrich Lehner eine angemessene Anzahl unabhängiger Mitglieder angehört. Vorsorglich wird deshalb erklärt, dass der Empfehlung gemäß Ziffer 5.4.2 Satz 1 DCGK nicht entsprochen wurde und auch zukünftig nicht entsprochen wird.

Der Empfehlung zur Nachhaltigkeit der Aufsichtsratsvergütung in Ziffer 5.4.6 Abs. 2 DCGK wurde nicht entsprochen und wird auch zukünftig nicht entsprochen. Unter Berücksichtigung der vornehmlich überwachenden Tätigkeit des Aufsichtsrats, die nach gemeinsamer Auffassung des Vorstands und des Aufsichtsrats die Gefahr kurzfristigen Handelns begrenzt erscheinen lässt, enthält die derzeitige erfolgsorientierte Vergütung eine ausreichende Nachhaltigkeitskomponente.



Der Empfehlung in Ziffer 6.2 DCGK (in der Fassung vom 5. Mai 2015) zur Angabe von durch Organmitglieder an der Gesellschaft gehaltenen Aktien wurde nicht entsprochen und wird auch zukünftig nicht entsprochen. Stimmrechtsmitteilungen unserer Aktionäre nach dem Wertpapierhandelsgesetz werden wie von diesem Gesetz vorgeschrieben von der Porsche Automobil Holding SE veröffentlicht. Mitteilungen über Erwerb und Veräußerung von Porsche Vorzugsaktien durch Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder gemäß § 15a Wertpapierhandelsgesetz werden veröffentlicht, soweit dies § 15a Wertpapierhandelsgesetz vorschreibt. Eine darüber hinausgehende Veröffentlichung der von Organmitgliedern an der Gesellschaft gehaltenen Aktien und sich darauf beziehender Finanzinstrumente ist bisher nicht erfolgt und wird auch in Zukunft nicht erfolgen, da die von uns vollumfänglich eingehaltenen Veröffentlichungspflichten nach unserer Auffassung genügen, um den Kapitalmarkt und insbesondere unsere Aktionäre ausreichend zu informieren.

Der Vorgabe von Ziffer 7.1.2 DCGK, wonach der Konzernabschluss binnen 90 Tagen nach Geschäftsjahresende öffentlich zugänglich sein soll, wurde für den Konzernabschluss des Geschäftsjahres 2015 der Porsche Automobil Holding SE nicht entsprochen. Die Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses der Porsche Automobil Holding SE verschob sich, weil, wie von der

Volkswagen AG, Wolfsburg, mitgeteilt, sich die Aufstellung des Jahresabschlusses 2015 der Volkswagen AG aufgrund noch offener Fragestellungen im Zusammenhang mit den Folgen der Dieselthematik und den daraus resultierenden Bewertungsfragen verschoben hatte. Infolge der Kapitalbeteiligung der Porsche Automobil Holding SE an der Volkswagen AG in Höhe von derzeit 30,8 Prozent und der Bedeutung dieser Beteiligung für die Porsche Automobil Holding SE war das Vorliegen des Konzernabschlusses der Volkswagen AG, dessen Aufstellung ebenfalls verschoben wurde, Voraussetzung für die Erstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2015 der Porsche Automobil Holding SE. Für zukünftige Konzernabschlüsse der Porsche Automobil Holding SE soll der Vorgabe von Ziffer 7.1.2 des Kodex wieder entsprochen werden.

Stuttgart, 10. März 2017  
Porsche Automobil Holding SE

Der Aufsichtsrat

Der Vorstand

## Porsche SE Aktie



### Aktienmärkte

Konjunkturrängste und die Geldpolitik wichtiger Notenbanken prägten auch im vergangenen Jahr die Entwicklungen auf den weltweiten Finanzmärkten. Hinzu kamen politisch bedingte Verunsicherungen wie etwa durch die Entscheidung des Vereinigten Königreichs, die Europäische Union zu verlassen, sowie durch die Präsidentenwahl in den USA.

Der Deutsche Aktienindex (DAX) fiel gleich zu Beginn des Jahres bis Mitte Februar 2016 um 19 Prozent auf sein Jahrestief von rund 8.699 Punkten. Sein Jahreshoch erreichte er am 30. Dezember mit rund 11.482 Punkten und beendete 2016 nur knapp darunter mit rund 11.481 Punkten. Im Vergleich zum Vorjahresschluss entsprach dies einem Plus von rund 6,9 Prozent. Der Europäische Leitindex EURO STOXX 50 wies zum Jahresultimo einen Zuwachs von rund 0,7 Prozent auf und schloss am Jahreshoch bei rund 3.291 Punkten. Im Jahresverlauf verzeichnete der Index seinen Tiefststand im Februar mit rund 2.673 Punkten.

Der relativ deutliche Abwärtstrend der beiden Börsenindizes in den ersten Wochen des Jahres bis Mitte Februar 2016 spiegelte sich in der Entwicklung der Porsche SE Vorzugsaktie wider: Am 11. Februar erreichte die Porsche SE Vorzugsaktie

mit 35,94 Euro ihr Jahrestief. Den Jahreshöchstkurs von 54,04 Euro verzeichnete die Aktie am 22. Dezember. Neben dem allgemeinen Markttrend war der Kurs der Porsche SE-Vorzugsaktie wesentlich von den Entwicklungen bei Volkswagen geprägt. Die Porsche SE Aktie schloss zum Jahresultimo mit 51,74 Euro um rund 3,5 Prozent höher als zum Vorjahresende.

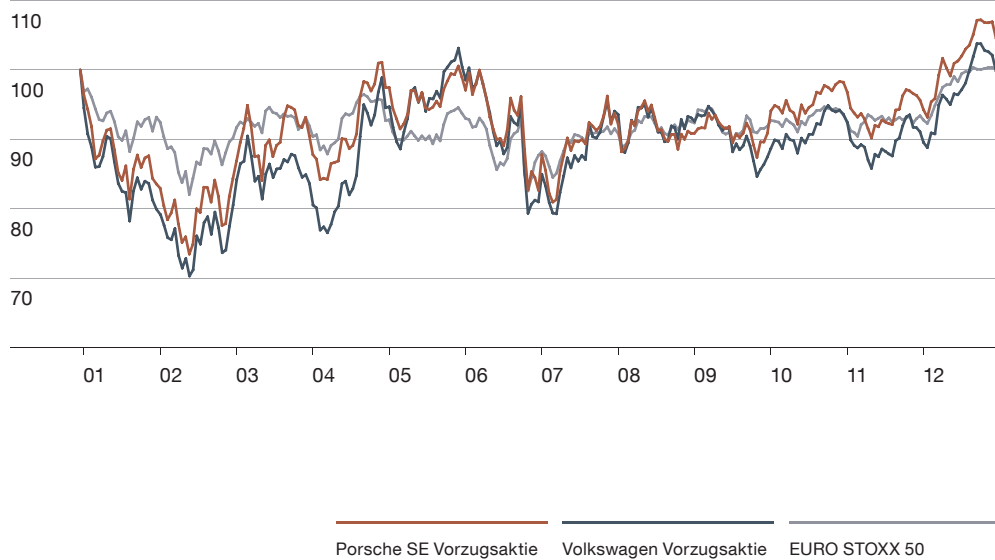
### Hauptversammlung 2016

Am 29. Juni 2016 fand die ordentliche Hauptversammlung der Porsche SE in der Porsche-Arena und der Hanns-Martin-Schleyer-Halle in Stuttgart statt. Es nahmen rund 4.700 Aktionäre teil. Für das Geschäftsjahr 2015 wurde die Ausschüttung einer Dividende an die Vorzugsaktionäre in Höhe von 1,010 Euro je Aktie und an die Stammaktionäre in Höhe von 1,004 Euro je Aktie beschlossen. Im Vorjahr hatte die Dividende 2,010 Euro je Vorzugsaktie und 2,004 Euro je Stammaktie betragen. Die Ausschüttungssumme betrug damit für das Geschäftsjahr 2015 insgesamt 308.393.750 Euro. Für das Geschäftsjahr 2014 lag die Ausschüttungssumme bei 614.643.750 Euro. Vorstand und Aufsichtsrat wurde Entlastung erteilt.



**Kursentwicklung Porsche SE Vorzugsaktie 2016**

(Index: 31. Dezember 2015)



## Aktionärsstruktur

Das gezeichnete Kapital der Porsche SE in Form von nennwertlosen Inhaberaktien setzt sich aus 153.125.000 Stammaktien und 153.125.000 stimmrechtslosen Vorzugsaktien zusammen, auf die rechnerisch jeweils ein anteiliger Betrag des Grundkapitals in Höhe von 1 Euro entfällt.

Die Stammaktien werden nach den der Porsche SE vorliegenden Informationen mittelbar ausschließlich von Mitgliedern der Familien Porsche und Piëch gehalten.

Mehr als die Hälfte der Vorzugsaktien liegt bei institutionellen Investoren – überwiegend außerhalb Deutschlands. Die im Streubesitz befindlichen Vorzugsaktien verteilen sich auf private Anleger, von denen die meisten ihren Sitz in Deutschland haben.

## 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	CDAX, General All Share, MSCI Euro Index, STOXX Europe 600 Index, STOXX All Europe 800, EURO STOXX Auto & Parts
Gezeichnetes Kapital <sup>1</sup>	306.250.000 €
Stückelung	Je 153.125.000 Stamm- und Vorzugsaktien
Aktiengattung	Nennwertlose Inhaberaktien

<sup>1</sup> Davon die Hälfte als Stammaktien

## Investor Relations-Aktivitäten

In Ergänzung zur regelmäßigen Unternehmensberichterstattung haben Vorstand und Investor Relations-Team im Geschäftsjahr 2016 in zahlreichen Telefonkonferenzen einen intensiven Kontakt zu Analysten und Investoren gepflegt. Zudem wurden Roadshows in den wichtigsten Finanzmetropolen weltweit durchgeführt, über die die Kontakte zu institutionellen Investoren weiter vertieft werden konnten.

Die Teilnahme an weltweiten Kapitalmarktkonferenzen rundeten die Aktivitäten ab. Privatanleger konnten sich auf einer ganzen Reihe von Anlegerveranstaltungen in Deutschland ein persönliches Bild von den Entwicklungen bei der Porsche SE machen.

Über die Kommunikation im Rahmen der regelmäßigen Unternehmensberichterstattung hinaus bot die Porsche SE den Analysten und Investoren die Möglichkeit, sich in Einzelgesprächen umfassend über die Investitionsstrategie, die juristischen Auseinandersetzungen sowie die jeweils aktuelle Geschäftsentwicklung zu informieren.

Mit dem Ziel einer schnelleren und übersichtlicheren Berichterstattung präsentiert sich der Internetauftritt der Porsche SE ([www.porsche-se.com](http://www.porsche-se.com)) seit dem 1. Februar 2017 in einem neuen Layout. Durch das „responsive Design“ wird die Darstellung der Inhalte nun automatisch an die jeweiligen Endgeräte angepasst. So können die Inhalte der Website ab sofort auf dem Smartphone oder Tablet schneller abgerufen und durch die neue Darstellung leichter zugänglich gemacht werden.

## Kennzahlen der Porsche SE Aktie

		2016	2015	2014
Jahresschlusskurs <sup>1</sup>	€	51,74	50,01	67,16
Jahreshöchstkurs <sup>1</sup>	€	54,04	94,56	82,15
Jahrestiefstkurs <sup>1</sup>	€	35,94	34,03	57,28
Anzahl ausgegebene Stammaktien (31. Dezember)		153.125.000	153.125.000	153.125.000
Anzahl ausgegebene Vorzugsaktien (31. Dezember)		153.125.000	153.125.000	153.125.000
Marktkapitalisierung (31. Dezember) <sup>2</sup>	€	15.845.375.000	15.315.562.500	20.567.750.000
Ergebnis je Stammaktie <sup>3</sup>	€	4,48	-1,01 <sup>4</sup>	9,90
Ergebnis je Vorzugsaktie <sup>3</sup>	€	4,49	-1,00 <sup>4</sup>	9,91
Dividende je Stammaktie	€	1,004 <sup>5</sup>	1,004	2,004
Dividende je Vorzugsaktie	€	1,010 <sup>5</sup>	1,010	2,010

<sup>1</sup> Vorzugsaktie im Xetra-Handel

<sup>2</sup> Annahme: Stammaktien mit dem Marktpreis der Vorzugsaktien bewertet

<sup>3</sup> Verwässert und unverwässert

<sup>4</sup> Inklusive rückwirkender Anpassung der at Equity-Bilanzierung aufgrund neuer Erkenntnisse zur Kaufpreisallokation für zusätzlich erworbene at Equity bewertete Anteile

<sup>5</sup> Vorschlag an die Hauptversammlung der Porsche SE



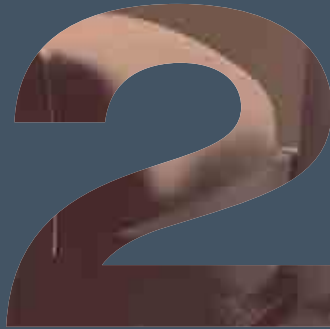
Volkswagen Golf R



## 2

Konzernlagebericht  
und Lagebericht  
der Porsche Automobil  
Holding SE





Konzernlagebericht  
und Lagebericht  
der Porsche Automobil  
Holding SE

50	<b>Grundlagen des Konzerns</b>
52	<b>Wirtschaftsbericht</b>
52	Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern
64	Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern
79	Geschäftsverlauf
85	Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
93	Porsche Automobil Holding SE (Jahresabschluss nach HGB)
100	Nachhaltige Wertsteigerung im Porsche SE Konzern
100	Nachhaltige Wertsteigerung im Volkswagen Konzern
115	Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage der Porsche SE sowie des Porsche SE Konzerns
116	<b>Vergütungsbericht</b>
140	<b>Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung</b>
172	<b>Veröffentlichung der Erklärung zur Unternehmensführung</b>
173	<b>Ereignisse nach dem Bilanzstichtag</b>
174	<b>Prognosebericht und Ausblick</b>



## Grundlagen des Konzerns



Die Porsche Automobil Holding SE („Porsche SE“ oder „Gesellschaft“) als oberstes Mutterunternehmen des Porsche SE Konzerns ist eine Europäische Aktiengesellschaft und hat ihren Firmensitz am Porscheplatz 1 in 70435 Stuttgart, Deutschland. Zum 31. Dezember 2016 beschäftigte der Porsche SE Konzern 30 Mitarbeiter (31. Dezember 2015: 32 Mitarbeiter).

Die Geschäftstätigkeit des Porsche SE Konzerns besteht im Wesentlichen im Halten und Verwalten von Beteiligungen. Die Lageberichte für die Porsche SE und für den Porsche SE Konzern sind in diesem Bericht zusammengefasst.

### **Beteiligungsmanagement der Porsche SE**

Die Porsche SE ist eine Holdinggesellschaft. Sie hält insbesondere die Mehrheit der Stammaktien an der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg („Volkswagen AG“ oder „Volkswagen“), einem der weltweit führenden Automobilhersteller. Der Volkswagen Konzern besteht aus zwölf Marken aus sieben europäischen Staaten: Volkswagen Pkw, Audi, SEAT, ŠKODA, Bentley, Bugatti, Lamborghini, Porsche, Ducati, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Scania und MAN. Der Porsche SE Konzern hält des Weiteren Anteile an dem US-amerikanischen Technologieunternehmen INRIX Inc., Kirkland, Washington/USA („INRIX“). INRIX nimmt eine weltweit führende

Position im Bereich Connected-Car-Dienstleistungen und Echtzeitverkehrsinformationen ein.

Neben diesen Investments plant die Porsche SE, weitere strategische Beteiligungen zu erwerben. Vorrangige Investitionskriterien der Porsche SE für künftige Beteiligungen sind der Bezug zur automobilen Wertschöpfungskette sowie ein überdurchschnittliches Wachstumspotenzial basierend auf makroökonomischen sowie daraus abgeleiteten branchenspezifischen Trends.

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

Der Investitionsfokus der Porsche SE liegt daher auf Unternehmen, die diese Kriterien erfüllen und zum Ziel einer nachhaltigen Wertsteigerung beitragen. Neue Beteiligungsmöglichkeiten werden fortlaufend geprüft.



#### **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 der Liquidität. Diesen Unternehmenszielen entsprechend stellen das Ergebnis und die Liquidität die maßgeblichen Steuerungsgrößen im Porsche SE Konzern dar.

Als finanzieller Indikator für das Ergebnis wird für den Porsche SE Konzern das Ergebnis nach Steuern zugrunde gelegt. Für die Liquidität wird entsprechend die Nettoliquidität überwacht und gesteuert. Diese ergibt sich definitionsgemäß aus den flüssigen Mitteln, Termingeldern und Wertpapieren abzüglich der Finanzschulden.

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 der Planung werden jährlich in Abstimmung mit sämtlichen Fachbereichen die Kosten im Zusammenhang mit dem Halten und Verwalten der Beteiligungen auf Ebene der Porsche SE budgetiert und unter Berücksichtigung der jeweiligen Planungen der gehaltenen Beteiligungen eine integrierte mehrjährige Planung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns abgeleitet.

Im Jahresverlauf werden die Entwicklungen der Indikatoren kontinuierlich verfolgt und in Form von regelmäßigen Berichten dem Vorstand und Aufsichtsrat zur Verfügung gestellt. Die Berichterstattung umfasst insbesondere Monatsabschlüsse für den Porsche SE Konzern sowie monatliche Risikoberichte.

## Wirtschaftsbericht



### Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern

#### Dieselthematik auf Ebene des Volkswagen Konzerns

Am 18. September 2015 informierte die US-amerikanische Umweltschutzbehörde Environmental Protection Agency (EPA) in einer „Notice of Violation“ die Öffentlichkeit, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NO<sub>x</sub>)-Emissionen festgestellt wurden. In der Folge wurden insbesondere aufgrund rechtlicher Risiken im Zusammenhang mit der Dieselthematik im Geschäftsjahr 2016 negative Sondereinflüsse in Höhe von insgesamt 6,4 Mrd. € im operativen Ergebnis des Volkswagen Konzerns erfasst. Die Porsche SE ist als Mehrheitsaktionär weiterhin von dieser Thematik insbesondere im Rahmen ihres Ergebnisses aus at Equity bewerteten Anteilen betroffen. Des Weiteren ist die anteilige Börsenkaptalisierung ihrer Beteiligung an der Volkswagen AG durch die sich hieraus ergebende Entwicklung des Aktienkurses der Volkswagen Stamm- und Vorzugsaktien beeinflusst. Trotz der zum 31. Dezember 2016 unter dem Buchwert liegenden anteiligen Börsenkaptalisierung ergibt sich auf Grundlage der Ertragserwartungen auch unter Berücksichtigung der neuen

Erkenntnisse nach wie vor kein Wertberichtigungsbedarf für die Beteiligung an der Volkswagen AG. Jedoch sind insbesondere bei einem weiteren Anstieg der Kosten zur Bewältigung der Dieselthematik unverändert Auswirkungen auf die Werthaltigkeit der Beteiligung möglich. Schließlich können sich weiterhin Folgewirkungen auf die Dividendenpolitik der Volkswagen AG und somit auf die Mittelzuflüsse auf Ebene der Porsche SE ergeben. Aus dieser Thematik resultierende Rechtsrisiken aus gegen die Porsche SE geltend gemachten Ansprüchen können sich ebenfalls auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der Porsche SE auswirken. Zu Einzelheiten diesbezüglich verweisen wir auf die Ausführungen zu den wesentlichen Ereignissen und Entwicklungen im Volkswagen Konzern, auf die Erläuterungen zur Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage, auf das Kapitel „Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung“ sowie auf das Kapitel „Ausblick“. Der Vorstand der Porsche SE bekennt sich unverändert zur Rolle der Gesellschaft als langfristig orientierter Ankeraktionär der Volkswagen AG und ist auch weiterhin vom Wertsteigerungspotenzial des Volkswagen Konzerns überzeugt.



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

Die Porsche SE ist seit mehreren Jahren an verschiedenen Klageverfahren beteiligt. Nachfolgend werden die wesentlichen, das Geschäftsjahr 2016 betreffenden Entwicklungen in diesen Klageverfahren dargestellt:

#### **Schadensersatzklagen im Zusammenhang mit dem Aufbau der Beteiligung an der Volkswagen AG**

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

insgesamt 83 von den Klägern geltend gemachte Feststellungsziele dem Oberlandesgericht Celle zur Entscheidung vorgelegt. Am 11. Mai 2016 hat das Landgericht Hannover alle sechs bei ihm gegen die Porsche SE rechtshängigen Verfahren bis zu einer rechtskräftigen Entscheidung über die Feststellungsziele im Musterverfahren vor dem Oberlandesgericht Celle ausgesetzt. In einem der Verfahren hat die Klägerseite sofortige Beschwerde gegen die Aussetzungsentscheidung eingelegt. Die Beschwerde wurde durch das Oberlandesgericht Celle mit Beschluss vom 20. Februar 2017 zurückgewiesen. Damit sind sämtliche Aussetzungsentscheidungen rechtskräftig. Bei den sechs ausgesetzten Verfahren handelt es sich um Klageverfahren von insgesamt 40 Klägern, die insgesamt angebliche Schadensersatzansprüche in Höhe von rund 5,4 Mrd. € zzgl. Zinsen geltend machen. Mit Beschluss vom 12. Januar 2017 hat das Oberlandesgericht Celle dem KapMuG-Vorlagebeschluss 14 weitere Feststellungsziele hinzugefügt. Außerdem hat das Oberlandesgericht Celle mehrere Termine zur mündlichen Verhandlung im Zeitraum von September bis November 2017 bestimmt. Die Porsche SE ist der Auffassung, dass die Feststellungsanträge der Klägerseite, soweit sie Gegenstand des Musterverfahrens werden oder sind, unbegründet und die Feststellungen daher nicht zu treffen sind.



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

Im Januar 2013 hatte eine Privatperson ihren zuvor durch Mahnbescheid geltend gemachten Schadensersatzanspruch wegen angeblich unzutreffender und unterlassener Kapitalmarktinformation in Höhe von rund 130.000 € (zzgl. Zinsen) begründet. Das Landgericht Braunschweig hat mit Urteil vom 30. Juli 2014 die Klage abgewiesen. Die hiergegen eingelegte Berufung des Klägers hat das Oberlandesgericht Braunschweig mit Urteil vom 12. Januar 2016 zurückgewiesen und damit die Klageabweisung durch das Landgericht Braunschweig bestätigt. Das Urteil ist rechtskräftig.

Am 30. April 2013 hat eine Gruppe von Klägern Klage gegen die Porsche SE beim Landgericht Stuttgart eingereicht und Schadensersatzansprüche wegen angeblicher Marktmanipulation und angeblicher unzutreffender Kapitalmarktinformation bei dem Erwerb der Beteiligung an der Volkswagen AG im Jahr 2008 geltend gemacht. Mit Urteil vom 17. März 2014 hatte das Landgericht Stuttgart die Klage abgewiesen. Vier Kläger, die angebliche

Schadensersatzansprüche in Höhe von rund 177 Mio. € (zzgl. Zinsen) geltend gemacht hatten, haben keine Berufung eingelegt. Im Berufungsverfahren beliefen sich die geltend gemachten angeblichen Schadensersatzansprüche auf rund 1,18 Mrd. € (zzgl. Zinsen). Das Oberlandesgericht Stuttgart hat die Berufung mit Urteil vom 26. März 2015 zurückgewiesen und die Klageabweisung durch das Landgericht Stuttgart damit bestätigt. Die Revision wurde nicht zugelassen. Gegen die Entscheidung des Oberlandesgerichts Stuttgart haben alle am Berufungsverfahren beteiligten 19 Kläger Nichtzulassungsbeschwerde zum Bundesgerichtshof eingelegt. Der Bundesgerichtshof hat die Nichtzulassungsbeschwerde mit Beschluss vom 15. November 2016 zurückgewiesen. Damit ist das Verfahren rechtskräftig beendet.

Wegen der gleichen angeblichen Ansprüche, die bereits Gegenstand einer gegen die Porsche SE beim Landgericht Hannover rechtshängigen, derzeit ausgesetzten Schadensersatzklage in Höhe von rund 1,81 Mrd. € (zzgl. Zinsen) sind, haben die gleichen Kläger im September 2013 Klage gegen zwei Mitglieder des Aufsichtsrats der Porsche SE beim Landgericht Frankfurt am Main eingereicht.





Die Porsche SE ist diesem Rechtsstreit auf Seiten der Aufsichtsratsmitglieder als Streithelferin beigetreten. Ein Termin zur mündlichen Verhandlung fand am 30. April 2015 statt. Durch Zwischenurteil vom 21. Mai 2015 hat das Gericht sechs von sieben Klägern aufgegeben, eine Prozesskostensicherheit zu stellen. Die Porsche SE hält die geltend gemachten Ansprüche für unbegründet.

Am 7. Juni 2012 hat die Porsche SE beim Landgericht Stuttgart Klage gegen zwei Gesellschaften eines Investmentfonds auf Feststellung des Nichtbestehens angeblicher Ansprüche in Höhe von rund 195 Mio. USD eingereicht. Der Investmentfonds hatte außergerichtlich behauptet, die Porsche SE habe im Rahmen des Erwerbs ihrer Beteiligung an der Volkswagen AG während des Jahres 2008 falsche und irreführende Angaben gemacht. Der Investmentfonds hat deshalb Klage vor einem englischen Gericht angedroht. Am 18. Juni 2012 hat der Investmentfonds Klage gegen die Porsche SE beim Commercial Court in England eingereicht. Das englische Verfahren wurde am 6. März 2013 auf beiderseitigen Parteiantrag ausgesetzt, bis in dem beim Landgericht Stuttgart begonnenen Verfahren rechtskräftig über die Frage entschieden wurde, welches Gericht das zuerst angerufene Gericht ist. Das Landgericht Stuttgart hat mit Beschluss vom 24. Juli 2013 festgestellt, dass das Landgericht Stuttgart das zuerst angerufene Gericht

ist. Gegen diese Entscheidung des Landgerichts Stuttgart hat eine der Beklagten das Rechtsmittel der sofortigen Beschwerde eingelegt. Mit Beschluss vom 28. November 2013 hat das Landgericht Stuttgart der Beschwerde nicht abgeholfen und die Beschwerde dem Oberlandesgericht Stuttgart zur Entscheidung vorgelegt. Mit Beschluss vom 30. Januar 2015 hat das Oberlandesgericht Stuttgart die sofortige Beschwerde zurückgewiesen. Die Beklagte hat Rechtsbeschwerde zum Bundesgerichtshof eingelegt. Mit Beschluss vom 13. September 2016, eingegangen am 16. November 2016, hat der Bundesgerichtshof den Beschluss des Oberlandesgerichts Stuttgart vom 30. Januar 2015 aufgehoben und die Sache zur erneuten Entscheidung an das Oberlandesgericht Stuttgart zurückverwiesen. Die Porsche SE hält die in England erhobene Klage für unzulässig und die geltend gemachten Ansprüche für unbegründet.

#### **Ermittlungs- und Strafverfahren im Zusammenhang mit dem Aufbau der Beteiligung an der Volkswagen AG**

Im Dezember 2012 wurde gegen die ehemaligen Vorstandsmitglieder Dr. Wendelin Wiedeking und Holger P. Härter wegen des Verdachts der informationsgestützten Manipulation des Marktes in Volkswagen Aktien im Zusammenhang mit dem Aufbau der Beteiligung an der Volkswagen AG





Anklage zur Großen Wirtschaftsstrafkammer beim Landgericht Stuttgart erhoben. Mit Urteil vom 18. März 2016 hat das Landgericht Stuttgart die beiden früheren Vorstandsmitglieder der Porsche SE von den Anklagevorwürfen in allen Punkten aus tatsächlichen Gründen frei gesprochen, weil eine informationsgestützte Marktmanipulation nicht festgestellt werden konnte. Den Antrag der Staatsanwaltschaft Stuttgart auf Verhängung einer Geldbuße in Höhe von 807 Mio. € gegen die Porsche SE hat das Landgericht Stuttgart infolgedessen ebenfalls abgelehnt. Die Staatsanwaltschaft Stuttgart hatte Revision zum Bundesgerichtshof eingelegt und diese vor Ablauf der Revisionsbegründungsfrist wieder zurückgenommen. Das Urteil ist damit in vollem Umfang rechtskräftig.

Im Februar 2013 wurde bekannt, dass die Staatsanwaltschaft Stuttgart gegen sämtliche Aufsichtsratsmitglieder der Porsche SE aus dem Jahr 2008 und einen ehemaligen Mitarbeiter ein Ermittlungsverfahren wegen des Verdachts der gemeinschaftlichen Beihilfe zu den mit der Anklageschrift vom 17. Dezember 2012 den Herren Dr. Wendelin Wiedeking und Holger P. Härter vorgeworfenen Marktmanipulationshandlungen durch Unterlassen eingeleitet hat. Das Ermittlungsverfahren gegen die Aufsichtsratsmitglieder wurde laut Pressemitteilung der Staatsanwaltschaft Stuttgart vom 17. August 2015 gemäß § 170 Abs. 2 StPO mangels hinreichenden Tatverdachts eingestellt. Die gegen den ehemaligen Mitarbeiter erhobene Anklage wurde nach dem rechtskräftigen Freispruch der ehemaligen Vorstandsmitglieder zurückgenommen.

#### **Klageverfahren und rechtliche Risiken im Zusammenhang mit der Dieseldematik**

Im Zusammenhang mit der Dieseldematik (siehe dazu die Darstellung im Abschnitt „Die Dieseldematik“ im Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern“) sind gegen die Porsche SE folgende Ansprüche geltend gemacht worden:

Der Porsche SE sind seit April 2016 156 Klagen vom Landgericht Stuttgart zugestellt worden. Die Klagen sind auf Zahlung von Schadensersatz, soweit beziffert, in Höhe von insgesamt rund 899 Mio. € (zzgl. Zinsen) und teils auf Feststellung einer Schadensersatzverpflichtung gerichtet. Im Februar 2017 wurde außerdem ein Mahnverfahren mit einem Streitwert von rund 3,5 Mio. € (zzgl. Zinsen) an das Landgericht Stuttgart abgegeben. Die Kläger werfen der Porsche SE angeblich pflichtwidrig unterlassene Kapitalmarktinformationen im Zusammenhang mit der Dieseldematik vor. Ein Teil der Klagen richtet sich sowohl gegen die Porsche SE als auch die Volkswagen AG. Die Volkswagen AG hat in Bezug auf eine dieser Klagen beim Oberlandesgericht Braunschweig den Antrag gestellt, das Landgericht Braunschweig als zuständiges Gericht zu bestimmen. Ein Teil der Kläger in den beim Landgericht Stuttgart anhängigen Verfahren hat Musterverfahrensanträge nach dem KapMuG gestellt. Die Porsche SE hat hilfsweise für den Fall, dass das Landgericht Stuttgart Klagen nicht ohne weiteres abweist, in insgesamt zehn dieser Verfahren den Erlass eines KapMuG-Vorlagebeschlusses mit sechs näher bezeichneten Feststellungszielen beantragt. Das Landgericht Stuttgart hat mit Blick auf die vorgenannten KapMuG-Anträge am 28. Februar 2017 einen Vorlagebeschluss erlassen, mit dem es insgesamt neun der von den Klägern geltend gemachten Feststellungsziele sowie die vorgenannten sechs hilfsweise von der Porsche SE geltend gemachten Feststellungsziele dem Oberlandesgericht Stuttgart zur Entscheidung vorlegt. Zum Teil haben die Kläger Verfahrensaussetzungen nach dem KapMuG im Hinblick auf einen KapMuG-Vorlagebeschluss des Landgerichts Braunschweig in Schadensersatzverfahren, die gegen die Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieseldematik geführt werden, beantragt. Es ist derzeit offen, ob die beim Landgericht Stuttgart anhängigen Verfahren etwa im Hinblick auf den Vorlagebeschluss des Landgerichts Braunschweig oder im Hinblick auf den Vorlagebeschluss des Landgerichts Stuttgart ausgesetzt werden. In einem Verfahren, das angebliche Schadensersatzansprüche in Höhe von rund 5,7 Mio. € (zzgl. Zinsen) und einen zugleich



gestellten Musterverfahrensantrag betrifft, fand am 30. September 2016 eine mündliche Verhandlung statt. In den weiteren Verfahren wurden noch keine Termine zur mündlichen Verhandlung bestimmt. Die Porsche SE hält die Klagen für unbegründet.

Vor dem Landgericht Braunschweig sind seit September 2016 fünf Klagen gegen die Porsche SE erhoben worden. Die Porsche SE ist dabei jeweils gemeinsam mit der Volkswagen AG verklagt. Die Klagen stützen sich auf angebliche Schadensersatzansprüche wegen unterlassener unverzüglicher Veröffentlichung von Insiderinformationen. Sie zielen auf die Leistung von Schadensersatz durch die Porsche SE in Höhe von insgesamt rund 165.000 € ab. Die Klägerseite in zwei Verfahren hat die Aussetzung des Verfahrens im Hinblick auf den KapMuG-Vorlagebeschluss des Landgerichts Braunschweig beantragt. Die Kläger in drei Verfahren haben ihr Einverständnis mit einer solchen Aussetzung erklärt. Ein Verfahren hat das Landgericht Braunschweig hinsichtlich der Volkswagen AG mit



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

Im Oktober 2015 hat eine Minderheitsaktionärin der Volkswagen AG beim Landgericht München II eine (Teil-)Klage gegen die Porsche SE auf Zahlung von Schadensersatz in Höhe von 10.000 € (zzgl. Zinsen) an die Volkswagen AG erhoben. Gegenstand der Klage sind angebliche Schäden, welche der Volkswagen AG und ihren Minderheitsaktionären im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik entstanden sein sollen und welche die Porsche SE verursacht haben soll. Ein Termin zur mündlichen

Verhandlung über die Zulässigkeit der Klage fand am 21. April 2016 statt. Das Landgericht München II hat sich am 12. Mai 2016 für unzuständig erklärt und das Verfahren an das Landgericht Stuttgart verwiesen. Mit Schriftsatz vom 11. November 2016 hat die Klägerin die Klage zurückgenommen. Damit ist das Verfahren beendet.

Im November 2015 hat ein Käufer eines Volkswagen- und eines Audi 3,0-Liter-TDI-Dieselfahrzeugs im US-Berichtsgericht für den Eastern District of Michigan unter anderem gegen die Volkswagen AG und die Porsche SE eine Sammelklage erhoben. Der Kläger trägt vor, eine landesweite Gruppe von US-amerikanischen Käufern zu vertreten, und behauptet, die Beklagten hätten Verbraucher auf betrügerische Weise veranlasst, Volkswagen-, Audi- und Porsche-2,0-Liter-TDI- und 3,0-Liter-TDI-Dieselfahrzeuge zu kaufen, die verbotene Abschaltvorrichtungen eingebaut haben, um die US-amerikanischen Emissionsstandards zu umgehen, und die nicht die beworbene Leistung



erbrächten. Der Kläger behauptet, dass sich der Wert dieser Fahrzeuge gemindert habe und begehrt Schadensersatzzahlungen in nicht bezifferter Höhe für die Sammelkläger, einschließlich Strafschadensersatz und Schadensersatz in dreifacher Höhe nach US-amerikanischem Recht. Zudem verlangt der Kläger unter anderem eine gerichtliche Anordnung in Form eines Fahrzeugrückkaufprogramms, eines Fahrzeugrückrufs und/oder einer Rückerstattung des Kaufpreises. Die Klage ist zum US-Bezirksgericht für den Northern District of California zwecks gemeinsamer außergerichtlicher Verhandlung zusammen mit anderen Verfahren, die ähnliche Ansprüche betreffen, verwiesen worden. Am 22. Februar 2016 haben andere Kläger in dem bundesstaatenübergreifenden Verfahren drei konsolidierte und geänderte Klageschriften für Gruppen von Fahrzeughaltern und Leasingnehmern (zu der auch der Kläger aus dem Verfahren gegen die Porsche SE vor dem US-Bezirksgericht für den Eastern District of Michigan gehört), Vertriebshändlern und Gebrauchtwagenhändlern als mögliche Sammelkläger eingereicht. Die Porsche SE ist in keiner dieser drei Klageschriften als Beklagte benannt. Es ist noch nicht entschieden, ob gegen die Porsche SE nach der Einreichung der konsolidierten und

geänderten Klageschriften Klagen fortbestehen. Am 28. Juni 2016 haben die Volkswagen AG, die AUDI AG und die Volkswagen Group of America, Inc. mit den Klägern in dem bundesstaatenübergreifenden Sammelklageverfahren eine vergleichsweise Einigung erzielt und die zivilrechtlichen Ansprüche der Halter und Leasingnehmer einschließlich der Vertriebshändler und Gebrauchtwagenhändler von 2,0-Liter-TDI-Dieselfahrzeugen von Volkswagen und Audi in den USA verglichen. Das US-Bezirksgericht für den Northern District of California hat die Vergleichsvereinbarung am 25. Oktober 2016 endgültig genehmigt. Infolgedessen hat jedes in die Sammelklage einbezogene Mitglied, soweit es den Vergleich nicht für sich abgelehnt hat, auf alle Ansprüche gegen die Volkswagen AG und ihre verbundenen Unternehmen, einschließlich die Porsche SE, in Bezug auf die Emissionsthematik, soweit sie sich auf 2,0-Liter-TDI-Dieselfahrzeuge von Volkswagen und Audi in den USA beziehen, verzichtet. Einige Mitglieder der Sammelklage haben Rechtsmittel gegen die endgültige Genehmigung erhoben; die Rechtsmittel sind derzeit vor dem Berufungsgericht des Ninth Circuit anhängig. Am 31. Januar 2017 haben die Volkswagen AG, die AUDI AG, die Volkswagen Group of America, Inc., die



Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und die Porsche Cars North America, Inc. mit den Klägern in dem bundesstaatenübergreifenden Sammelklageverfahren eine Einigung erzielt, um die Ansprüche bestimmter aktueller und früherer Halter und Leasingnehmer von 3,0-Liter-TDI-V6-Dieselfahrzeugen von Volkswagen, Audi und Porsche in den USA zu vergleichen. Die Bedingungen dieser Einigung, die unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Gerichts steht, sehen vor, dass Mitglieder, die in die Sammelklage einbezogen sind, wenn sie den Vergleich nicht ablehnen, auf alle Ansprüche gegen Volkswagen und ihre verbundenen Unternehmen, einschließlich der Porsche SE, in Bezug auf die Emissionsthematik, soweit sie sich auf 3,0-Liter-TDI-V6-Dieselfahrzeuge von Volkswagen, Audi und Porsche in den USA beziehen, verzichten. Am 14. Februar 2017 hat das Gericht die Vergleichsvereinbarung mit privaten Klägern vorläufig genehmigt und eine Anhörung zur Billigkeit (Fairness Hearing) der Erteilung einer endgültigen Genehmigung für den 11. Mai 2017 angesetzt. Die Porsche SE hält in allen Fällen alle gegen sie vorgebrachten Ansprüche für unbegründet.

Gegen die Porsche SE wurden 10 Mahnbescheide in Höhe von insgesamt rund 3,7 Mio. € (zzgl. Zinsen) erwirkt. Die Mahnbescheide betreffen angebliche Schadensersatzansprüche im Zusammenhang mit der Dieselthematik. Die Porsche SE hält die Ansprüche für unbegründet und hat gegen

die Mahnbescheide jeweils Widerspruch eingelegt. Ein Verfahren mit einem behaupteten Streitwert von rund 3,5 Mio. € (zzgl. Zinsen) wurde im Februar 2017 an das Landgericht Stuttgart zur Verhandlung abgegeben.

Seit Oktober 2015 haben 28 Personen, die noch keine Klage erhoben haben, außergerichtlich bzw. mittels Güteantrag angebliche Schadensersatzansprüche im Zusammenhang mit der Dieselthematik gegen die Porsche SE geltend gemacht. Die angeblichen Ansprüche sind zum Teil nicht beziffert. Soweit die angeblichen Ansprüche von den Anspruchstellern beziffert werden, belaufen sie sich auf insgesamt rund 395.000 € (ohne Zinsen). Die Anspruchsteller begehren Schadensersatz aufgrund angeblich nicht ausreichender oder unterlassener Veröffentlichung von Kapitalmarktinformationen durch die Porsche SE. Die Porsche SE hält die Ansprüche für unbegründet und hat sie zurückgewiesen.

#### **Aktienrechtliche Streitigkeiten**

Ein Aktionär hat Anfechtungs- und Nichtigkeitsklage gegen die Beschlüsse der ordentlichen Hauptversammlung vom 30. April 2013 über die Entlastung von Vorstand und Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2012, die Wahl von fünf Personen zu Mitgliedern des Aufsichtsrats sowie die Ablehnung des Antrags



auf Abwahl des Versammlungsleiters beim Landgericht Stuttgart eingereicht. Mit Urteil vom 23. September 2014 hat das Landgericht Stuttgart die Klage abgewiesen. Der Aktionär hat gegen das Urteil Berufung eingelegt. Mit Urteil vom 8. Juli 2015 hat das Oberlandesgericht Stuttgart die Berufung des Aktionärs zurückgewiesen und die Klageabweisung durch das Landgericht Stuttgart bestätigt. Die Revision wurde nicht zugelassen. Die gegen die Entscheidung eingelegte Nichtzulassungsbeschwerde des Aktionärs hat der Bundesgerichtshof mit Beschluss vom 31. Mai 2016 zurückgewiesen. Das Urteil ist damit rechtskräftig.

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

Landgerichts Stuttgart Berufung eingelegt. Die Porsche SE hält die Klage teilweise für unzulässig und jedenfalls für unbegründet.

Außerdem hat derselbe Aktionär beim Landgericht Stuttgart einen Antrag auf Auskunftserteilung durch die Porsche SE gestellt. Mit dem Antrag wird Auskunft auf Fragen begehrt, die in der ordentlichen Hauptversammlung vom 27. Mai 2014 gestellt worden sind. Am 22. März 2016 fand ein Termin zur mündlichen Verhandlung vor dem Landgericht Stuttgart statt. Mit Beschluss vom 28. Oktober 2016 hat das Landgericht Stuttgart den Antrag zurückgewiesen. Die Beschwerde wurde nicht zugelassen. Damit ist die Entscheidung rechtskräftig.

Ferner hat derselbe Aktionär Anfechtungs- und Nichtigkeitsklage gegen die Beschlüsse der ordentlichen Hauptversammlung vom 29. Juni 2016 über die Entlastung des Vorstands und des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2015 erhoben. Ein Termin zur mündlichen Verhandlung wurde noch nicht bestimmt. Die Porsche SE hält die Klage für unbegründet.





Darüber hinaus hat derselbe Aktionär beim Landgericht Stuttgart einen Antrag auf Auskunftserteilung durch die Porsche SE gestellt. Gegenstand des Antrags sind Fragen, die angeblich in der ordentlichen Hauptversammlung vom 29. Juni 2016 gestellt worden sind. Die Porsche SE hält den Antrag für unbegründet.

### Hauptversammlung

Am 29. Juni 2016 fand die ordentliche Hauptversammlung der Porsche SE in der Porsche-Arena in Stuttgart statt, an der rund 4.700 Aktionäre teilnahmen. Für das Geschäftsjahr 2015 wurde die Ausschüttung einer Dividende an die Vorzugsaktionäre in Höhe von 1,010 € je Aktie und an die Stammaktionäre in Höhe von 1,004 € je Aktie beschlossen. Im Vorjahr hatte die Dividende 2,010 € je Vorzugsaktie und 2,004 € je Stammaktie betragen. Die Ausschüttungssumme betrug damit für das Geschäftsjahr 2015 insgesamt 308.393.750 €. Für das Geschäftsjahr 2014 lag die Ausschüttungssumme bei 614.643.750 €. Vorstand und Aufsichtsrat wurde Entlastung erteilt.

## Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern

### Die Dieseldematik

#### Unregelmäßigkeiten bei Emissionen

Am 18. September 2015 informierte die US-amerikanische Umweltschutzbehörde Environmental Protection Agency (EPA) in einer „Notice of Violation“ die Öffentlichkeit, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NO<sub>x</sub>)-Emissionen festgestellt wurden. Volkswagen räumte in diesem Zusammenhang Unregelmäßigkeiten ein. In seiner Ad-hoc-Mitteilung vom 22. September 2015 informierte der Volkswagen Konzern darüber, dass in weltweit rund elf Millionen Fahrzeugen mit bestimmten Dieselmotoren auffällige Abweichungen zwischen Prüfstandswerten und realem Fahrbetrieb festgestellt wurden.

Am 2. November 2015 gab die EPA ebenfalls in Form einer „Notice of Violation“ bekannt, dass auch bei der Software von Fahrzeugen mit Dieselmotoren vom Typ V6 TDI mit 3,0 Liter Hubraum Unregelmäßigkeiten aufgedeckt worden seien. Audi bestätigte, dass mindestens drei Auxiliary Emission Control Devices (AECs) im Rahmen der US-Zulassungsdokumentation von Fahrzeugen mit Sechszylinder-Dieselmotor vom Typ V6 TDI mit 3,0 Liter Hubraum nicht offengelegt worden waren.

#### Umfangreiche Untersuchungen durch Volkswagen

Volkswagen treibt die Aufklärung mit Hochdruck voran. Hierzu hat das Unternehmen neben internen auch externe Untersuchungen beauftragt. Die externe Untersuchung erfolgt unter Einbeziehung von externen Rechtsanwälten in Deutschland und den USA. Um die Untersuchungen im Rahmen der Sachverhaltsaufklärung zu unterstützen, hatte der Volkswagen Konzernvorstand 2015 ein zeitlich

begrenztes Kooperationsprogramm für alle Tarifmitarbeiter etabliert.

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG hat einen Sonderausschuss gebildet, der sämtliche Vorgänge im Zusammenhang mit der Dieseldematik für den Aufsichtsrat koordiniert. Die Volkswagen AG hat die US-amerikanische Anwaltskanzlei Jones Day mit einer sogenannten „External Investigation“ beauftragt. Es handelt sich dabei um eine unabhängige und umfangreiche Untersuchung zur Dieseldematik. Jones Day informiert die Gesellschaft und das Department of Justice (DOJ) laufend über die aktuellen Ergebnisse der Untersuchung und unterstützt die Volkswagen AG bei der Kooperation mit den Justizbehörden. Die Vorgehensweise bei der Aufklärung wurde maßgeblich durch die Ermittlungsbehörden bestimmt.

Zudem erstattete die Volkswagen AG im September 2015 Strafanzeige bei der zuständigen Staatsanwaltschaft Braunschweig, die darüber





hinaus eigenständig ermittelt, unter anderem wegen des Verdachts des Betrugs. In Wolfsburg und anderenorts fanden Durchsuchungen statt, an denen Sonderermittler des Landeskriminalamts beteiligt waren.

Volkswagen arbeitet mit allen zuständigen Behörden zusammen, um die Sachverhalte vollumfänglich und transparent aufzuklären.

Die Untersuchungen erfolgten in einem zweigeteilten Prozess: Die Volkswagen Konzern-Revision, für die Experten aus verschiedenen Volkswagen Konzernunternehmen zu einer Task Force zusammengezogen wurden, fokussierte sich im Auftrag von Aufsichtsrat und Vorstand auf die Prüfung relevanter Prozesse, auf Berichts- und Kontrollsysteme sowie die begleitende Infrastruktur. Besonderes Augenmerk richtete sie dabei auf die Prozesse der Softwareentwicklung für die Motorsteuerung. Ihre Erkenntnisse stellte die Volkswagen Konzern-Revision den externen Experten von Jones

Day zur Verfügung. Die international renommierte Anwaltssozietät war in einem zweiten Handlungsstrang von der Volkswagen AG mit der vollständigen Aufklärung des Sachverhalts und der Verantwortlichkeiten beauftragt worden. Jones Day wurde dabei operativ von der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Deloitte unterstützt.

Die Sonderuntersuchung beinhaltete Befragungen von Mitarbeitern und Führungskräften, die von Jones Day als relevante Informationsträger im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik identifiziert wurden. Überdies wertete Jones Day Dokumente und Daten (beispielsweise E-Mails) aus.

Als weitere unmittelbare Folge der Erkenntnisse aus den internen beziehungsweise externen Untersuchungen wurden Mitarbeiter aus betroffenen Bereichen freigestellt.

Auf Basis des bisher gesichteten Materials konnten der Ursprung der Dieseldiagnostik wie auch



ihre Entwicklung weitgehend nachvollzogen werden. Ausgangspunkt der Dieselthematik bei Volkswagen war rückblickend die strategische Entscheidung einer groß angelegten Dieseloffensive in den USA im Jahr 2005. Zu diesem Zweck sollte mit dem Motortyp EA 189 ein neues Diesel-Aggregat entwickelt werden, das leistungsstark ist und zugleich kosteneffizient produziert werden kann.

Die US-Grenzwerte für Schadstoffemissionen sind streng. Nach dem damals strengsten Standard in den USA durften nur 31 mg/km NO<sub>x</sub> emittiert werden – rund ein Sechstel der zu jener Zeit in Europa gültigen Euro-5-Norm. Bei der Konstruktion hochmoderner Dieselmotoren stehen Techniker und Ingenieure vor der Herausforderung, dass ein Zielkonflikt zwischen NO<sub>x</sub>-Reduktion und anderen Parametern besteht.

Um diesen Zielkonflikt im Rahmen der Zeit- und Kostenvorgaben für den EA 189 zufriedenstellend zu lösen, entschloss sich in der Folgezeit eine Gruppe von Personen auf Ebenen unterhalb des Volkswagen Konzernvorstands im Bereich Aggregate-Entwicklung dazu, die Motorsteuerungssoftware zu verändern. In der Motorsteuerung von Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Typs EA 189 kam eine Software zum Einsatz, die den Fahrverlauf amtlicher Tests erkennt, ungeachtet dessen, ob das Fahrzeug sich auf dem Prüfstand oder auf der Straße befindet.

Je nach erkanntem Fahrverlauf schaltet die Motorsteuerung zwischen zwei verschiedenen Modi um: Modus 1 mit optimalem NO<sub>x</sub>-Wert für den Prüfstandsbetrieb oder Modus 2 für optimale Feinstaubwerte im Straßenbetrieb.

Außerhalb der vorgenannten Gruppe von Personen hatte nach aktuellem Stand zumindest der damalige und jetzige Vorstand der Volkswagen AG zum damaligen Zeitpunkt keine Kenntnis von dem Einsatz einer unzulässigen „Defeat Device Software“ nach US-amerikanischem Recht.

In den Monaten nach der Veröffentlichung der International Council on Clean Transportation (ICCT)-Studie im Mai 2014 wurden die der ICCT-Studie zugrundeliegenden Prüfverfahren intern durch Volkswagen wiederholt und die ungewöhnlich hohen NO<sub>x</sub>-Emissionen bestätigt. Dieses Ergebnis wurde der Umweltbehörde des US-Bundesstaates Kalifornien California Air Resources Board (CARB) mitgeteilt und gleichzeitig angeboten, im Rahmen einer ohnehin geplanten Servicemaßnahme in den USA eine Neukalibrierung der Dieselmotoren vom Typ EA 189 vorzunehmen. Diese Maßnahme wurde durch den Ausschuss für Produktsicherheit (APS), dem unter anderem Mitarbeiter der Bereiche Technische Entwicklung, Qualitätssicherung, Vertrieb, Produktion, Logistik, Beschaffung und Rechtswesen angehören, im Rahmen der im Volkswagen Konzern



bestehenden Prozesse bewertet und beschlossen. Dem APS kommt im internen Kontrollsystem der Volkswagen AG somit eine zentrale Rolle zu. Es gibt derzeit keine Erkenntnisse, dass aus dem APS den für die Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014 verantwortlichen Personen eine unzulässige „Defeat Device Software“ nach US-amerikanischem Recht als Ursache der Auffälligkeiten berichtet wurde. Vielmehr war weiterhin die Erwartung dieses Personenkreises zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses, dass die Thematik im Rahmen einer Feldmaßnahme mit vergleichsweise geringem Aufwand zu beheben sei. Im Sommer 2015 wurde jedoch belastbar erkannt, dass Ursache für die Auffälligkeiten eine Software-Veränderung war, welche als sogenanntes „Defeat Device“ im Sinne des US-amerikanischen Umweltrechts zu qualifizieren war. Dies mündete in der Offenlegung des US „Defeat Device“ gegenüber der EPA und der CARB am 3. September 2015. Die in der Folge zu erwartenden Kosten für den Volkswagen Konzern (Rückrufkosten, Nachrüstungskosten und Strafzahlungen) bewegten sich nach damaliger Einschätzung der mit der Sache befassten Vorstandsmitglieder nicht in einem grundlegend anderen Umfang als in früheren Fällen, in die andere Fahrzeughersteller involviert waren und erschienen deshalb mit Blick auf die Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns insgesamt beherrschbar. Diese Beurteilung der Volkswagen AG fußte auf der Einschätzung einer in den USA für Zulassungsfragen einbezogenen Anwaltssozietät, wonach ähnlich gelagerte Fälle in der Vergangenheit mit den US-Behörden einvernehmlich gelöst werden konnten.

Erst mit der aus Sicht von Volkswagen überraschenden Veröffentlichung einer „Notice of Violation“ durch die EPA am 18. September 2015 über den Sachverhalt und die möglichen finanziellen Auswirkungen stellte sich die Situation dann deutlich anders dar.

Audi hat zur Aufklärung eine interne Task-Force gegründet, Gremien mit den erforderlichen Ressourcen ausgestattet und in 2015 ein Kooperationsprogramm für Tarifmitarbeiter angeboten. Die Kanzlei Jones Day führte auch hier unabhängige und aufwendige Untersuchungen durch.

Die amtierenden Vorstandsmitglieder der AUDI AG haben wie bereits im Vorjahr erklärt, dass sie bis zur Information durch die EPA im November 2015 keine Kenntnisse von dem Einsatz einer unzulässigen „Defeat Device Software“ nach US-amerikanischem Recht in V6 3,0-Liter-TDI-Motoren hatten.

Organisatorische und prozessuale Verbesserungspotenziale, die im Zusammenhang mit der Dieselmotorthematik sichtbar wurden, geht der Volkswagen Konzern konsequent an.

Auch aus den bis zum Aufstellungszeitpunkt erfolgten Veröffentlichungen sowie aus den fortgeführten Untersuchungen und Befragungen zur Dieselmotorthematik haben sich für den Volkswagen Konzernvorstand keine neuen belastbaren Erkenntnisse oder Einschätzungen hinsichtlich des zugrundeliegenden Sachverhalts und der Bewertung der damit verbundenen Risiken (zum Beispiel Anlegerklagen) ergeben.



### Betroffene Dieselmotoren

#### EU28 und Rest der Welt

Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) erteilte im Geschäftsjahr 2016 erforderliche behördliche Genehmigungen zur Umrüstung der in seinen Zuständigkeitsbereich fallenden Fahrzeuge des Volkswagen Konzerns mit Vierzylinder-Dieselmotoren vom Typ EA 189 mit 1,2 Liter, 1,6 Liter sowie 2,0 Liter Hubraum. Lediglich die Freigabe der technischen Lösungen für 14 Tsd. Fahrzeuge steht noch aus, sie wird für das erste Quartal 2017 erwartet.

Das KBA hat für sämtliche freigegebenen Cluster (Fahrzeuggruppen) festgestellt, dass mit der Umsetzung der technischen Lösungen keine nachteiligen Veränderungen hinsichtlich des Kraftstoffverbrauchs, der Motorleistung, des Drehmoments und der Geräuschemissionen verbunden sind. Diese Fahrzeuge erfüllen nach der Umrüstung alle gesetzlichen Anforderungen sowie die jeweils gültigen Abgasnormen.

Das spanische Industrieministerium hat im Geschäftsjahr 2016 die grundsätzlichen Freigaben

zur Umrüstung der in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden Fahrzeuge der Marke SEAT erteilt.

Für die Marke ŠKODA ist als Typengenehmigungsbehörde die Vehicle Certification Agency in Großbritannien zuständig. Der Freigabeprozess für die ŠKODA Fahrzeuge ist noch nicht abgeschlossen.

In einigen Ländern außerhalb der EU – unter anderem in der Schweiz, Australien, Südkorea, Taiwan und in der Türkei – basiert die nationale Typengenehmigung auf einer vorherigen Anerkennung der EG/ECE-Typgenehmigung. Mit den Behörden dieser Staaten steht Volkswagen ebenfalls in engem Kontakt, um den Freigabeprozess abzuschließen.

Der Volkswagen Konzern arbeitet nun mit Hochdruck an der Umsetzung der technischen Lösungen im Feld. In Abstimmung mit den jeweiligen Behörden werden die Halter der betroffenen Fahrzeuge benachrichtigt und können danach einen Termin zur Umrüstung in einer Vertragswerkstatt vereinbaren.



Die Umsetzung der technischen Lösung für die volumenstärkste Variante 2,0-Liter-TDI begann bereits im Januar 2016. Im Jahresverlauf folgte der 1,2-Liter-TDI. Bei diesen Motorvarianten wird ein Software-Update durchgeführt. Die Umsetzungsphase für den 1,6-Liter-TDI begann im November 2016, da die hier zusätzlich erforderliche Hardware-Änderung einen zeitlichen Vorlauf benötigte. Bei diesen Motoren mit 1,6 Liter Hubraum wird vor dem Luftmassenmesser ein sogenannter Strömungsgleichrichter eingesetzt, der die Messgenauigkeit erhöht und in Kombination mit einer erneuerten Software die Diesel-Einspritzmenge optimiert. Nach aktueller Planung wird sich die Umsetzung der Maßnahmen über das Kalenderjahr 2017 erstrecken. Volkswagen garantiert, dass die Maßnahmen für seine Kunden kostenlos umgesetzt werden.

Zudem hat die Volkswagen AG gegenüber Fahrzeugkunden außerhalb der USA und Kanada ausdrücklich bis zum 31. Dezember 2017 auf die Erhebung der Verjährungseinrede im Hinblick auf etwaige Ansprüche verzichtet, die im Zusammenhang mit der in Fahrzeugen mit Motortyp EA 189 eingebauten Software bestehen.

#### **USA/Kanada**

Das DOJ hat am 4. Januar 2016 im Auftrag der EPA eine Zivilklage gegen die Volkswagen AG, die

AUDI AG sowie gegen weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns eingereicht. Die zivilrechtlich geltend gemachten Ansprüche basieren auf dem Vorwurf, durch den Einsatz der Defeat Device Software gegen das US-amerikanische Gesetz zur Reinhaltung der Luft, den Clean Air Act, verstoßen zu haben. Die Klage umfasst sowohl die Vier- als auch die Sechszylinder-Dieselmotoren. Die Volkswagen AG trägt hierbei konzernintern die Entwicklungsverantwortung für die Vierzylinder-Dieselmotoren und die AUDI AG für die Sechszylinder-Dieselmotoren.

In den USA und Kanada sind drei Varianten bestimmter Vierzylinder-Dieselmotoren betroffen. Für die Fahrzeuge mit Sechszylinder-Dieselmotor werden Parameter der Software überarbeitet, um sie in den USA erneut zur Genehmigung vorzulegen. Aufgrund deutlich strengerer NO<sub>x</sub>-Grenzwerte ist es hier eine größere technische Herausforderung, die Fahrzeuge so umzurüsten, dass alle gültigen Emissionsgrenzen eingehalten werden. Volkswagen befindet sich in intensivem Austausch mit den Behörden EPA und CARB zu angemessenen Abhilfemaßnahmen. Die technischen Lösungen werden umgesetzt, sobald sie von den Behörden freigegeben sind. Die jeweiligen kanadischen und US-Gesellschaften des Volkswagen Konzerns haben einen Verkaufsstopp für alle betroffenen Neuwagen ausgesprochen, für die technische Lösungen noch genehmigt werden müssen.

Im Juni und Dezember 2016 sowie im Januar 2017 haben die Volkswagen AG, die AUDI AG, die Volkswagen Group of America, Inc. sowie bestimmte verbundene Unternehmen im Hinblick auf die im US-Bundesstaat Kalifornien anhängige „Multi-District Litigation“ Vergleichsvereinbarungen in den USA mit dem DOJ im Auftrag der EPA, der CARB und dem Attorney General von Kalifornien sowie der Federal Trade Commission (FTC) und privaten Klägern, die durch das sogenannte Steuerungskomitee der Kläger „Plaintiffs‘ Steering Committee (PSC)“ vertreten werden, geschlossen.

Mit den Vergleichsvereinbarungen werden bestimmte zivilrechtliche Ansprüche im Zusammenhang mit betroffenen Dieselfahrzeugen in den USA beigelegt. Es handelt sich dabei um rund 475 Tsd. Fahrzeuge mit Vierzylinder-Dieselmotoren der Marken Volkswagen Pkw und Audi sowie rund 83 Tsd. Fahrzeuge mit Sechszylinder-Dieselmotoren der Marken Volkswagen Pkw, Audi und Porsche. Die Vergleichsvereinbarungen im Zusammenhang mit den Vierzylinder-Dieselmotoren wurden im Oktober 2016 vom Gericht endgültig genehmigt. Eine Reihe von Sammelklägern hat bei einem US-Berufungsgericht Einspruch gegen die Vergleichsvereinbarungen in Zusammenhang mit den Vierzylinder-Dieselmotoren eingelegt. Die am 31. Januar 2017 eingereichten Vergleichsvereinbarungen im Zusammenhang mit den Sechszylinder-Dieselmotoren müssen vom Gericht noch endgültig genehmigt werden.

Die Vereinbarungen in Zusammenhang mit den Vierzylinder-Dieselmotoren beinhalten Fahrzeugrückkäufe beziehungsweise die vorzeitige Leasingrücknahme von Leasing-Fahrzeugen oder die kostenlose emissionsbezogene Anpassung von Fahrzeugen, sofern die Umrüstung durch EPA und CARB freigegeben worden ist. Die Vereinbarungen im Zusammenhang mit den Sechszylinder-Dieselmotoren, die gerichtsseitig noch endgültig zu genehmigen sind, sehen den Fahrzeugrückkauf beziehungsweise die vorzeitige Leasingrücknahme von Leasing-Fahrzeugen oder die für Kunden kostenlose emissionsbezogene Anpassung von

Fahrzeugen vor, sofern EPA und CARB die Umrüstung für Sechszylinder-Fahrzeuge der ersten Generation genehmigen, sowie ein kostenloses emissionsbezogenes Rückruf- und Umrüstungsprogramm (dessen Genehmigung durch EPA und CARB noch aussteht) für Sechszylinder-Fahrzeuge der zweiten Generation. Falls die Umrüstungen für Sechszylinder-Fahrzeuge der zweiten Generation nicht genehmigt werden, muss Volkswagen gemäß den Vereinbarungen einen Rückkauf beziehungsweise für Leasing-Fahrzeuge eine vorzeitige Leasingrücknahme anbieten. Volkswagen erklärte sich zudem bereit, zusätzlich Ausgleichszahlungen an derzeitig betroffene und auch an bestimmte frühere Eigentümer und Leasingnehmer vorzunehmen.

Zusätzlich erklärte sich Volkswagen bereit, Umweltprogramme zu unterstützen. Über einen Zeitraum von drei Jahren zahlt Volkswagen einen Betrag in Höhe von 2,7 Mrd. USD und Audi zusätzlich einmalig einen Betrag in Höhe von 225 Mio. USD in einen von einem gerichtlich bestellten Treuhänder







verwalteten Umweltfonds ein, um überhöhte NO<sub>x</sub>-Emissionen auszugleichen. Volkswagen investiert darüber hinaus über einen Zeitraum von zehn Jahren insgesamt 2,0 Mrd. USD in die Infrastruktur für Null-Emissions-Fahrzeuge sowie in Initiativen, die den entsprechenden Zugang und die Sensibilisierung für diese Technologie fördern. Darüber hinaus fällt im Rahmen der Vereinbarungen für die Sechszylinder-Fahrzeuge, vorbehaltlich der Genehmigung durch das Gericht, eine zusätzliche Zahlung in Höhe von 25 Mio. USD an CARB an, um die Verfügbarkeit von Null-Emissions-Fahrzeugen in Kalifornien zu unterstützen.

Im Januar 2017 hat sich Volkswagen mit der US-Regierung auf die Beilegung strafrechtlicher Ansprüche auf Bundesebene geeinigt, die im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik stehen. Der Volkswagen Konzern hat sich mit der US-Regierung des Weiteren auf die Beilegung zivilrechtlicher Ansprüche und Unterlassungsansprüche gemäß dem Clean Air Act sowie weiterer gegen das Unternehmen

gerichteter zivilrechtlicher Ansprüche geeinigt, die im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik stehen.

Die aufeinander abgestimmten Lösungen umfassen vier Vereinbarungen, einschließlich eines Vergleichs (Plea Agreement) zwischen der Volkswagen AG und dem DOJ. Dieses geht einher mit der Veröffentlichung eines „Statement of Facts“, das relevante Fakten wiedergibt und von der Volkswagen AG bestätigt wurde.

Als Teil des Vergleichs hat die Volkswagen AG einem Schuldanerkenntnis im Hinblick auf drei nach US-amerikanischem Recht strafbaren Handlungen zugestimmt: Verschwörung, Behinderung der Ermittlungen der Justiz und Verwenden von Falschaussagen für die Einfuhr von Fahrzeugen in die USA. Der Vergleich, der der gerichtlichen Genehmigung auf Bundesebene bedarf, enthält Bestimmungen zur Leistung einer Strafzahlung in Höhe von 2,8 Mrd. USD sowie zur Bestellung einer unabhängigen Aufsichtsperson (Independent Monitor) für drei Jahre.





Dieser Monitor hat die Aufgabe, die Erfüllung der im Vergleich dargelegten Bedingungen seitens Volkswagen zu bewerten und zu beaufsichtigen; dazu zählt auch die Beaufsichtigung der Implementierung von Maßnahmen zur weiteren Stärkung der Compliance und der Berichts- und Kontrollsysteme sowie eines erweiterten Programms für ethisches Verhalten.

Die Volkswagen AG, die AUDI AG und weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns haben – vorbehaltlich der gerichtlichen Genehmigung – darüber hinaus einer kombinierten Strafzahlung in Höhe von 1,45 Mrd. USD zugestimmt, um Umweltschutzklagen des Bundes sowie zollbezogene zivilrechtliche Ansprüche in den USA beizulegen. Des Weiteren haben sich die Volkswagen AG und die Volkswagen Group of America, Inc. zu einer separaten Zivilstrafe in Höhe von 50 Mio. USD an die zivilrechtliche Abteilung des DOJ bereit erklärt, um potenzielle Ansprüche beizulegen, die im Rahmen des Financial Institutions Reform, Recovery and Enforcement Act (FIRREA) geltend gemacht werden. Die Volkswagen AG und die Volkswagen Group of America, Inc. weisen die Haftung in der letzteren Sache sowie entsprechende Ansprüche ausdrücklich zurück, haben einem Vergleich jedoch zugestimmt, um die Unsicherheit und den Aufwand einer langwierigen rechtlichen Auseinandersetzung zu vermeiden.

Gemäß ihren Bedingungen stellen diese Vereinbarungen eine Lösung für Verpflichtungen nach US-amerikanischem Recht dar und sind nicht darauf ausgerichtet, Verpflichtungen, sofern sie bestehen, im Rahmen der Gesetze oder Bestimmungen eines Rechtssystems außerhalb der USA zu adressieren. Volkswagen kooperiert weiterhin vollumfänglich im Rahmen der Untersuchungen des DOJ in Bezug auf Handlungen von Einzelpersonen.

Volkswagen hat außerdem Vereinbarungen mit den Attorneys General von 44 US-Bundesstaaten, dem District of Columbia und Puerto Rico erzielt, mit denen bestehende oder mögliche künftige Ansprüche aus Verbraucherschutzrechtlichen und wettbewerbsrechtlichen Bestimmungen – im

Hinblick auf Fahrzeuge in den USA mit Vierzylinder- und Sechszylinder-Dieselmotoren – für einen Vergleichsbeitrag in Höhe von 603 Mio. USD beigelegt werden.

Mögliche Klagen von US-Bundesstaaten wegen Verletzungen des Umweltrechts im Zusammenhang mit den betroffenen Fahrzeugen und verschiedene weitere geltend gemachte Ansprüche werden nicht mit diesen Vereinbarungen beigelegt. Überdies laufen Untersuchungen seitens verschiedener US-amerikanischer Regulierungs- und Regierungsbehörden, auch in Bezug auf den Wertpapier-, Finanzierungs- und Steuerbereich.

Im September 2016 gab Volkswagen den Abschluss einer Vereinbarung zur Beilegung der Ansprüche von Volkswagen Markenvertragshändlern in den Vereinigten Staaten in Zusammenhang mit den betroffenen Fahrzeugen und sonstigen geltend gemachten Angelegenheiten betreffend des Franchise-Wertes bekannt. Die Vergleichsvereinbarung beinhaltet eine Ausgleichszahlung in Höhe von bis zu 1,208 Mrd. USD sowie zusätzliche Zahlungen zur Beilegung vermeintlicher vergangener, derzeitiger und zukünftiger Ansprüche in Verbindung mit Wertverlusten. Die endgültige gerichtliche Genehmigung der Vergleichsvereinbarung wurde im Januar 2017 erteilt. Gegen diesen Beschluss zur endgültigen Genehmigung kann vor einem US-Berufungsgericht Einspruch eingelegt werden.

In Kanada sind die NO<sub>x</sub>-Grenzwerte dieselben wie in den USA. Zivilrechtliche Verbraucherklagen und Untersuchungen der Regulierungsbehörden wurden für Fahrzeuge mit 2,0- und 3,0-Liter-Dieselmotoren initiiert. Im Dezember 2016 haben die Volkswagen AG und weitere kanadische und US-amerikanische Gesellschaften des Volkswagen Konzerns einen Vergleich im Zusammenhang mit Sammelklagen von kanadischen Verbrauchern in Bezug auf die 2,0-Liter-Dieselfahrzeuge geschlossen. Der Vergleich sieht Ausgleichszahlungen in Höhe von bis zu 564 Mio. CAD an berechnete Eigentümer und Leasingnehmer vor, wobei sich viele dieser betroffenen Kunden wahlweise auch für eine kostenlose emissionsbezogene Anpassung ihres Fahrzeugs

– wenn die Genehmigung durch die Regulierungsbehörden erfolgt – oder für einen Rückkauf oder Umtausch oder im Falle von Leasing-Fahrzeugen für eine vorzeitige Leasingrücknahme entscheiden können. Für den Vergleich steht die gerichtliche Genehmigung noch aus; die Anhörungen dazu wurden für März 2017 anberaumt. Zeitgleich mit der Ankündigung des Sammelklagenvergleichs im Dezember 2016 hat die Volkswagen Group Canada mit dem kanadischen Wettbewerbskommissar eine zivilrechtliche Übereinkunft im Hinblick auf die verbraucherschutzrelevante Untersuchung seitens der Regulierungsbehörde bezüglich der 2,0-Liter-Dieselfahrzeuge getroffen. Diese Übereinkunft basiert auf den Vereinbarungen im Rahmen des Sammelklagenvergleichs; zusätzlich zahlt die Volkswagen Group Canada eine ziviladministrative Geldstrafe in Höhe von 15 Mio. CAD. Zivile Verbraucheransprüche und die Untersuchungen des Wettbewerbskommissars in Bezug auf 3,0-Liter-Dieselfahrzeuge bleiben weiterhin anhängig. Überdies erfolgen in Kanada in Bezug auf 2,0- und 3,0-Liter-Dieselfahrzeuge seitens der bundesstaatlichen





Umweltregulierungsbehörde Untersuchungen bezüglich strafrechtlicher Durchsetzungsmaßnahmen und seitens einer Provinzregulierungsbehörde Untersuchungen hinsichtlich quasi-strafrechtlicher Durchsetzungsmaßnahmen.

#### **Auswirkungen der Dieselthematik auf den Volkswagen Konzern**

##### **Operatives Ergebnis 2016**

Im Geschäftsjahr 2016 ergaben sich aus der Dieselthematik – im Wesentlichen bedingt durch höhere Aufwendungen für Rechtsrisiken – Sondereinflüsse im operativen Ergebnis in Höhe von minus 6,4 Mrd. € (Vorjahr: minus 16,2 Mrd. €).

##### **Rechtsrisiken**

Im Zusammenhang mit der Dieselthematik bestehen unterschiedliche Rechtsrisiken. Aufgrund des noch

nicht abgeschlossenen Stadiums der unabhängigen und umfangreichen Untersuchungen sowie der Vielschichtigkeit der einzelnen Einflussfaktoren und den noch andauernden Abstimmungen mit den Behörden unterliegen die im Volkswagen Konzernabschluss gebildeten Rückstellungen sowie die dort angegebenen Eventualverbindlichkeiten und die weiteren latenten Rechtsrisiken zum Teil erheblichen Einschätzungsrisiken. Zu den Rechtsrisiken gehören:

- Straf- und Verwaltungsverfahren weltweit (exklusive USA/Kanada)
- Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)
- Anlegerklagen weltweit (exklusive USA/Kanada)
- Verfahren in den USA/Kanada

Zu ausführlichen Informationen verweisen wir auf das Kapitel „Chancen- und Risikobericht des Volkswagen Konzerns“. Sollten sich diese Rechtsrisiken verwirklichen, kann dies zu erheblichen finanziellen Belastungen im Volkswagen Konzern führen.



Weitere wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern

#### **Das Zukunftsprogramm „TOGETHER – Strategie 2025“**

Das Zukunftsprogramm „TOGETHER – Strategie 2025“ setzt auf der „Strategie 2018“ auf, bildet den Rahmen und setzt die Eckpfeiler für die Weiterentwicklung des Volkswagen Konzerns mit seinen starken Marken, weltweiten Produktionsstandorten sowie kompetenten und engagierten Mitarbeitern. Der im Zuge des Zukunftsprogramms erarbeitete Kodex der Zusammenarbeit bildet dabei das Fundament der Volkswagen Konzernstrategie. Er beschreibt die Art und Weise der Kooperation im Volkswagen Konzernverbund sowie im täglichen Miteinander und enthält als Kern die Werte aufrichtig, unkompliziert, vorbehaltlos, auf Augenhöhe und füreinander. Die korrespondierenden Strategien der Marken und Funktionalbereiche komplettieren den Veränderungsprozess.

Die neue Volkswagen Konzernstrategie umfasst eine Fülle weitreichender Richtungsentscheidungen sowie konkreter Initiativen und zielt im Kern auf nachhaltige Zukunftssicherung und profitables Wachstum ab. Die umfassende Transformation des automobilen Kerngeschäfts, der Aufbau des neuen Geschäftsfelds Mobilitätslösungen, die Stärkung der Innovationskraft sowie die Sicherung der Finanzierung der Investitionen bilden die vier Eckpfeiler, denen insgesamt 16 strategische Volkswagen Konzerninitiativen zugeordnet sind.

Mit den strategischen Initiativen beschreibt Volkswagen den Weg zur Erreichung seiner Vision, ein weltweit führender Anbieter nachhaltiger Mobilität zu sein. Dafür wurden vier Zieldimensionen definiert, mit denen der Volkswagen Konzern nachhaltig wachsen will: Begeisterte Kunden, Exzellenter Arbeitgeber, Vorbild bei Umwelt, Sicherheit und Integrität sowie wettbewerbsfähige Ertragskraft.

Diese Zieldimensionen gelten im gesamten Volkswagen Konzern. Die strategischen Kennzahlen, anhand derer Volkswagen zukünftig den Umsetzungsgrad seiner Konzernstrategie misst, sind jedoch abhängig vom Geschäftsmodell. So ist das Geschäftsmodell seiner Pkw-Marken ein anderes als das der Lkw- und Bus-Marken und es unterscheidet sich von Power Engineering oder dem Dienstleistungsgeschäft.

Das im Rahmen des Zukunftsprogramms „TOGETHER – Strategie 2025“ aufgebaute neue Geschäftsfeld Mobilitätslösungen treibt den Wandel zu einem weltweit führenden Anbieter nachhaltiger Mobilität voran. Volkswagen wird Mobilitätsdienstleistungen selbstständig oder partnerschaftlich entwickeln und vermarkten. Neben der Fahrtenvermittlung via App (Ride Hailing) soll der Fokus auf ganzheitlichen Transportlösungen liegen, die den individuellen und den öffentlichen Verkehr effizienter gestalten. Das Geschäftsfeld Mobilitätslösungen wird im Segment Finanzdienstleistungen des Volkswagen Konzerns berichtet.



### **Kartellverfahren gegen europäische Lkw-Hersteller**

Im Jahr 2011 leitete die Europäische Kommission ein Kartellverfahren gegen die europäischen Lkw-Hersteller wegen unangemessenen Informationsaustauschs im Zeitraum zwischen 1997 und 2011 ein und übermittelte im November 2014 in diesem Zusammenhang MAN, Scania und den übrigen betroffenen Lkw-Herstellern die sogenannten Beschwerdepunkte. Mit ihrer Vergleichsentscheidung vom 19. Juli 2016 hat die Europäische Kommission mit Ausnahme von MAN und Scania gegen fünf europäische Lkw-Hersteller Geldbußen verhängt. Da MAN die EU-Kommission als Kronzeuge über die Absprachen informiert hatte, wurde das Unternehmen von einer Geldbuße ausgenommen. Die Ermittlungen gegen Scania dauern an. Das Unternehmen hat entschieden, seine Verteidigungsrechte umfassend geltend zu machen. Um mögliche Strafen abdecken zu können, wurde im Volkswagen Konzernabschluss eine Rückstellung in Höhe von 0,4 Mrd. € gebildet.

### **Abfindung an die Minderheitsaktionäre der MAN SE**

Mit seiner Eintragung ins Handelsregister am 16. Juli 2013 trat der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag (BGAV) zwischen der MAN SE als beherrschtem Unternehmen und der Volkswagen

Truck & Bus GmbH, einer 100-prozentigen Tochtergesellschaft der Volkswagen AG, als herrschendem Unternehmen in Kraft. Durch den Abschluss des BGAV wurde das sogenannte faktische Konzernverhältnis durch einen Vertragskonzern ersetzt, der eine deutlich effizientere und unbürokratischere Zusammenarbeit zwischen der MAN Gruppe und dem übrigen Volkswagen Konzern ermöglicht. Die Minderheitsaktionäre der MAN SE haben das Recht, während der Laufzeit des im Juli 2013 eingeleiteten Spruchverfahrens, in dem die Angemessenheit der im Vertrag geregelten Barabfindung gemäß § 305 AktG und der Ausgleichszahlung gemäß § 304 AktG überprüft wird, sowie zwei Monate nach dessen Abschluss MAN Stamm- und Vorzugsaktien der Volkswagen Truck & Bus GmbH anzudienen. Ende Juli 2015 hat das Landgericht München in erster Instanz entschieden, dass der Abfindungsanspruch von 80,89 € auf 90,29 € je Aktie anzuheben sei. Sowohl Volkswagen als auch einige Minderheitsaktionäre haben am Oberlandesgericht München Beschwerde gegen das Urteil eingelegt. Ende Dezember 2016 hielt die Volkswagen Truck & Bus GmbH 75,73 % der Stammaktien und 46,43 % der Vorzugsaktien an der MAN SE.



#### **Angebotspreis für außenstehende Scania-Aktionäre bestätigt**

Die Volkswagen AG hatte den Aktionären von Scania am 14. März 2014 ein freiwilliges öffentliches Angebot zum Kauf aller bisher weder unmittelbar noch mittelbar gehaltenen Scania Aktien unterbreitet. Nach erfolgreichem Vollzug des Angebots hielt Volkswagen Ende 2014 einen Anteil von 99,57 % am Grundkapital von Scania. In Bezug auf die im Rahmen des Angebots nicht angedienten Scania Aktien wurde ein Squeeze-out-Verfahren eingeleitet, in dem das schwedische Schiedsgericht am 11. November 2014 entschied, dass der Volkswagen AG alle ausstehenden Scania Aktien übertragen werden. Nach Eintritt der Rechtskraft dieser Entscheidung ist die Volkswagen AG seit dem 14. Januar 2015 unmittelbar und mittelbar rechtliche Eigentümerin sämtlicher Scania Aktien. Das Schiedsgericht hat in seiner Entscheidung vom 30. Juni 2016 den von Volkswagen gezahlten Angebotspreis als angemessene Abfindung bestätigt.

#### **Verkauf der Beteiligung an LeasePlan abgeschlossen**

Der Volkswagen Konzern war über seinen 50 %-Anteil an dem Gemeinschaftsunternehmen Global Mobility Holding B.V. (GMH), Amsterdam, Niederlande, mittelbar zu 50 % an dessen Tochterunternehmen LeasePlan Corporation N.V., Amsterdam,

Niederlande, (LeasePlan) beteiligt. LeasePlan ist ein niederländischer Finanzdienstleistungskonzern, dessen Kerngeschäft das Leasing und Fuhrparkmanagement ist. Im Januar 2016 wurden die letzten Genehmigungen für den Verkauf von LeasePlan an ein internationales Investorenkonsortium durch die zuständigen Behörden erteilt. Die rechtliche Übertragung der LeasePlan-Anteile an das Konsortium wurde am 21. März 2016 vollzogen. Aus der Transaktion ergab sich für den Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum ein positiver Effekt auf die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts und die Netto-Liquidität von 2,2 Mrd. € sowie unter Berücksichtigung des abgehenden at Equity-Anteils ein Ertrag in Höhe von 0,2 Mrd. €, der im Finanzergebnis des Volkswagen Konzerns ausgewiesen wird.





## Geschäftsverlauf

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

## Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Das moderate Wachstum der Weltwirtschaft verlangsamte sich im Geschäftsjahr 2016 auf 2,5 % (Vorjahr: 2,8 %). In den Industrieländern verringerte sich die wirtschaftliche Dynamik insgesamt, während die Wachstumsrate in den Schwellenländern im Jahresvergleich nahezu konstant blieb. Die Inflation erhöhte sich im Zuge der expansiven Geldpolitik vieler Zentralbanken und steigender Preise für Energie und Rohstoffe.

## Weltweite Pkw-Neuzulassungen

Im Geschäftsjahr 2016 stieg das weltweite Pkw-Marktvolumen auf 81,1 Mio. Fahrzeuge und übertraf damit den bisherigen Rekordwert aus dem Vorjahr um 5,4 %. In den Regionen Asien-Pazifik, Westeuropa

und Nordamerika sowie Zentraleuropa wuchs die Nachfrage, während die Pkw-Neuzulassungen in Südamerika, Osteuropa und Afrika das Vorjahresniveau nicht erreichten.

## Branchenspezifische Rahmenbedingungen

Die branchenspezifischen Rahmenbedingungen wurden wesentlich durch fiskalpolitische Maßnahmen beeinflusst, die im abgelaufenen Geschäftsjahr maßgeblich zur uneinheitlichen Absatzentwicklung in den Märkten beigetragen haben. Die hierbei eingesetzten Instrumente waren Steuersenkungen bzw. -erhöhungen, Förderprogramme und Kaufprämien sowie Importzölle.

Nicht-tarifäre Handelshemmnisse zum Schutz der jeweiligen heimischen Automobilindustrie erschwerten darüber hinaus den ungehinderten Austausch von Fahrzeugen, Teilen und Komponenten. Protektionistische Tendenzen waren vor allem bei rückläufigen Marktentwicklungen zu beobachten.

## Entwicklung der Märkte für Nutzfahrzeuge

Im Geschäftsjahr 2016 war die Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen insgesamt leicht höher als im Vorjahr. Weltweit wurden rund 9,6 Mio. (Vorjahr: 9,5 Mio.) Fahrzeuge zugelassen. Die weltweite Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t war im Geschäftsjahr 2016 höher als ein Jahr zuvor: es wurden 2,3 Mio. Fahrzeuge neu zugelassen (plus 0,9 %). Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten



lag die Nachfrage nach Bussen spürbar unter dem Niveau des Vorjahres.

#### **Auslieferungen von Pkw und Nutzfahrzeugen weltweit**

Der Volkswagen Konzern ist mit seinen Marken auf allen relevanten Automobilmärkten der Welt vertreten. Zu den Hauptabsatzmärkten gehören derzeit die Region Westeuropa sowie die Länder China, USA, Mexiko und Brasilien. Mit seinem vielfältigen Angebot an attraktiven und effizienten Fahrzeugen hat der Volkswagen Konzern eine gute Position im anhaltend herausfordernden Wettbewerb. In vielen wichtigen Märkten verzeichnete der Volkswagen Konzern erfreuliche Zuwächse.

Die Auslieferungen von Pkw an Kunden stiegen im Berichtsjahr bei weiterhin schwierigeren Bedingungen in relevanten Märkten wie Brasilien und Russland auf 9.635.484 Einheiten. Das waren 314.797 Fahrzeuge beziehungsweise 3,4 % mehr als 2015. Der Pkw-Gesamtmarkt wuchs im abgelaufenen Geschäftsjahr um 5,4 %, so dass sich der weltweite Marktanteil des Volkswagen Konzerns leicht auf 11,9 % (Vorjahr: 12,2 %) verringerte. In China

erreichte der Volkswagen Konzern den größten absoluten Zuwachs. Nachfragebedingt waren die Verkaufszahlen unter anderem in Brasilien und Russland rückläufig. Die Dieselthematik wirkte sich im Berichtsjahr in einzelnen Märkten, vor allem in den USA und Kanada, je nach Marke unterschiedlich aus. Nahezu alle Marken konnten die Auslieferungszahlen des Vorjahres übertreffen, den größten absoluten Zuwachs verzeichnete Volkswagen Pkw. Neue Bestwerte erreichten Audi, ŠKODA und Porsche ebenso wie Bentley und Lamborghini.

Der Volkswagen Konzern lieferte im Jahr 2016 weltweit insgesamt 661.513 Nutzfahrzeuge an Kunden aus (plus 8,5 %), davon entfielen 165.806 (plus 2,4 %) Einheiten auf Lkw und 17.775 (plus 3,7 %) Einheiten auf Busse. Die Verkäufe der Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge überschritten mit 477.932 ausgelieferten Fahrzeugen den Vorjahreswert um 10,9 %.



### Auslieferungen von Pkw, leichten Nutzfahrzeugen, Lkw und Bussen<sup>1</sup>

	2016	2015	Veränderung %
<b>Regionen</b>			
Europa/Übrige Märkte	4.617.746	4.505.011	2,5
Nordamerika	939.173	931.873	0,8
Südamerika	421.539	558.594	-24,5
Asien-Pazifik	4.318.539	3.935.118	9,7
<b>Weltweit</b>	<b>10.296.997</b>	<b>9.930.596</b>	<b>3,7</b>
<b>nach Marken</b>			
Volkswagen Pkw	5.980.307	5.823.414	2,7
Audi	1.867.738	1.803.246	3,6
ŠKODA	1.126.477	1.055.501	6,7
SEAT	408.703	400.037	2,2
Bentley	11.023	10.100	9,1
Lamborghini	3.457	3.245	6,5
Porsche	237.778	225.121	5,6
Bugatti	1	23	-95,7
Volkswagen Nutzfahrzeuge	477.932	430.874	10,9
Scania	81.346	76.561	6,2
MAN	102.235	102.474	-0,2

<sup>1</sup> Die Auslieferungen von 2015 wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert. Inklusive der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.





### **Absatz und Produktion des Volkswagen Konzerns**

Im Berichtsjahr setzte der Volkswagen Konzern (einschließlich der chinesischen Joint Ventures) weltweit 10.391.113 Fahrzeuge an die Handelsorganisation ab und damit 3,8 % mehr als im Vorjahr. Im Ausland erhöhte sich das Absatzvolumen um 4,6 % im Wesentlichen aufgrund der höheren Nachfrage in Westeuropa, Zentraleuropa sowie in China. Die Zahl der in Deutschland abgesetzten Fahrzeuge nahm um 1,7 % ab.

Im Geschäftsjahr 2016 produzierte der Volkswagen Konzern weltweit 10.405.092 Fahrzeuge; das waren 3,9 % mehr als im Vorjahr. Die chinesischen Gemeinschaftsunternehmen fertigten insgesamt 13,9 % mehr Einheiten als ein Jahr zuvor. Der Anteil der in Deutschland hergestellten Fahrzeuge im Verhältnis zur Gesamtproduktion des Volkswagen Konzerns lag mit 25,8 % unter dem Wert des Vorjahres (Vorjahr: 26,8 %).

### **Mitarbeiterzahl des Volkswagen Konzerns**

Am Ende des Berichtsjahres belief sich die Belegschaft des Volkswagen Konzerns auf 626.715 Personen (plus 2,7 %). Wesentliche Faktoren für den Anstieg der Mitarbeiterzahlen waren die Einstellung von Fachkräften, der volumenbedingte Zuwachs im Ausland gefertigter Fahrzeuge sowie der Personalaufbau in den neuen Werken des Volkswagen Konzerns in Mexiko und Polen. Im Inland waren 281.518 Mitarbeiter beschäftigt (plus 1,0 %), im Ausland 345.197 (plus 4,2 %).

### **Finanzdienstleistungen des Volkswagen Konzerns**

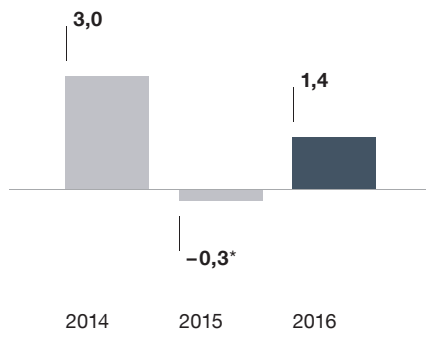
Im Konzernbereich Finanzdienstleistungen bündelt der Volkswagen Konzern die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing, das Bank- und Versicherungsgeschäft, das Flottenmanagement sowie Mobilitätsangebote des Volkswagen Konzerns. Der Konzernbereich umfasst die Volkswagen Finanzdienstleistungen sowie die Finanzdienstleistungsaktivitäten von Scania, Porsche und Porsche Holding Salzburg.



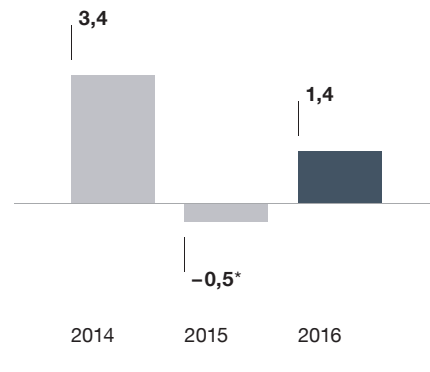
Die Zahl der Neuverträge in den Bereichen Kundenfinanzierung/Leasing und Service/Versicherungen wuchs 2016 weltweit auf 7,1 Mio. Kontrakte (plus 13,1 %). Mit 17,4 Mio. Kontrakten übertraf der Gesamtvertragsbestand am Jahresende 2016 den Wert des Vorjahresstichtags um 10,0 %. Die zugrunde gelegten Vertragsarten wurden ihrer Bedeutung entsprechend angepasst. Im Bereich Kundenfinanzierung/Leasing erhöhte sich

der Vertragsbestand um 6,8 % auf 9,5 Mio. Einheiten, während der Bereich Service/Versicherungen einen Anstieg auf 8,0 Mio. Kontrakte (plus 14,1 %) verzeichnete. Der Anteil der geleasteten oder finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Volkswagen Konzerns (Penetrationsrate) nahm in den Märkten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen auf 33,3 % (Vorjahr: 31,5 %) zu.

**Ergebnis nach Steuern** (in Mrd. €)



**Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen** (in Mrd. €)



\* Inklusive rückwirkender Anpassung der at Equity-Bilanzierung aufgrund neuer Erkenntnisse zur Kaufpreisallokation für zusätzlich erworbene at Equity bewertete Anteile.



### Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

In den nachfolgenden Erläuterungen werden den Ergebnis- und Bestandsgrößen des Porsche SE Konzerns für das Geschäftsjahr 2016 die entsprechenden Vergleichswerte für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2015 (Ertrags- und Finanzlage) bzw. zum 31. Dezember 2015 (Finanz- und Vermögenslage) gegenübergestellt.

Die in Folge des Erwerbs von 1,5 % der Stammaktien der Volkswagen AG von der Suzuki Motor Corporation, Shizuoka/Japan durchzuführende Kaufpreisallokation war zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr 2015 noch nicht abgeschlossen. Insbesondere neue Erkenntnisse auf Ebene des Volkswagen Konzerns bezüglich der Wertverhältnisse von Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten aus der Dieseldematik zum Erwerbszeitpunkt führten zu Anpassungen der Kaufpreisallokation. Da die Kaufpreisallokation zum 30. September 2016 abgeschlossen wurde, wurden bis zu diesem Zeitpunkt auf Ebene des Volkswagen Konzerns bekanntgewordene Erkenntnisse und Wertverhältnisse berücksichtigt. Diese führten zu Anpassungen von Vergleichsinformationen und sind in den nachfolgenden Ausführungen jeweils gekennzeichnet.

### Ertragslage des Porsche SE Konzerns

Das Ergebnis nach Steuern des Porsche SE Konzerns beläuft sich im Geschäftsjahr 2016 auf 1.374 Mio. € (Vorjahr: minus 308\* Mio. €, vor Anpassung: minus 273 Mio. €). Hierin enthalten ist ein Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen in Höhe von 1.449 Mio. € (Vorjahr: minus 471\* Mio. €, vor Anpassung: minus 436 Mio. €), welches in Höhe von 1.467 Mio. € (Vorjahr: minus 469\* Mio. €, vor Anpassung: minus 434 Mio. €) auf die Beteiligung an der Volkswagen AG und in Höhe von minus 18 Mio. € (Vorjahr: minus 2 Mio. €) auf die Beteiligung an INRIX entfällt.

Das im Vorjahr für das Geschäftsjahr 2016 ursprünglich prognostizierte Ergebnis nach Steuern zwischen 1,4 Mrd. € und 2,4 Mrd. € wurde knapp verfehlt. Dies ist insbesondere auf Belastungen des Volkswagen Konzernergebnisses nach Steuern infolge der Dieseldematik zurückzuführen, die sich entsprechend auf das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen auf Ebene der Porsche SE auswirkten.

Die Porsche SE weist im Berichtsjahr 2016 Umsatzerlöse in Höhe von 1 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) aus. Diese resultieren weitgehend aus der Erbringung von Beratungsleistungen für den Volkswagen Konzern.

\* Inklusive rückwirkender Anpassung der at Equity-Bilanzierung aufgrund neuer Erkenntnisse zur Kaufpreisallokation für zusätzlich erworbene at Equity bewertete Anteile.

Die sonstigen betrieblichen Erträge haben sich im Geschäftsjahr 2016 gegenüber dem Vorjahr von 7 Mio. € auf 1 Mio. € vermindert. Dieser Rückgang resultiert vor allem aus im Vergleich zum Vorjahr geringeren Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen für Prozesskosten.

Der Personalaufwand des Porsche SE Konzerns im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2016 beträgt 12 Mio. € (Vorjahr: 15 Mio. €). Die Verminderung ist vor allem auf das Ausscheiden eines Vorstandsmitglieds im Vorjahr und in diesem Zusammenhang angefallene Leistungen aus Anlass der Beendigung der Tätigkeit zurückzuführen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich von 31 Mio. € im Vorjahr auf 37 Mio. € im Geschäftsjahr 2016. Der Anstieg ist auf höhere Rechts- und Beratungskosten zurückzuführen, die durch geringere Aufwendungen für sonstige Fremdleistungen und sonstige Steuern teilweise kompensiert wurden; in der Vergleichsperiode sind in diesem Posten ebenfalls geleistete Nachzahlungen für IHK-Beiträge enthalten.

Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr von minus 471\* Mio. € auf 1.449 Mio. €. Die Veränderung ist vor allem auf zwei Effekte zurückzuführen. Zum einen hat sich das auf die Beteiligung an Volkswagen entfallende laufende Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen vor Kaufpreisallokationen – insbesondere aufgrund von auf Ebene des Volkswagen Konzerns im Vergleich zum Vorjahr geringerer Aufwendungen für Risikovorsorgen im Zusammenhang mit der Dieselmaterie – von minus 560 Mio. € auf 1.594 Mio. € erhöht. Zum anderen waren im Ergebnisbeitrag des Volkswagen Konzerns des Vorjahres zusätzlich noch folgende Effekte enthalten, die aus Veränderungen des Anteils der Porsche SE am gezeichneten Kapital der Volkswagen AG resultierten:

- Durch den zum 30. September 2015 vollzogenen Zukauf von Stammaktien der Volkswagen AG hatte sich der Kapitalanteil zu diesem Zeitpunkt von 31,5 % auf 32,4 % erhöht. Aus dem Zukauf ergab sich im Vorjahr ein nicht liquiditätswirksamer Buchgewinn in Höhe von 411\* Mio. € (vor Anpassung: 448 Mio. €). Dieser resultierte aus der Differenz zwischen dem auf die erworbene Tranche entfallenden, im Rahmen einer Kaufpreisallokation neu zu bewertenden Eigenkapital des Volkswagen Konzerns und dem Kaufpreis für diese Tranche. Der Buchgewinn ergab sich insbesondere aus der Berücksichtigung von Marken und Beteiligungen des Volkswagen Konzerns mit ihren beizulegenden Zeitwerten im Rahmen der Kaufpreisallokation. Zudem waren aus der Dieselmaterie resultierende negative Einflüsse auf den Börsenkurs

\* Inklusive rückwirkender Anpassung der at Equity-Bilanzierung aufgrund neuer Erkenntnisse zur Kaufpreisallokation für zusätzlich erworbene at Equity bewertete Anteile.





und somit den Kaufpreis nicht im gleichen Maß bei der Kaufpreisallokation bilanziell zu berücksichtigen. Die für diesen Erwerb durchzuführende Kaufpreisallokation wurde zwischenzeitlich abgeschlossen; der Buchgewinn wurde daher final ermittelt.

- Aufgrund der Ausgabe von neuen Volkswagen Vorzugsaktien bis Anfang November 2015 im Zusammenhang mit von Volkswagen begebenen Pflichtwandelanleihen verminderte sich der Kapitalanteil der Porsche SE an der Volkswagen AG von 32,4 % auf 30,8 %. Aus dieser Verwässerung resultierte für den Porsche SE Konzern im Geschäftsjahr 2015 ein ergebnis-, jedoch nicht liquiditätswirksamer negativer Gesamteffekt in Höhe von 237\* Mio. € (vor Anpassung: 239 Mio. €).

Im Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen ist im Berichtszeitraum zudem ein Betrag in Höhe von minus 14 Mio. € aus der Wertberichtigung des Beteiligungsbuchwerts von INRIX enthalten.

Darüber hinaus sind in diesem Posten die Effekte aus der Fortführung von Kaufpreisallokationen für Volkswagen und INRIX enthalten. Die Folgewirkungen dieser Kaufpreisallokationen, das heißt die Fortentwicklung der in diesem Zusammenhang aufgedeckten stillen Reserven und Lasten, belasteten das at Equity-Ergebnis mit insgesamt 128 Mio. € (Vorjahr: 84 Mio. €).

Das Finanzergebnis belief sich im Berichtszeitraum auf minus 20 Mio. € (Vorjahr: 19 Mio. €). Die Verminderung ist insbesondere darauf zurückzuführen,

\* Inklusive rückwirkender Anpassung der at Equity-Bilanzierung aufgrund neuer Erkenntnisse zur Kaufpreisallokation für zusätzlich erworbene at Equity bewertete Anteile.



dass im Vorjahr Erträge aus Steuerzinsen in Höhe von 59 Mio. € enthalten waren, welche Rückerstattungen von in der Vergangenheit bezahlten Steuerzinsen und erhaltene Zinsen auf Steuererstattungen für den Veranlagungszeitraum 2009 betrafen. Gegenläufig wirkten im Vorjahr Aufwendungen für Zinsen auf nachträgliche Steuerzahlungen in Höhe von 20 Mio. €; diese belasteten das Finanzergebnis im Berichtszeitraum mit 1 Mio. €.

Das Konzernergebnis vor Steuern erhöhte sich von minus 491\* Mio. € (vor Anpassung: minus 456 Mio. €) auf 1.382 Mio. €. Bei den ausgewiesenen Ertragsteueraufwendungen in Höhe von 8 Mio. € handelt es sich um latente Steuern. Im Vorjahr wurden in diesem Posten neben Erträgen aus latenten Steuern in Höhe von 14 Mio. € noch tatsächliche Erträge aus erhaltenen Ertragsteuererstattungen für den Veranlagungszeitraum 2009 in Höhe von 221 Mio. € und Aufwendungen aus Ertragsteuern für Vorperioden in Höhe von 52 Mio. € ausgewiesen. Insgesamt ergab sich im Berichtsjahr

ein Konzernergebnis nach Steuern in Höhe von 1.374 Mio. € (Vorjahr: minus 308\* Mio. €).

#### **Finanzlage des Porsche SE Konzerns**

Der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit beläuft sich im Geschäftsjahr 2016 auf minus 97 Mio. € (Vorjahr: plus 599 Mio. €). Dieser enthält als Zufluss insbesondere den positiven Effekt aus der erhaltenen Dividendenzahlung von der Volkswagen AG in Höhe von 17 Mio. € (Vorjahr: 719 Mio. €). Aus gezahlten und erhaltenen Ertragsteuern ergab sich ein Netto-Mittelabfluss in Höhe von 45 Mio. € (Vorjahr: Netto-Mittelzufluss in Höhe von 40 Mio. €). Die sonstigen Mittelabflüsse in Höhe von 69 Mio. € (Vorjahr: 160 Mio. €) sind vor allem auf Zinszahlungen (einschließlich gezahlter Zinsen auf Steuern) und operative Kosten zurückzuführen.

Aus der Investitionstätigkeit resultierte im Geschäftsjahr 2016 insgesamt ein Mittelzufluss von 341 Mio. € (Vorjahr: Mittelabfluss in Höhe von

\* Inklusive rückwirkender Anpassung der at Equity-Bilanzierung aufgrund neuer Erkenntnisse zur Kaufpreisallokation für zusätzlich erworbene at Equity bewertete Anteile.



255 Mio. €). Im Berichtszeitraum führte die Verminderung des Wertpapierbestands zu einem Mittelzufluss von insgesamt 470 Mio. € (Vorjahr: Mittelabfluss in Höhe von 447 Mio. €). Ein Mittelabfluss ergab sich aus der Erhöhung des Bestands an Termingeldern mit einer ursprünglichen Laufzeit von mehr als drei Monaten um 129 Mio. € (Vorjahr: Mittelzufluss in Höhe von 739 Mio. €). Im Vorjahr führte zudem der Erwerb von Anteilen an assoziierten Unternehmen zu einem Mittelabfluss in Höhe von 547 Mio. €.

Aus der Finanzierungstätigkeit ergab sich im Geschäftsjahr 2016 ein Mittelabfluss in Höhe von 308 Mio. € (Vorjahr: 615 Mio. €). Dieser betraf wie im Vorjahr ausschließlich die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Porsche SE.

Der Finanzmittelbestand verminderte sich gegenüber dem Stand zum 31. Dezember 2015 um 64 Mio. € auf 648 Mio. €.

Die Bruttoliquidität, d.h. die flüssigen Mittel, Termingeldanlagen und Wertpapiere des Porsche SE Konzerns, verminderte sich insbesondere infolge des Netto-Zahlungsmittelabflusses aus erhaltenen

und gezahlten Dividenden von 2.004 Mio. € im Vorjahr auf 1.599 Mio. € zum 31. Dezember 2016. Unter Berücksichtigung von Darlehensverbindlichkeiten gegenüber dem Volkswagen Konzern in Höhe von 300 Mio. € ergibt sich zum 31. Dezember 2016 eine deutlich positive Nettoliquidität – also die Bruttoliquidität vermindert um die Finanzschulden – in Höhe von 1.299 Mio. €. Die im Vorjahr ursprünglich getroffene Einschätzung zur Entwicklung der Nettoliquidität im Geschäftsjahr 2016 mit einer Bandbreite zwischen 1,0 Mrd. € und 1,5 Mrd. € hat sich daher bestätigt. Zum 31. Dezember 2015 hatte die Nettoliquidität 1.704 Mio. € betragen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber dem Volkswagen Konzern betreffen ein Darlehen in Höhe von 300 Mio. €. Dieses wird quartalsweise zu 6,91 % per annum verzinst und wird zum 18. Juni 2017 fällig.

#### **Vermögenslage des Porsche SE Konzerns**

Die Bilanzsumme des Porsche SE Konzerns hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2015 von 27.591\* Mio. € (vor Anpassung: 27.626 Mio. €) um 774 Mio. € auf 28.365 Mio. € zum 31. Dezember 2016 erhöht.

\* Inklusive rückwirkender Anpassung der at Equity-Bilanzierung aufgrund neuer Erkenntnisse zur Kaufpreisallokation für zusätzlich erworbene at Equity bewertete Anteile.

Die langfristigen Vermögenswerte des Porsche SE Konzerns zum 31. Dezember 2016 in Höhe von 26.761 Mio. € (31. Dezember 2015: 25.576\* Mio. €, vor Anpassung: 25.611 Mio. €) betreffen nahezu ausschließlich die at Equity bewerteten Anteile. Hierin enthalten ist insbesondere der at Equity-Buchwert für die Beteiligung an der Volkswagen AG, welcher sich im Vergleich zum Geschäftsjahresende 2015 von 25.536\* Mio. € (vor Anpassung: 25.571 Mio. €) auf 26.739 Mio. € erhöht hat. Zu einer Erhöhung des at Equity-Buchwerts führten das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen (1.467 Mio. €); mindernd wirkten erhaltene Dividendenzahlungen (minus 17 Mio. €) sowie sonstige Effekte, die insbesondere aus der Veränderung von direkt im Eigenkapital erfassten Aufwendungen und Erträgen resultieren (minus 247 Mio. €). Trotz der zum 31. Dezember 2016 unter dem Buchwert liegenden anteiligen Börsenkapitalisierung ergab sich auf Grundlage der Ertragserwartungen kein Wertminderungsbedarf für den Buchwert der Beteiligung an der Volkswagen AG.

In den at Equity bewerteten Anteilen ist zudem der Buchwert für die Beteiligung an INRIX erfasst, welcher sich insbesondere aufgrund der vorgenommenen Wertberichtigung in Höhe von 14 Mio. € zum 31. Dezember 2016 auf 21 Mio. € (31. Dezember 2015: 38 Mio. €) beläuft.

Der Anteil der langfristigen Vermögenswerte am Gesamtvermögen erhöhte sich von 92,7 % am 31. Dezember 2015 auf 94,3 % am Ende des Geschäftsjahres 2016.

Das kurzfristige Vermögen beläuft sich auf 1.604 Mio. € (31. Dezember 2015: 2.015 Mio. €). Hierin sind zum Bilanzstichtag insbesondere Wertpapiere (272 Mio. €; 31. Dezember 2015: 742 Mio. €), Termingeldanlagen (679 Mio. €; 31. Dezember 2015: 550 Mio. €) und flüssige Mittel (648 Mio. €; 31. Dezember 2015: 712 Mio. €) enthalten.

Der Anteil der kurzfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme ist von 7,3 % auf 5,7 % zum 31. Dezember 2016 gesunken.

Das Eigenkapital des Porsche SE Konzerns erhöhte sich zum 31. Dezember 2016 insbesondere aufgrund des positiven Ergebnisses auf insgesamt 27.894 Mio. € (31. Dezember 2015: 27.077\* Mio. €, vor Anpassung: 27.112 Mio. €). Die Eigenkapitalquote hat sich von 98,1 % im Vorjahr auf 98,3 % am 31. Dezember 2016 erhöht.

Die lang- und kurzfristigen Rückstellungen haben sich von 174 Mio. € zum 31. Dezember 2015 auf 123 Mio. € verringert. Dieser Rückgang ist überwiegend auf Zahlungen im Zusammenhang mit Ertragsteuern für den Veranlagungszeitraum 2009 zurückzuführen.

\* Inklusive rückwirkender Anpassung der at Equity-Bilanzierung aufgrund neuer Erkenntnisse zur Kaufpreisallokation für zusätzlich erworbene at Equity bewertete Anteile.





Die kurzfristigen Finanzschulden in Höhe von 300 Mio. € betreffen ein Darlehen gegenüber dem Volkswagen Konzern. Dieses wird zum 18. Juni 2017 fällig.

#### **Ertragslage der wesentlichen Beteiligung**

Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich auf originäre Ergebnisgrößen des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2016. Das heißt, dass Effekte aus der Einbeziehung in den Konzernabschluss der Porsche SE, insbesondere aus der Fortführung der im Rahmen der Kaufpreisallokationen aufgedeckten stillen Reserven und Lasten sowie aus der Zugrundelegung konzerneinheitlicher Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze, unberücksichtigt bleiben.

Im Geschäftsjahr 2016 erwirtschaftete der Volkswagen Konzern Umsatzerlöse in Höhe von 217.267 Mio. € und übertraf damit den Vorjahreswert um 3.975 Mio. €. Mixverbesserungen und die gute Geschäftsentwicklung im Konzernbereich

Finanzdienstleistungen standen negativen Wechselkurseffekten und einem ohne die chinesischen Joint Ventures leicht geringeren Fahrzeugabsatz entgegen. Der größte Teil der Umsatzerlöse wurde mit 79,9 % (Vorjahr: 80,2 %) im Ausland erzielt.

Das Bruttoergebnis fiel mit 40.997 Mio. € (Vorjahr: 33.911 Mio. €) höher aus als im Vorjahreszeitraum. Bereinigt um in beiden Zeiträumen erfasste Sondereinflüsse lag das Bruttoergebnis mit 42,5 Mrd. € (Vorjahr: 42,4 Mrd. €) auf dem Niveau des Vorjahres. Die Bruttomarge belief sich auf 18,9 % (Vorjahr: 15,9 %); ohne Belastungen aus Sondereinflüssen lag sie bei 19,6 % (Vorjahr: 19,9 %).

Im Berichtsjahr lag das operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns vor Sondereinflüssen mit 14,6 Mrd. € (Vorjahr: 12,8 Mrd. €) über Vorjahr, die operative Rendite vor Sondereinflüssen erhöhte sich auf 6,7 % (Vorjahr: 6,0 %). Neben Produktkostenoptimierungen hatten Mixverbesserungen einen positiven Einfluss, während Wechselkurseffekte, der



ohne die chinesischen Joint Ventures geringere Fahrzeugabsatz sowie gestiegene Abschreibungen negativ wirkten. Negative Sondereinflüsse insbesondere aus Rechtsrisiken belasteten das operative Ergebnis insgesamt in Höhe von 7,5 Mrd. € (Vorjahr: 16,9 Mrd. €), davon entfielen 6,9 Mrd. € (Vorjahr: 16,7 Mrd. €) auf den Bereich Pkw, 0,5 Mrd. € (Vorjahr: 0,2 Mrd. €) auf den Bereich Nutzfahrzeuge und 0,2 Mrd. € auf den Bereich Power Engineering.

Mit 7.103 Mio. € (Vorjahr: minus 4.069 Mio. €) lag das operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns in der Folge deutlich über dem Vorjahr. Die operative Rendite erhöhte sich auf 3,3 % (Vorjahr: minus 1,9 %).

Das Finanzergebnis fiel mit 189 Mio. € um 2.578 Mio. € geringer aus als 2015. Im Vorjahr hatte der Ertrag aus der Veräußerung der Suzuki Anteile einen deutlich positiven Effekt. Der Rückgang resultierte zudem aus unter Vorjahr liegenden at Equity-Ergebnissen der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen, höheren Zins- und bewertungsbedingt gestiegenen Finanzierungsaufwendungen sowie gestiegenen Aufwendungen aus

derivativen Finanzinstrumenten. Positiv wirkte der Ertrag aus dem Verkauf der Anteile an LeasePlan.

Das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns war mit 7.292 Mio. € um 8.593 Mio. € höher als ein Jahr zuvor. Die Umsatzrendite vor Steuern stieg von minus 0,6 % auf 3,4 %. Aus den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag ergab sich ein Aufwand in Höhe von 1.912 Mio. € (Vorjahr: 59 Mio. €), woraus im Berichtsjahr eine Steuerquote von 26,2 % resultierte. Das Ergebnis nach Steuern nahm gegenüber Vorjahr um 6.740 Mio. € auf 5.379 Mio. € zu.



### Porsche Automobil Holding SE (Jahresabschluss nach HGB)

Die nachfolgenden Erläuterungen zur Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage beziehen sich auf den handelsrechtlichen Jahresabschluss der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2016.

#### Ertragslage

Die Porsche SE erzielte im Geschäftsjahr 2016 einen Jahresfehlbetrag in Höhe von 70 Mio. € (Vorjahr: Jahresüberschuss in Höhe von 871 Mio. €).

Die Porsche SE weist im Berichtsjahr 2016 Umsatzerlöse in Höhe von 1 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) aus. Diese resultieren weitgehend aus der Erbringung von Beratungsleistungen für den Volkswagen Konzern.

Der Rückgang bei den sonstigen betrieblichen Erträgen ist vor allem auf geringere Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen für Prozesskosten zurückzuführen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen des Geschäftsjahres 2016 enthalten insbesondere Aufwendungen für Rechts- und Beratungskosten in Höhe von 22 Mio. € (Vorjahr: 12 Mio. €) und Aufwendungen für sonstige Fremdleistungen in Höhe von

8 Mio. € (Vorjahr: 9 Mio. €). Im Vorjahr waren des Weiteren Nachzahlungen für IHK-Beiträge in Höhe von 2 Mio. € in diesem Posten enthalten.

Die Porsche SE vereinnahmte im Geschäftsjahr 2016 eine Dividende aus ihrer Beteiligung an der Volkswagen AG in Höhe von 17 Mio. € (Vorjahr: 719 Mio. €). Aus Ergebnisabführungsverträgen ergab sich infolge der auf Ebene der Porsche Beteiligung GmbH vorgenommenen Wertberichtigung auf die Beteiligung an INRIX eine Belastung des Beteiligungsergebnisses in Höhe von 20 Mio. €.

Das Zinsergebnis des Geschäftsjahres 2016 hat sich von plus 23 Mio. € im Vorjahr auf minus 21 Mio. € vermindert. Die Verminderung ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass im Vorjahr Erträge aus Steuerzinsen in Höhe von 59 Mio. € enthalten waren, welche Rückerstattungen von in der Vergangenheit bezahlten Steuerzinsen und erhaltene Zinsen auf Steuererstattungen für den Veranlagungszeitraum 2009 betrafen. Gegenläufig wirkten im Vorjahr Aufwendungen für Zinsen auf nachträgliche Steuerzahlungen in Höhe von 20 Mio. €; diese belasteten das Zinsergebnis im Berichtszeitraum mit 1 Mio. €.

Während im Geschäftsjahr 2016 Ertragsteuern in Höhe von 0 Mio. € ausgewiesen werden, ergab sich hieraus im Vorjahr ein Ertrag in Höhe von 169 Mio. €. Dieser setzte sich aus Erträgen infolge



erhaltener Steuererstattungen für den Veranlagungszeitraum 2009 in Höhe von 221 Mio. € und Aufwendungen für Ertragsteuern für Vorperioden in Höhe von 52 Mio. € zusammen.

#### Gewinn- und Verlustrechnung der Porsche Automobil Holding SE

Mio. €	2016	2015
Umsatzerlöse	1	0
Sonstige betriebliche Erträge	1	7
Personalaufwand	-11	-16
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-36	-29
Beteiligungsergebnis	-3	719
Zinsergebnis	-21	23
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0	169
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>-69</b>	<b>873</b>
Sonstige Steuern	-1	-2
<b>Jahresfehlbetrag/-überschuss</b>	<b>-70</b>	<b>871</b>
Entnahmen aus anderen Gewinnrücklagen	378	0
Einstellung in andere Gewinnrücklagen	0	-435
<b>Bilanzgewinn</b>	<b>308</b>	<b>436</b>





### Vermögens- und Finanzlage

Die Finanzanlagen der Porsche SE enthalten neben der Beteiligung an der Volkswagen AG mit einem Buchwert in Höhe von 22.034 Mio. € die Beteiligung an der Porsche Beteiligung GmbH mit 43 Mio. €, die wiederum die Beteiligung an INRIX hält. Auch im handelsrechtlichen Jahresabschluss ergab sich trotz der zum 31. Dezember 2016 unter dem Buchwert liegenden anteiligen Börsenkapitalisierung auf Grundlage der Ertragserwartungen kein Wertminderungsbedarf für die Beteiligung an der Volkswagen AG. Darüber hinaus enthalten die Finanzanlagen Wertpapiere des Anlagevermögens in Höhe von 200 Mio. €, welche Anteile an einem Spezialfonds betreffen.

Die Wertpapiere des Umlaufvermögens enthalten Asset-Backed Commercial Papers und belaufen sich zum 31. Dezember 2016 auf 83 Mio. € (31. Dezember 2015: 558 Mio. €).

Die flüssigen Mittel erhöhten sich insbesondere infolge der Veräußerung von Wertpapieren des Umlaufvermögens von 1.250 Mio. € am 31. Dezember 2015 auf 1.319 Mio. € zum 31. Dezember 2016; gegenläufig wirkten insbesondere Ausschüttungen

an Aktionäre der Porsche SE in Höhe von 308 Mio. €.

Die Rückstellungen enthalten Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen, Steuer-rückstellungen sowie sonstige Rückstellungen. Der Rückgang der Rückstellungen von 169 Mio. € zum 31. Dezember 2015 auf 115 Mio. € zum 31. Dezember 2016 ist im Wesentlichen auf Zahlungen im Zusammenhang mit Ertragsteuern für den Veran-lagungszeitraum 2009 zurückzuführen.

Die Verbindlichkeiten betreffen insbesondere ein Darlehen gegenüber einem verbundenen Unter-nehmen. Die Erhöhung der Verbindlichkeiten ist vor allem auf im Berichtszeitraum gestiegene Verpflich-tungen der Porsche SE aus Ergebnisabführungsver-trägen zurückzuführen.



### Bilanz der Porsche Automobil Holding SE

Mio. €	31.12.2016	31.12.2015
<b>Aktiva</b>		
Finanzanlagen	22.277	22.277
Sonstige Vermögensgegenstände	2	7
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1	1
Wertpapiere des Umlaufvermögens	83	558
Flüssige Mittel	1.319	1.250
Rechnungsabgrenzungsposten	0	1
	<b>23.682</b>	<b>24.094</b>
<b>Passiva</b>		
Eigenkapital	23.230	23.608
Rückstellungen	115	169
Verbindlichkeiten	337	317
	<b>23.682</b>	<b>24.094</b>

#### Risiken der Geschäftsentwicklung

Die Risiken der Geschäftsentwicklung der Porsche SE als Führungsgesellschaft des Porsche SE Konzerns hängen eng mit den Risiken der wesentlichen Beteiligung an der Volkswagen AG

zusammen. Darüber hinaus ergeben sich für die Gesellschaft aus der Holdingfunktion weitere Risiken. Für eine Beschreibung dieser Risiken verweisen wir auf das Kapitel „Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung“.

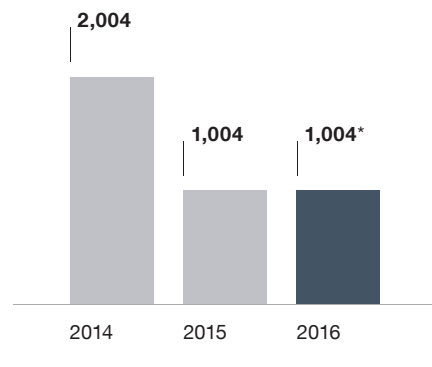


### Dividende

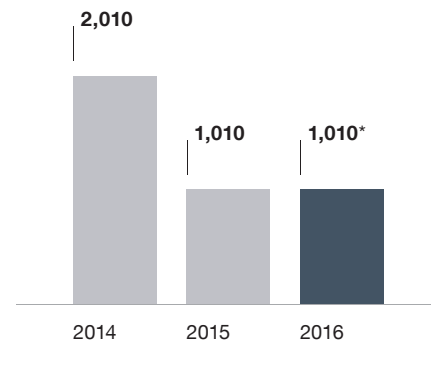
Die Dividendenpolitik der Porsche SE ist grundsätzlich auf Nachhaltigkeit ausgerichtet. Angesichts des auch im Geschäftsjahr 2016 gegebenen Einflusses der Dieselformatik auf den Volkswagen Konzern hält es der Vorstand der Porsche SE für angemessen, für das Geschäftsjahr 2016 eine Dividende auszuschütten, die sich auf dem Vorjahresniveau bewegt.

Der handelsrechtliche Jahresabschluss der Porsche SE weist zum 31. Dezember 2016 bei einem Jahresfehlbetrag in Höhe von 70 Mio. € und einer Entnahme aus den Gewinnrücklagen in Höhe von 378 Mio. € einen Bilanzgewinn in Höhe von 308 Mio. € aus. Der Vorstand schlägt vor, die Auszahlung einer Dividende je Stammaktie von 1,004 € und je Vorzugsaktie von 1,010 €, das heißt in Höhe von insgesamt 308.393.750 €, zu beschließen.

Dividende je Stammaktie (in €)



Dividende je Vorzugsaktie (in €)



\* Vorschlag an die Hauptversammlung der Porsche SE





Die Dividende für das Geschäftsjahr 2015 hatte ebenfalls 1,004 € je Stammaktie und 1,010 € je Vorzugsaktie betragen.

#### **Abhängigkeitsbericht erstellt**

Wie bereits in den vorangegangenen Jahren hat die Porsche SE gemäß § 312 AktG einen Bericht über die Beziehungen zu den mit den Stammaktionären verbundenen Unternehmen erstellt („Abhängigkeitsbericht“). Als Ergebnis dieses Berichts ist Folgendes festzuhalten: „Die Porsche Automobil Holding 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**

Im handelsrechtlichen Jahresabschluss 2017 wird die Porsche SE basierend auf der vom Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG vorgeschlagenen Dividende in Höhe von 2,00 € je Stammaktie und 2,06 € je Vorzugsaktie und den erwarteten, konstant bleibenden operativen Aufwendungen voraussichtlich ein positives Ergebnis nach Steuern im niedrigen dreistelligen Millionen-Euro-Bereich erzielen.

## Nachhaltige Wertsteigerung im Porsche SE Konzern

Die Beteiligung an der Volkswagen AG steht nach wie vor im Zentrum der Beteiligungsstrategie der Porsche SE. Darüber hinaus verfolgt die Porsche SE das Ziel des Erwerbs weiterer Beteiligungen, um auch auf diese Weise eine nachhaltige Wertsteigerung des Nettovermögens zu generieren.

Ein wichtiger Erfolgsfaktor für die Beteiligungsstrategie der Porsche SE ist ihr Experten-Netzwerk. Bei der Identifikation, Umsetzung und Weiterentwicklung von Beteiligungsprojekten profitiert die Porsche SE von der Anbindung an eines der weltweit größten automobilen Netzwerke, was insbesondere auch auf der jahrzehntelangen Industrieexpertise ihrer Stammaktionäre basiert. Zusätzlich verstärkt die Porsche SE ihr Netzwerk mit Experten aus Industrie, Banken und Beratungen. Die Kernkompetenzen der Porsche SE liegen unter Nutzung ihres gesamten Netzwerks in der Identifikation, Prüfung und Weiterentwicklung von Beteiligungen. Eine besondere Rolle kommt dem Netzwerk in der Unterstützung der Management-Teams von Beteiligungen bei der Umsetzung langfristiger und nachhaltiger Wachstumsstrategien zu.

## Nachhaltige Wertsteigerung im Volkswagen Konzern

Nachstehend berichten wir über die wesentlichen nicht-finanziellen Leistungsindikatoren des Volkswagen Konzerns. Diese Werttreiber tragen dazu bei, den Wert dieser wesentlichen Beteiligung der Porsche SE nachhaltig zu erhöhen. Hierzu zählen die Prozesse in den Bereichen Forschung und Entwicklung, Beschaffung, Produktion, Marketing und Vertrieb, Informationstechnologie sowie Qualitätssicherung. Übergeordnet nimmt Volkswagen dabei seine Verantwortung gegenüber seinen Kunden, seinen Mitarbeitern und der Gesellschaft wahr.

## Nachhaltigkeit im Volkswagen Konzern

Der Volkswagen Konzern hat sich zu einer nachhaltigkeitsorientierten, transparenten und verantwortungsbewussten Unternehmensführung verpflichtet. Die größte Herausforderung bei der Umsetzung auf allen Ebenen und allen Stufen der Wertschöpfungskette ist die Komplexität des Volkswagen Konzerns mit seinen zwölf Marken, über 626 Tsd. Beschäftigten und 120 Produktionsstandorten. Um diese bestmöglich zu bewältigen, richtet sich Volkswagen nach den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex und setzt auf eine konzernweite Nachhaltigkeitskoordination, ein vorausschauendes Risikomanagement sowie klare Vorgaben für den zukunftsorientierten Umgang mit Umweltthemen, für die Mitarbeiterverantwortung und für das gesellschaftliche Engagement bei den Marken und in den Regionen. Auch die Vergütung des Volkswagen Konzernvorstands berücksichtigt den langfristigen Unternehmenserfolg.





Nachhaltigkeit bedeutet für den Volkswagen Konzern, ökonomische, soziale und ökologische Ziele gleichrangig und gleichzeitig anzustreben. Der Volkswagen Konzern will dauerhafte Werte schaffen, gute Arbeitsbedingungen bieten und sorgsam mit Umwelt und Ressourcen umgehen. Volkswagen hat im Zusammenhang mit der Dieselmaterie diese eigenen Ansprüche in mehreren Punkten verfehlt. Die Unregelmäßigkeiten im Umgang mit Abgaswerten widersprechen allem, wofür Volkswagen steht. Volkswagen setzt sich mit ganzer Kraft dafür ein, dass sich dergleichen nicht wiederholt und dafür, dass das Vertrauen der Stakeholder zurückgewonnen wird. Volkswagen überarbeitet sein Nachhaltigkeitskonzept umfassend. Es soll dadurch sichergestellt werden, dass auf jeder Stufe des Wertschöpfungsprozesses Risiken und Chancen in den Bereichen Umwelt, Soziales und Governance frühzeitig erkannt werden. So ausgestaltet tragen die Corporate Social Responsibility (CSR)-Aktivitäten des Volkswagen Konzerns dazu bei, die Reputation und den Wert des Unternehmens langfristig zu steigern.

### Management und Koordination

Für die Koordination der Konzernaktivitäten rund um Nachhaltigkeit und CSR hat der Volkswagen Konzern eine klare Managementstruktur geschaffen. Ihr höchstes Gremium ist der Volkswagen Konzernvorstand (Nachhaltigkeitsboard). Er wird vom Volkswagen Konzern-Steuerkreis Nachhaltigkeit regelmäßig über die Themen der Nachhaltigkeit und der unternehmerischen Verantwortung informiert. Dem Konzern-Steuerkreis Nachhaltigkeit gehören Führungskräfte zentraler Vorstandsbereiche und Vertreter des Volkswagen Konzernbetriebsrats sowie der Marken an. In diesem Steuerkreis werden unter anderem die wesentlichen Handlungsfelder abgeleitet, Entscheidungen zu den strategischen Nachhaltigkeitszielen getroffen, deren Erreichung anhand von Indikatoren überwacht sowie der Nachhaltigkeitsbericht verabschiedet.

Dem Steuerkreis steht die Geschäftsstelle Nachhaltigkeit zur Seite. Zu ihren Aufgaben zählt die Koordination aller nachhaltigkeitsrelevanten



Aktivitäten innerhalb des Volkswagen Konzerns und der Marken, aber auch der Stakeholder-Dialog auf Konzernebene, etwa mit nachhaltigkeitsorientierten Analysten und Investoren. Ferner arbeiten CSR-Projektteams bereichsübergreifend an Themen wie Berichterstattung, Stakeholder-Management oder Nachhaltigkeit in den Lieferantenbeziehungen. Diese Koordinations- und Arbeitsstruktur ist parallel dazu überwiegend auch bei den Marken etabliert und wird kontinuierlich ausgebaut. Seit 2009 kommen die Koordinatoren für Nachhaltigkeit und CSR aller Marken und Regionen einmal jährlich zusammen, um den konzernweiten Austausch zu fördern, einheitliche Strukturen zu schaffen und voneinander zu lernen. Dieses Group CSR Meeting hat sich als wichtiger Bestandteil der konzernweiten Koordinationsstruktur bewährt.

#### **Nachhaltigkeitsbeirat**

Im Bestreben, das Nachhaltigkeitsmanagement stetig weiter zu verbessern und auszubauen, hat der Volkswagen Konzern 2016 einen internationalen Nachhaltigkeitsbeirat berufen, der sich aus renommierten Persönlichkeiten aus Wissenschaft, Politik und Gesellschaft zusammensetzt. Das Gremium legt

seine Arbeitsweise und Arbeitsschwerpunkte unabhängig fest und tauscht sich regelmäßig mit dem Vorstand, Top-Management und der Arbeitnehmervertretung aus. Dabei geht es um den unverstellten Blick der Beiratsmitglieder auf und die kritische Analyse von Entwicklungen im Unternehmen und in der Gesellschaft.

Die ausgewiesene Expertise der Mitglieder sichert einen umfassenden Ansatz: Die Themen sind gesellschaftliche Verantwortung und Integrität, nachhaltige Mobilität und Klimaschutz sowie Zukunft der Arbeit und Digitalisierung.

Der Nachhaltigkeitsbeirat hat die Möglichkeit der Information, Konsultation und Initiative. Dieses beinhaltet die rechtzeitige und umfassende Information des Beirats, um seinen Beratungsauftrag zu erfüllen. Der Dialog zwischen dem Unternehmen und dem Beirat wird durch das aktive Anbieten zur Konsultation sichergestellt. Darüber hinaus ist der Beirat berechtigt, initiativ Themen anzuregen und er beziehungsweise seine Mitglieder können Projekte mit dem Unternehmen nach entsprechender Vereinbarung durchführen.





Erste Themenschwerpunkte werden 2017 die Herausforderungen der globalen CO<sub>2</sub>-Belastungen und die entsprechenden Regulierungen nach 2025 sowie der Transformationsprozess des Unternehmens sein. Für den Vorschlag und die Förderung eigener Projekte stellt der Volkswagen Konzern initiativ 20 Mio. € für die ersten beiden Jahre bereit.

### Forschung und Entwicklung im Volkswagen Konzern

Das frühzeitige Erkennen von zukunftsweisenden und zukunftsrelevanten Entwicklungen in den immer komplexer werdenden Bereichen Gesellschaft, Politik, Technologie, Umwelt und Wirtschaft stellt eine wichtige Grundlage für Innovationen und somit auch für den unternehmerischen Erfolg des Volkswagen Konzerns dar. Forschungseinrichtungen des Volkswagen Konzerns in den wichtigsten Automobilmärkten der Welt beobachten zukunftsweisende Entwicklungen direkt vor Ort und gewinnen so wichtige Erkenntnisse für die Zukunftssicherung des Volkswagen Konzerns.

Der Volkswagen Konzern konzentrierte seine Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten im Berichtsjahr auf die Gestaltung zukunftsweisender und -sichernder Mobilitätslösungen sowie auf den Aufbau innovativer und wettbewerbsstärkender

Technologiekompetenzen. Bei den Entwicklungsaktivitäten fokussierte sich der Volkswagen Konzern auf die Erweiterung der Produktpalette sowie auf die Verbesserung von Funktionalität, Qualität, Sicherheit und Umweltverträglichkeit seiner Produkte.

Das Zukunftsprogramm „TOGETHER – Strategie 2025“ gibt die Leitplanken für die Neuausrichtung der konzernweiten Forschungs- und Entwicklungsarbeit vor: Gemeinsam mit den Marken hat Volkswagen eine Strategie für Forschung und Entwicklung im Volkswagen Konzern formuliert und bereits erste Initiativen gestartet. Dadurch fokussieren sich die Marken auf die Entwicklung der Zukunftsthemen und stärken zielgerichtet den Entwicklungsverbund – zum Beispiel, um Synergien und Effizienzen bereits in der frühen Produktentwicklungsphase zu nutzen.

Das Technologiemanagement des Volkswagen Konzerns richtet die frühen Entwicklungsaktivitäten auf die Zukunftsthemen des Automobilssektors aus, verbindet Innovationsbereiche wie das Service-Design mit den traditionellen, produktbezogenen Themen und unterstützt damit den Wandel des Volkswagen Konzerns zu einem nachhaltigen Mobilitätsanbieter. Alle seine Mobilitätskonzepte orientieren sich konsequent an den Kundenbedürfnissen.

### Forschungs- und Entwicklungskennzahlen

Die gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten des Konzernbereichs Automobile des Volkswagen Konzerns in Höhe von 13.672 Mio. € waren im Berichtsjahr um 0,4 % höher als im Vorjahr; ihr Anteil an den Umsatzerlösen des Konzernbereichs Automobile, die F&E-Quote, lag bei 7,3 % (Vorjahr: 7,4 %). Neben neuen Modellen standen die Elektrifizierung des Fahrzeugportfolios, eine effizientere Motorenpalette, der Leichtbau, die Digitalisierung sowie die Entwicklung von Baukästen im Mittelpunkt. Aktiviert wurden Entwicklungskosten in Höhe von 5.750 Mio. € (Vorjahr: 5.021 Mio. €). Die Aktivierungsquote erhöhte sich auf 42,1 % (Vorjahr: 36,9 %). Die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten im Berichtsjahr 2016 beliefen sich auf 3.587 Mio. € nach 3.263 Mio. € im Vorjahr. Die nach IFRS ergebniswirksamen Forschungs- und Entwicklungskosten verminderten sich auf 11.509 Mio. € (Vorjahr: 11.853 Mio. €).

Im Bereich Forschung und Entwicklung waren am 31. Dezember 2016 – einschließlich der at Equity-konsolidierten chinesischen Joint Ventures – konzernweit 48.063 Mitarbeiter (minus 1,4 %) tätig; das entspricht einem Anteil von 7,7 % an der Belegschaft.

### Beschaffung im Volkswagen Konzern

Die zentrale Aufgabe der Beschaffung des Volkswagen Konzerns bestand im Geschäftsjahr 2016 darin, die Bedarfe und Fahrzeuganläufe abzusichern sowie an der Wettbewerbsfähigkeit der Produkte mitzuwirken. Darüber hinaus wurden Chancen in neuen Märkten ermittelt und die Zusammenarbeit mit Lieferanten im Rahmen der Initiative Volkswagen FAST (Future Automotive Supply Tracks) zukunftsweisend gestaltet.

### Volkswagen FAST – Weiterentwicklung und Meilensteine

FAST ist die 2015 eingeführte zentrale Initiative der Konzern-Beschaffung, um den Volkswagen Konzern und sein Lieferantennetzwerk zukunftssicher weiter-

zuentwickeln. Ziel von FAST ist es, durch eine frühere und intensivere Lieferanteneinbindung die zentralen Themen Innovation und Globalisierung erfolgreich umzusetzen. Mit seinen wichtigsten Partnern arbeitet der Volkswagen Konzern bei der FAST-Initiative noch besser und schneller zusammen, um globale Strategien sowie technologische Ausrichtungen noch enger aufeinander abzustimmen. Gemeinsames Ziel ist, begeisternde Technologien für die Kunden noch schneller verfügbar zu machen und weltweite Fahrzeugprojekte noch effektiver und effizienter zu realisieren.

Im Jahr 2016 wurden wesentliche Meilensteine erreicht: Mit 55 Lieferanten für 61 Kompetenzfelder wurden strategische Dialoge durchgeführt und gemeinsame Ziele abgestimmt. Auf der ersten Strategiekonferenz diskutierten diese ausgewählten Lieferanten mit Vorständen und Vertretern des Volkswagen Konzerns und seiner Marken über die wichtigsten Themen und Projekte der kommenden Jahre. Nach dem erfolgreichen Anlauf wird FAST nun





um Lieferanten für weitere Produktgruppen, zum Beispiel Komponenten für die Fahrzeugvernetzung, erweitert. Der Volkswagen Konzern hat in 2016 eine erste Überprüfung dieser strategischen Partnerschaften vorgenommen und verändert bei Bedarf kontinuierlich den Kreis der FAST-Lieferanten. So haben auch bisher nicht ausgewählte Lieferanten weiterhin die Möglichkeit, sich für die Initiative zu qualifizieren.

#### **Digitalisierung der Versorgung**

Der Volkswagen Konzern strebt eine komplett digitale Lieferkette an. Maßgeblichen Anteil an ihrer Entwicklung haben seine Partner selbst: Über das Prozessoptimierungsprogramm „Supplier Interaction Management“ hat Volkswagen 2016 über alle Marken und Regionen des Volkswagen Konzerns ergänzende Rückmeldungen von seinen Zulieferern zu Effizienz- und Digitalisierungspotenzialen aufgenommen. Anschließend wurden Ideen und Ansätze generiert, wie der Volkswagen Konzern seine

Berührungspunkte in der Zusammenarbeit noch weiter optimieren und digitalisieren kann, zum Beispiel durch die Nutzung von Künstlicher Intelligenz zur Unterstützung in Engpasssituationen bei der Versorgung mit Kaufteilen und Rohmaterialien. Mit der Konzern-Business-Plattform hat Volkswagen 2016 einen wichtigen Meilenstein in der Optimierung und Digitalisierung der Zusammenarbeit mit seinen Lieferanten erreicht. Auf Basis neuester technischer Entwicklungen ist der Volkswagen Konzern künftig in der Lage, die innovativsten technologischen Trends im Rahmen mobiler und internetbasierter Zusammenarbeit zeitnah und kostengünstig zu nutzen. Mit der Zusammenführung von internen und externen Partnern auf einer digitalen Plattform wurde die Voraussetzung dafür geschaffen, dass der Austausch aller Beteiligten zukünftig in Echtzeit stattfindet.





### **Kaufteile- und Lieferantenmanagement**

Im Volkswagen Konzern bildet das Kaufteilemanagement den technisch orientierten Bereich innerhalb der Beschaffung, der mit einem weltweiten Netzwerk aus Werkzeug- und Industrialisierungsexperten die Verfügbarkeit von Kaufteilen absichert. Die Experten des Kaufteilemanagements begleiten in neuen Fahrzeug- und Aggregateprojekten vor Start der Serienproduktion präventiv ausgewählte Kaufteilmümfänge im Werkzeugherstellungsprozess und unterstützen reaktiv bei Kaufteilproblemen im Rahmen der Serienversorgung. Durch eine weltweite Vernetzung des Kaufteilemanagements erfolgt bei globalen Projekten standortübergreifend ein Austausch von Erfahrungen und Wissen, wodurch die Effizienz von Anläufen gesteigert wird. Im Kaufteilemanagementprozess arbeiten die Experten bereichsübergreifend eng mit den verantwortlichen Mitarbeitern aus den Qualitätssicherungen in den Werken zusammen und führen zu einzelnen Meilensteinen im Produktentstehungsprozess Leistungstests bei den Lieferanten durch, um die erforderlichen Lieferantenkapazitäten für die Fahrzeuganläufe qualitätsgerecht sicherzustellen.

### **Produktion im Volkswagen Konzern**

Volkswagen gestaltet und steuert ein globales markenübergreifendes Produktionsnetzwerk. Es stellt die Prozesse vom Lieferanten zur Fabrik und Montagelinie sowie aus der Fabrik zum Handel und zum Kunden sicher. Eine dauerhafte Effizienz ist Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit des Volkswagen Konzerns. Mit ganzheitlichen Optimierungen, zukunftsweisenden Innovationen, flexiblen Lieferströmen und Strukturen sowie einer agilen Mannschaft begegnet der Volkswagen Konzern den Herausforderungen der Zukunft. Im Geschäftsjahr 2016 übertraf die weltweite Fahrzeugfertigung erneut die 10-Millionen-Marke. Trotz anhaltend schwieriger Rahmenbedingungen in vielen Märkten nahm die Produktivität im Vergleich zum Vorjahr um rund 4 % zu.



### **Globales Produktionsnetzwerk**

Mit zwölf Marken und 120 Produktionsstandorten sind Mehrmarkenprojekte ein wichtiger Bestandteil der zukunftsorientierten Fertigung des Volkswagen Konzerns. Das Unternehmensziel ist, auf Basis der Plattformstrategie die maximalen Synergien zu erzeugen und Produktionsstandorte für mehrere Marken nutzen zu können.

Die modularen Plattformen und Baukästen ermöglichen die flexible Gestaltung der Produktionsstätten. Sie generieren Synergieeffekte aufgrund derer Investitionen reduziert und vorhandene Kapazitäten besser ausgelastet werden. Mit ihnen hat der Volkswagen Konzern die Voraussetzung geschaffen, um Produktionsstätten mit mehreren Marken gemeinsam zu nutzen. Seine sogenannten Mehrmarkenstandorte können flexibel auf Marktanforderungen reagieren und die Wettbewerbsfähigkeit des Konzerns weiter steigern. Beispielsweise werden am Standort Bratislava Fahrzeuge der Marken Volkswagen Pkw, Audi, Porsche, SEAT und ŠKODA produziert. Auch in Zukunft werden weitere Mehrmarkenstandorte, wie zum Beispiel im chinesischen Tianjin, hinzukommen. Aktuell sind bereits knapp die Hälfte der 40 Pkw-Standorten Mehrmarkenstandorte.

Ein weiteres Konzept für die Volumenflexibilität ist die „Drehscheibe“. Diese kommt unter anderem zum Ausgleich von Nachfrageschwankungen oder bei Segmentverschiebungen zum Einsatz. Eine solche Drehscheibe bilden die Volkswagen Standorte Emden mit dem Passat, Zwickau mit dem Passat und dem Golf sowie Wolfsburg mit dem Golf. Der

Volkswagen Konzern will bis 2025 ein weltweit führender Anbieter von batterieelektrischen Fahrzeugen werden. Dazu wird die Produktpalette erweitert und eine neue Familie von Elektroautos auf Basis des Modulen Elektrifizierungsbaukastens (MEB) auf den Markt gebracht. Auch im Rahmen der Produktion stellt sich Volkswagen dieser Herausforderung, um eine möglichst effiziente Integration dieser neuen Fahrzeuge in vorhandenen konventionellen Fabriken zu gewährleisten. Im Jahr 2016 hat der Volkswagen Konzern die Anpassung des Produktionsnetzwerkes auf neue Produkte und Technologien in der Fahrzeug- und Komponentenfertigung vorbereitet.

### **Neue Technologien und Produktionsinnovationen**

Ohne zuverlässige und umfangreiche Automatisierungstechnik ist eine moderne, hochproduktive Automobilproduktion wie die des Volkswagen Konzerns nicht denkbar. Vernetzung und Digitalisierung in der Produktion spielen nicht erst seit Aufkommen des Begriffs Industrie 4.0 eine wichtige Rolle. Volkswagen beschäftigt sich in vielen Evaluierungs- und Umsetzungsprojekten mit neuen technischen Lösungen beispielsweise zur Identifikation und Lokalisierung von Teilen und Betriebsmitteln, zum Energie-Management und zur prädiktiven Instandhaltung, zur datengestützten Analyse und Steuerung der Produktionsprozesse oder zum Einsatz von Wearables – zum Beispiel Datenbrillen – in Logistikprozessen. Ziel ist es, die Anlagenverfügbarkeit, Flexibilität und Produktivität bei gleichzeitiger Reduzierung des Ressourceneinsatzes zu erhöhen.



Ein wichtiges Zukunftsthema in der Produktion ist die sogenannte Mensch-Roboter-Kooperation (MRK). Volkswagen beabsichtigt, die Mitarbeiter durch die mit spezieller Sicherheits-sensorik ausgestatteten neuen Roboter bei Tätigkeiten zu unterstützen, die ergonomisch kritisch oder besonders monoton sind. Ein großes potenzielles Anwendungsfeld für MRK liegt in Montage- und Logistikprozessen. Volkswagen analysiert systematisch die heutigen Arbeitsinhalte in den Fertigungslinien und prüft die technischen Möglichkeiten der neuen Robotersysteme. Hierzu wurden 2016 im Rahmen einer strategischen Kooperation mit einem renommierten Roboterhersteller eine Reihe von Anwendungsprojekten definiert und erste Lösungen bereits erfolgreich in Serie umgesetzt. Mit den Ergebnissen der Pilotprojekte können die erwarteten ergonomischen und auch wirtschaftlichen Potenziale validiert und Folgeentscheidungen getroffen werden. Volkswagen verfolgt den Weg, eigene Planungskompetenz für Arbeitsplätze mit MRK aufzubauen.

Bei der Konzeption und Einführung von neuen Technologien in der Produktion werden die betroffenen Mitarbeiter von Beginn an in die Umgestaltung der Arbeitsplätze und der Abläufe einbezogen. Das ist eine wichtige Voraussetzung für die erforderliche Akzeptanz der neuen Technologien und Lösungen.

## Marketing und Vertrieb im Volkswagen Konzern

Das einzigartige Produktportfolio des Volkswagen Konzerns setzt sich aus zwölf erfolgreichen Marken zusammen, inklusive innovativer Finanzdienstleistungen.

### **Elektromobilität und Digitalisierung im Konzern-Vertrieb**

Bis zum Jahr 2025 will der Volkswagen Konzern mehr als 30 neue Elektrofahrzeuge auf den Markt bringen. Ferner umfasst seine Elektromobilitätsstrategie die Entwicklung kundenorientierter Produkte und Geschäftsmodelle rund um das Fahrzeug, etwa zur Vermittlung kundenspezifischer Ladeinfrastruktur-lösungen. Mit solchen innovativen Produkten und Services sowie den mobilen Online-Diensten wird sich der Volkswagen Konzern vom Automobilhersteller zum Mobilitätsdienstleister entwickeln.

Im Vertrieb nutzt der Volkswagen Konzern die Chancen, die sich durch die zunehmende Digitalisierung bieten. Grundlage für sein Handeln ist eine klar definierte Strategie, die umfangreiche Kooperationen zwischen den Marken fordert, um größtmögliche Synergien zu erzielen.



Die Digitalisierung wird entscheidend dazu beitragen, ein ganz neues Produkterlebnis für die Kunden zu schaffen, das durch eine nahtlose Kundenkommunikation besticht – vom ersten Kaufinteresse über die Inspektionen bis zum Verkauf des Fahrzeugs als Gebrauchtwagen. Zugleich erschließt sich Volkswagen dadurch neue Geschäftsmodelle und -möglichkeiten rund um das vernetzte Fahrzeug, insbesondere für Mobilitäts- und Servicedienstleistungen. Es wird dadurch zunehmend zum integralen Bestandteil der digitalen Erlebniswelt des Kunden. Der Volkswagen Konzern achtet dabei besonders darauf, alle Abläufe transparent zu gestalten, damit der Kunde stets die Kontrolle über seine Daten behält.

Auch seine internen Prozesse und Strukturen richtet der Volkswagen Konzern an der digitalen Innovationsgeschwindigkeit aus. Das Ergebnis sind bereichsübergreifende Projektteams, neue Formen der Kooperation, eine intensivere Beziehung mit der internationalen Start-up-Szene, eine konsolidierte Venture-Capital-Kompetenz als eine Form der Förderung von innovativen Ideen und Geschäftsmodellen sowie neuen schlanken Systemen und cloud-basierten IT-Lösungen.

#### **Kundenzufriedenheit und Kundentreue im Volkswagen Konzern**

Der Volkswagen Konzern richtet seine Vertriebsaktivitäten stets darauf aus, seine Kunden noch zufriedener zu machen – das hat höchste Priorität. Mit Hilfe der Digitalisierungsoffensive im Vertrieb rückt der Volkswagen Konzern die Kundenansprüche und den Service noch stärker in den Vordergrund; diese Offensive wird sein Geschäft nachhaltig prägen.

Mit dem Fokus auf Produkte und Dienstleistungen ermitteln die Konzernmarken regelmäßig, wie zufrieden ihre Kunden sind. Aus den Umfrageergebnissen leiten sie Maßnahmen ab, um die Kundenzufriedenheit weiter zu erhöhen.

#### **Vertriebsstruktur im Volkswagen Konzern**

Die Mehrmarken-Struktur des Volkswagen Konzerns unterstützt die Eigenständigkeit seiner Marken. Dennoch setzt Volkswagen auf übergreifende Vertriebsaktivitäten, um Vertriebsvolumina und Marktanteile zu erhöhen, die Kosten zu verringern und somit die Ergebnisbeiträge zu verbessern.





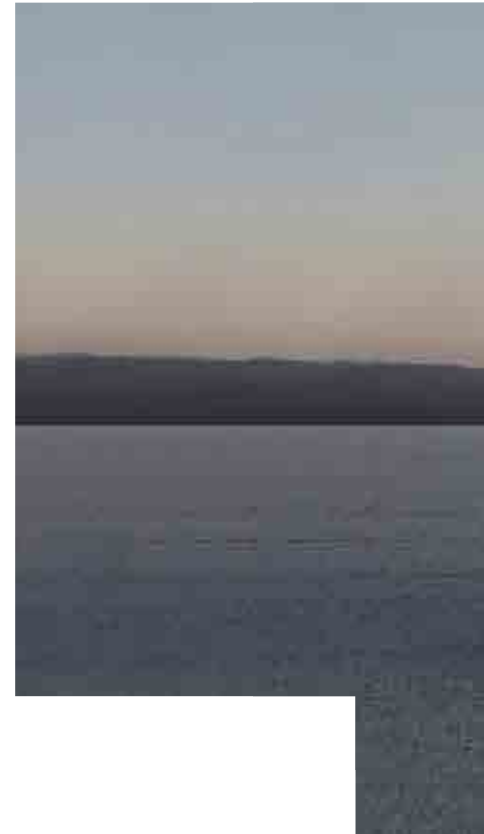
Im Berichtsjahr hat der Volkswagen Konzern seine Initiativen zur Verbesserung der Profitabilität des Handels verstärkt. Volkswagen hat das Geschäftsvolumen pro Händler ausgeweitet und weitere Programme zur Kostenreduzierung auf den Weg gebracht. Dabei standen die partnerschaftliche Zusammenarbeit mit dem Handel und dessen Rentabilität stets im Mittelpunkt. Sein Großhandelsgeschäft steuert Volkswagen über konzernerneigene Gesellschaften in mehr als 20 Märkten. Eine Zentrale sorgt dabei für Transparenz und sichert die Wirtschaftlichkeit der Vertriebsaktivitäten. Indem sie Synergien zwischen den Marken schafft, trägt sie wesentlich dazu bei, dass die Ziele der Strategie 2025 erreicht werden. Die übrigen Großhandelsgesellschaften können dadurch schnell und effizient aus dem konzernweiten Benchmarking und von den Best-Practice-Ansätzen einzelner Gesellschaften lernen. Schwerpunkte lagen im Berichtsjahr darauf, die Strukturen im Hinblick auf eine weitere Dezentralisierung zu optimieren sowie die Logistikkosten der Vertriebsgesellschaften zu verbessern.

### Qualitätssicherung im Volkswagen Konzern

Die Zufriedenheit der Kunden hängt maßgeblich von der Qualität der Produkte und Dienstleistungen ab. Zufrieden und loyal sind Kunden vor allem dann, wenn ihre Erwartungen an ein Produkt oder eine

Dienstleistung erfüllt oder sogar übertroffen werden. Im gesamten Produkterlebnis bestimmen Anmutung, Zuverlässigkeit und Service die vom Kunden wahrgenommene Qualität. Der Anspruch des Volkswagen Konzerns ist, seine Kunden in sämtlichen Bereichen positiv zu überraschen und zu begeistern, um sie auf diese Weise von seiner hervorragenden Qualität zu überzeugen. Diesem Anspruch ist der Volkswagen Konzern auch im Berichtsjahr treu geblieben. Die Dieseldematik hat aber gezeigt, dass der Volkswagen Konzern sein bisheriges Qualitätsverständnis erweitern muss: Die Qualitätssicherung prüft nun noch intensiver die Regelkonformität seiner Produkte.

Auch dem Qualitätsmanagementsystem widmet der Volkswagen Konzern mehr Aufmerksamkeit als bisher und stärkt damit konzernweit das bereichsübergreifende Prozessdenken. Das Qualitätsmanagement im Volkswagen Konzern baut auf der Norm ISO 9001 auf. Sie muss erfüllt sein, damit der Volkswagen Konzern die Typgenehmigung für die Herstellung und den Vertrieb seiner Fahrzeuge erhält. Im Berichtsjahr hat Volkswagen die neuen Anforderungen der 2015 überarbeiteten Norm auf alle Standorte und Marken im Volkswagen Konzern übertragen. Eine wesentliche inhaltliche Änderung betrifft die Risikobewertung bei Nichteinhaltung der festgelegten Abläufe. Damit diese und weitere neue Anforderungen sowie behördliche Vorschriften



umgesetzt und eingehalten werden, wurden Vorgaben, Empfehlungen und Tipps für die Qualitätsmanagement-Berater erarbeitet und unterstützen diese beim täglichen Einsatz.

Als weiteren Schritt hat Volkswagen das Mehr-Augen-Prinzip – die gegenseitige Unterstützung und Kontrolle der Geschäftsbereiche – gestärkt und wichtige zusätzliche Kompetenzen unter anderem zur Software-Absicherung aufgebaut. In besonderem Maße betrifft dies die Kontrollmechanismen zwischen der Technischen Entwicklung und der Qualitätssicherung vor und nach Produktionsbeginn. In der Produktentwicklung hat der Volkswagen Konzern das gleiche Prinzip bei der Zulassung von Aggregaten eingeführt. Und auch in der Serienphase achtet Volkswagen noch stärker darauf, die Konformitätsprüfungen seiner Produkte, insbesondere in Bezug auf den Ausstoß von Abgasen und den Kraftstoffverbrauch, unter Einbeziehung aller beteiligten Geschäftsbereiche durchzuführen, zu bewerten und zu entscheiden.

Mit diesen und weiteren Maßnahmen sorgt die Qualitätssicherung dafür, dass nicht nur der Volkswagen Konzern als Hersteller sondern auch seine Produkte alle gesetzlichen Anforderungen erfüllen.

### Mitarbeiter im Volkswagen Konzern

Am 31. Dezember 2016 beschäftigte der Volkswagen Konzern, einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen, 626.715 Mitarbeiter; dies sind 2,7 % mehr als am Ende des Geschäftsjahres 2015. Die Verteilung zwischen den im Inland und den im Ausland beschäftigten Mitarbeitern blieb im Berichtsjahr weitgehend stabil: 44,9 % (Vorjahr: 45,7 %) der Mitarbeiter arbeiteten Ende 2016 in Deutschland.

Neben der Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter standen im Geschäftsjahr 2016 bei Volkswagen unverändert die Entwicklung von Hochschulabsolventen, die Frauenförderung und familienbewusste Personalpolitik sowie die Gesundheitsvorsorge und der Arbeitsschutz im Vordergrund der Personalarbeit.



### Informationstechnologie (IT) im Volkswagen Konzern

Im Zuge der insgesamt stetig zunehmenden Digitalisierung und Vernetzung müssen auch alle Geschäftsprozesse des Volkswagen Konzerns durchgängig digital unterstützt werden; zugleich stellt der Aufbau neuer Standorte hohe Anforderungen an die Vernetzung und Koordination. Die Erfüllung dieser Aufgaben setzt eine moderne und bedarfsgerecht ausgestattete Infrastruktur sowie eine effiziente Anwendungslandschaft voraus. Deren Kern ist das konzernweite Fertigungs-, Informations- und Steuerungssystem (FIS). Es ermöglicht Volkswagen, Fahrzeuge in derzeit 43 Werken weltweit effizient zu produzieren – zur richtigen Zeit und mit der richtigen Ausstattung. FIS ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor für eine flexible und markenübergreifende Fertigung im weltweiten Produktionsnetz.

Den konzernweiten IT-Standardisierungsgrad für die Steuerung seiner Werke hat Volkswagen im Jahr 2016 auf 88 % (Vorjahr: 84 %) erhöht. Ein Beispiel für eine noch recht neue Anwendung ist die „Digitale Fabrik“: Schon vor dem ersten Spatenstich für ein neues Werk können die Fabrikplaner virtuell

durch die Gebäude gehen, ihre Planungen prüfen und somit den Produktionsanlauf absichern.

Neue Chancen eröffnen sich durch das weitere Zusammenwachsen von Produktion und IT. Big-Data-Verfahren helfen dabei, Maschinenstörungen zu analysieren und frühzeitig einzugreifen. Den Trend zur Digitalisierung greift Volkswagen in konzern eigenen IT-Labs auf – das sind Innovationszentren, in denen Fachbereiche, Forschungseinrichtungen und Technologiepartner in enger Zusammenarbeit neue IT-Lösungen erarbeiten. Sie fungieren als Testlabore für den Volkswagen Konzern, als Berater für Zukunftsfragen der Informationstechnologie sowie als Verbindungsbüros zu Start-up-Unternehmen.

Das erste IT-Lab des Volkswagen Konzerns, das Data:Lab in München, ist das Kompetenz- und Innovationszentrum für Themen rund um Big Data, Advanced Analytics (Prozess zur systematischen Analyse von Daten in elektronischer Form) und Machine Learning (maschinelles Lernen und Künstliche Intelligenz).



Im Berichtsjahr eröffnete ein weiteres Innovationszentrum in Berlin: Das Digital:Lab. Die Experten dort arbeiten unter anderem an einer digitalen Plattform, auf der Volkswagen seinen Kunden Mobilitätsdienstleistungen wie Kraftstoffpreis-Agenten oder Park- und Wetterdienste zur Verfügung stellen kann.

Am Standort Wolfsburg hat der Volkswagen Konzern seit August 2015 das Smart.Production:Lab etabliert. Es agiert als Kompetenzzentrum für den Themenkomplex Industrie 4.0 und leistet einen wichtigen Beitrag dazu, die Produktionsstätten des Volkswagen Konzerns schrittweise zu intelligenten Fabriken weiterzuentwickeln. Ziel der Aktivitäten in den Handlungsfeldern Internet der Dinge, Data Analytics, Mensch-Roboter-Kooperation und Wearables ist die durchgängige Digitalisierung von Produktion und Logistik. Im Smart.Production:Lab wird die zukünftige Automobilproduktion mitgestaltet.

Auch die Vernetzung der Mitarbeiter wird immer stärker vorangetrieben. Interne Communitys (Gemeinschaften) und das unternehmensinterne Netzwerk Group Connect tragen dazu bei, neue Arbeitsmethoden, -mittel und -wege im Volkswagen

Konzern zu etablieren und Experten miteinander in Kontakt zu bringen.

Darüber hinaus sucht Volkswagen gezielt den offenen Austausch mit Start-ups, um gemeinsam mit jungen Unternehmern innovative Ideen zu serienreifen Produkten weiterzuentwickeln. Auch bei internen und externen Hackathons (Programmierwettbewerben) entstehen Ideen zu neuen Produkten und Services. Auf der CeBIT etwa hat die Volkswagen Konzern-IT gemeinsam mit SAP den „InnoJam++“ ausgerichtet, an dem rund 100 internationale Studierende der Fächer Mathematik, Informatik, Naturwissenschaft und Technik teilnahmen.



### **Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage der Porsche SE sowie des Porsche SE Konzerns**

Die Ertragslage im handelsrechtlichen Jahresabschluss der Porsche SE im Geschäftsjahr 2016 war insbesondere durch die im Vergleich zum Vorjahr infolge der Dieselthematik geringer ausgefallenen Dividenderträge aus der Beteiligung an der Volkswagen AG geprägt.

Demgegenüber verbesserte sich die Ertragslage des Porsche SE Konzerns im Berichtszeitraum gegenüber dem Vorjahr vor allem aufgrund von geringeren Belastungen des Ergebnisses aus at Equity bewerteten Anteilen an der Volkswagen AG infolge der Dieselthematik. Die wirtschaftliche Lage des Volkswagen Konzerns insgesamt war aber dennoch auch im abgelaufenen Geschäftsjahr maßgeblich durch Sondereinflüsse aus der Dieselthematik geprägt; das prognostizierte Ergebnisziel der Porsche SE wurde im Berichtszeitraum daher knapp verfehlt. Die Finanzlage des Porsche SE Konzerns wurde im Berichtszeitraum maßgeblich von erhaltenen und gezahlten Dividenden und Veränderungen des Bestands von Termingeldern und Wertpapieren beeinflusst. Der für den 31. Dezember 2016 prognostizierte Korridor für die Nettoliquidität konnte eingehalten werden.

Die Porsche SE ist unverändert eine finanzstarke Holding mit einem attraktiven Wertsteigerungspotenzial, mit klaren, nachhaltigen Strukturen und einer soliden Zukunftsperspektive. Der Vorstand der Porsche SE geht weiterhin davon aus, dass der Volkswagen Konzern trotz der Auswirkungen der Dieselthematik seine Marktposition in einem anhaltend herausfordernden Umfeld behauptet. Er bekennt sich unverändert zur Rolle der Gesellschaft als langfristig orientierter Ankeraktionär der Volkswagen AG und ist auch weiterhin vom Wertsteigerungspotenzial des Volkswagen Konzerns überzeugt.

## Vergütungsbericht



Der Vergütungsbericht beschreibt die Grundzüge des Vergütungssystems für die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Porsche SE und erläutert die grundsätzliche Struktur, Zusammensetzung und Höhe der individuellen Vergütungen. Der Bericht enthält weiterhin Angaben zu Leistungen, die den aktiven Mitgliedern des Vorstands für den Fall der Beendigung ihrer Tätigkeit gewährt oder zugesagt worden sind.

### Vergütung des Vorstands

#### Vergütungsgrundsätze der Porsche SE

Der Aufsichtsrat befasst sich in regelmäßigen Abständen mit Vergütungsangelegenheiten des Vorstands und prüft in diesem Zusammenhang auch die Struktur und die Höhe der Vorstandsvergütung.

Prof. Dr. Dr. h.c. mult. Martin Winterkorn, der bis zum Ablauf des 31. Oktober 2015 Vorstandsvorsitzender der Porsche SE war, und Hans Dieter Pötsch (Vorstand für Finanzen und seit dem 1. November 2015 zudem Vorstandsvorsitzender) erhielten bzw. erhalten für ihre Tätigkeit bei der Gesellschaft eine fixe Grundvergütung, die monatlich als Gehalt ausbezahlt wird.

Hans Dieter Pötsch ist am 7. Oktober 2015 aus dem Vorstand der Volkswagen AG ausgeschieden und anschließend gerichtlich zum Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG bestellt und vom Aufsichtsrat der Volkswagen AG zum Vorsitzenden gewählt worden. In der Hauptversammlung der Volkswagen AG vom 22. Juni 2016 wurde er schließlich für eine volle Amtsperiode in den Aufsichtsrat der Volkswagen AG gewählt. Sein Vorstandsanstellungsvertrag mit der Volkswagen AG wurde infolge seines Ausscheidens aus dem Volkswagen Vorstand aufgehoben. Damit erhält Herr Pötsch auch von der Volkswagen AG keine variable Vergütung mit mehrjähriger Bemessungsgrundlage (auf die Erläuterungen zu variablen Vergütungsbestandteilen im Volkswagen Konzern im Abschnitt „Bezüge nach dem Deutschen Corporate Governance Kodex“ wird verwiesen). Somit wurde seitdem und wird der Empfehlung in Ziffer 4.2.3 Abs. 2 S. 2 DCGK, wonach die monetären Teile der Vergütung von Vorstandsmitgliedern fixe und variable Bestandteile umfassen sollen, in Bezug auf Herrn Pötsch nicht entsprochen. Die Porsche SE hat insoweit eine Abweichung von dieser Empfehlung erklärt.

Dr. Manfred Döss, der mit Wirkung zum 1. Januar 2016 in den Vorstand der Porsche SE berufen wurde, erhält von der Porsche SE ebenfalls eine fixe Grundvergütung, die monatlich als Gehalt



ausbezahlt wird. Variable Vergütungsbestandteile mit mehrjähriger Bemessungsgrundlage erhält er ausschließlich von der Volkswagen AG (auf die Erläuterungen zu variablen Vergütungsbestandteilen im Volkswagen Konzern und zur Erklärung von Abweichungen von Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex im Abschnitt „Bezüge nach dem Deutschen Corporate Governance Kodex“ wird verwiesen).

Das Vorstandsmitglied Matthias Müller bezog bis einschließlich für das Geschäftsjahr 2014 über eine fixe, in monatlichen Beträgen ausbezahlte Grundvergütung hinaus eine variable Vergütung von der Gesellschaft. Für die Zeit ab dem Geschäftsjahr 2015 erhält Herr Müller von der Porsche SE keine variable Vergütung mehr; variable Vergütungsbestandteile für das Geschäftsjahr 2015 erhält bzw. erhielt Herr Müller von der Volkswagen AG und der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, Stuttgart (im Folgenden auch: Porsche AG; auf die Erläuterungen im Abschnitt „Bezüge nach dem Deutschen Corporate Governance Kodex“ hierzu wird verwiesen). Für das Geschäftsjahr 2016 erhält er variable Vergütungsbestandteile ausschließlich von der Volkswagen AG. Fällig werdende Anteile aus seiner variablen Vergütung bei der Porsche SE bis einschließlich für das Geschäftsjahr 2014 werden nach den bisher geltenden Vertragsregelungen abgewickelt.

Philipp von Hagen erhält von der Porsche SE neben einer fixen, in monatlichen Beträgen geleisteten Grundvergütung eine variable Vergütung. Die Höhe seiner variablen Vergütung wird vom Aufsichtsrat nach pflichtgemäßem Ermessen unter Berücksichtigung der jeweiligen Geschäfts- und Ertragslage sowie seiner Leistungen festgelegt.

Die Festlegung der variablen Vergütung wurde bzw. wird dabei insbesondere am Grad der Erreichung der für das jeweilige Geschäftsjahr vereinbarten (gegebenenfalls unterschiedlich gewichteten) individuellen Ziele gemessen. Die individuellen Ziele basierten in Bezug auf Herrn Müller bzw. basieren in Bezug auf Herrn von Hagen auf dem Geschäftsbereich des jeweiligen Vorstandsressorts und beziehen sich für die Vertragslaufzeit auf die im Folgenden dargestellten Parameter.

Die für Herrn Müller festgelegten Parameter waren:

- Umsetzung des Konzepts zur Investitionsstrategie,
- Professionelles Risk Management und Koordination im Zusammenhang mit gerichtlichen und behördlichen Verfahren sowie
- Kostenmanagement im Hinblick auf die Verwaltung der Porsche SE und ihrer Beteiligungen.

Für Herrn von Hagen sind folgende Parameter festgelegt:

- Schaffung der organisatorischen Voraussetzungen für ein professionelles Teilnehmungsmanagement,
- Weiterentwicklung und Operationalisierung der Investment-Strategie,
- Positionierung der Porsche SE am Kapitalmarkt als leistungsfähige Teilnehmungsplattform sowie
- Rendite- und risikoorientierte Steuerung des Teilnehmungsportfolios.

Für jedes abgelaufene Geschäftsjahr erarbeitet der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats der Porsche SE 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.

Die Auszahlungsbeträge der variablen Vergütung waren bei Herrn Müller auf einen Betrag in Höhe von 3.500.000 € per annum begrenzt; bei Herrn von Hagen liegt diese Begrenzung bei 300.000 € per annum.

Die Fälligkeit der variablen Vergütung ist von der Erreichung kurz- und langfristiger Ziele abhängig. Die Auszahlung des kurzfristigen Teils in Höhe von 40 % der variablen Vergütung erfolgt drei Monate nach Ablauf des entsprechenden Geschäftsjahres unter der Voraussetzung, dass der Porsche SE Konzern im betreffenden Geschäftsjahr ein positives Konzernergebnis vor Steuern erzielt hat. Die Auszahlung von 60 % der variablen Vergütung ist abhängig von der mehrjährigen Entwicklung der Gesellschaft. Eine Auszahlung erfolgt dabei zwei Jahre nach Fälligkeit des kurzfristigen Teils der variablen Vergütung jedoch nur dann, wenn der Porsche SE Konzern im Geschäftsjahr vor der Fälligkeit ein positives Konzernergebnis vor Steuern erzielt hat und die Porsche SE zum 31. Dezember des letzten Kalenderjahres vor Fälligkeit eine positive Nettoliquidität aufweist.

Der Aufsichtsrat der Porsche SE behält sich weiterhin ausdrücklich die Möglichkeit vor, auch für die Mitglieder des Vorstands der Gesellschaft, die von der Gesellschaft keine erfolgsabhängige Vergütung erhalten, ein variables Vergütungssystem einzuführen.

Darüber hinaus steht es im Ermessen des Aufsichtsrats der Gesellschaft, sämtlichen Vorstandsmitgliedern der Porsche SE jeweils aufgrund einer mit den jeweiligen Vorstandsmitgliedern zuvor abgeschlossenen Zielvereinbarung einen Sonderbonus oder im Nachhinein für besondere Leistungen einen Anerkennungsbonus zu gewähren. Da für einen solchen Bonus keine betragsmäßige Höchstgrenze besteht, hat die Porsche SE insoweit eine Abweichung von der Empfehlung in Ziffer 4.2.3. Abs. 2 S. 6 DCGK erklärt. Der Aufsichtsrat hält die Aufnahme einer Höchstgrenze nicht für geboten, weil er mit der konkreten Ausübung seines Ermessens sicherstellen kann, dass dem Angemessenheitsgebot des § 87 Abs. 1 AktG entsprochen wird.

Sämtliche Mitglieder des Vorstands der Porsche SE erhalten während ihrer aktiven Dienstzeit Sachzuwendungen, insbesondere in Form einer Überlassung von Dienstfahrzeugen. Die Porsche SE übernimmt die im Zusammenhang mit diesen Sachbezügen anfallenden Steuern. Zudem werden Mitgliedern des Vorstands, die in Personalunion Mitglieder des Vorstands der Volkswagen AG waren bzw. Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG sind, anfallende Flugkosten für Flüge zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte erstattet; die Versteuerung des Sachbezugs übernimmt die Porsche SE derzeit im Wege der Pauschalversteuerung. Mit Herrn Pötsch wurde eine Vereinbarung getroffen, dass die Porsche SE erforderlichenfalls etwaige anfallende, bis zur endgültigen Steuerfestsetzung auf die Übernahme von Flugkosten persönlich zu leistende Einkommensteuerzahlungen darlehensweise zur Verfügung stellt. In der Berichtsperiode wurden diesbezüglich Darlehen zunächst gewährt und wieder vollständig zurückgezahlt. Sachzuwendungen werden, sofern diese geleistet wurden, mit ihren steuerlichen bzw. tatsächlichen Werten in die



Darstellung der erfolgsunabhängigen Vergütung der Mitglieder des Vorstands einbezogen.

Die mit den Herren Pötsch, Müller und Dr. Döss geschlossenen Verträge sehen im Krankheitsfall eine Fortzahlung der fixen Grundvergütung über einen Zeitraum von 12 Monaten vor; im Vertrag von Herrn von Hagen ist zudem die Fortzahlung seiner variablen Vergütung vereinbart. Im Todesfall wird den Herren Pötsch und Dr. Döss die fixe Grundvergütung sechs Monate nach dem Sterbemonat fortgezahlt. Die mit den Herren Müller und von Hagen geschlossenen Verträge sehen eine Fortzahlung der fixen und gegebenenfalls variablen Bezüge über einen Zeitraum von sechs Monaten nach dem Sterbemonat im Todesfall vor.

### Vergütung des Vorstands

Dem Vorstand der Porsche SE gehörten die Herren Hans Dieter Pötsch als Vorstandsvorsitzender sowie Matthias Müller, Philipp von Hagen und Dr. Manfred Döss während des gesamten Geschäftsjahres 2016 an. Im Geschäftsjahr 2015 gehörten dem Gremium die Herren Pötsch (ab 1. November 2015 als Vorstandsvorsitzender), Müller und von Hagen während des gesamten Geschäftsjahres an, während Herr Prof. Dr. Winterkorn mit Wirkung zum Ablauf des 31. Oktober 2015 ausschied.

Die nachfolgend dargestellten Vergütungen der einzelnen Mitglieder des Vorstands der Porsche SE enthalten ausschließlich die Bezüge im Sinne des Handelsgesetzbuchs für die Tätigkeit im Vorstand der Porsche SE.

### Vorstandsvergütungen gemäß § 285 Nr. 9a HGB, §§ 314 Abs. 1 Nr. 6a HGB i.V.m. 315a HGB

2016	Erfolgsunabhängige Bestandteile	Erfolgsabhängige Bestandteile		Gesamtvergütung
			davon mit langfristiger Anreizwirkung <sup>1</sup>	
in €				
Hans Dieter Pötsch	831.036	0	0	831.036
Dr. Manfred Döss	558.629	0	0	558.629
Philipp von Hagen	611.295	150.000	150.000	761.295
Matthias Müller	539.706	2.100.000	2.100.000	2.639.706
<b>Porsche SE Konzern</b>	<b>2.540.666</b>	<b>2.250.000</b>	<b>2.250.000</b>	<b>4.790.666</b>

<sup>1</sup> In Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften sowie den Regelungen des Deutschen Rechnungslegungs Standard Nr. 17 zur Berichterstattung über die Vergütung der Organmitglieder wird der langfristige Teil in Höhe von 60 % der variablen Vergütung erst im Zeitpunkt der Erfüllung sämtlicher aufschiebender Bedingungen berücksichtigt. Wir verweisen auf die nachfolgenden Ausführungen.

2015	Erfolgsunabhängige Bestandteile	Erfolgsabhängige Bestandteile		Gesamtvergütung
			davon mit langfristiger Anreizwirkung <sup>1</sup>	
in €				
Prof. Dr. Dr. h.c. mult. Martin Winterkorn	900.231	0	0	900.231
Philipp von Hagen	620.042	0	0	620.042
Matthias Müller	556.372	0	0	556.372
Hans Dieter Pötsch	743.007	0	0	743.007
<b>Porsche SE Konzern</b>	<b>2.819.652</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.819.652</b>

<sup>1</sup> In Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften sowie den Regelungen des Deutschen Rechnungslegungs Standard Nr. 17 zur Berichterstattung über die Vergütung der Organmitglieder wird der langfristige Teil in Höhe von 60 % der variablen Vergütung erst im Zeitpunkt der Erfüllung sämtlicher aufschiebender Bedingungen berücksichtigt. Wir verweisen auf die nachfolgenden Ausführungen.

Für das Geschäftsjahr 2016 lag zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts keine Empfehlung des Präsidialausschusses für die variablen Vergütungsbestandteile für Herrn von Hagen vor. Für das Geschäftsjahr 2015 war für ihn eine variable Vergütung in Höhe von 200.000 € vorgesehen. 60 % dieser variablen Vergütung stehen unter den im Abschnitt zu den Vergütungsgrundsätzen dargestellten aufschiebenden Bedingungen und sind daher nicht in den obigen Angaben enthalten. Die erfolgsabhängigen Bestandteile mit langfristiger Anreizwirkung für Herrn Müller und für Herrn von Hagen für das Geschäftsjahr 2016 enthalten die Beträge des langfristigen Teils der gewährten variablen Vergütung für das Geschäftsjahr 2014, da deren aufschiebende Bedingungen mit Ablauf des Geschäftsjahres 2016 erstmals erfüllt waren.

Die erfolgsabhängigen Bestandteile für das Geschäftsjahr 2015 enthalten keine Vergütung, da die Voraussetzungen für die Auszahlung von 40 % der variablen Vergütung für Herrn von Hagen für das Geschäftsjahr 2015 und von 60 % der variablen Vergütungen für Herrn von Hagen und für Herrn Müller für das Geschäftsjahr 2013 nicht sämtlich erfüllt wurden.

#### Leistungen bei regulärer und vorzeitiger Beendigung der Tätigkeit

Die Herren Pötsch und Müller erhalten von der Gesellschaft keine Ruhegehaltszusage. Die den Herren von Hagen und Dr. Döss erteilte Zusage auf Versorgungsleistungen umfasst neben einer Alters- und Hinterbliebenenversorgung auch eine Versorgung im Fall der dauernden Dienstunfähigkeit. Die künftigen Versorgungsleistungen ermitteln sich auf der Grundlage eines Prozentsatzes einer vereinbarten festen jährlichen Vergütung. Dieser Prozentsatz erhöht sich, ausgehend von einem Prozentsatz in Höhe von 25 %, für jedes volle Jahr der aktiven Tätigkeit im Vorstand der Porsche SE um einen Prozentpunkt. Die festgelegte Höchstgrenze beträgt dabei 40 %. Herr von Hagen hat zum 31. Dezember 2016 einen Ruhegehaltsanspruch in Höhe von 29 % der festen jährlichen Vergütung erreicht; Herr Dr. Döss hat zu diesem Zeitpunkt 26 % erreicht. Für beide Herren wurde ein sofortiger Unverfallbarkeitsanspruch vereinbart.

Die Zahlung des Ruhegehalts erfolgt in monatlichen Beträgen ab Beendigung des Anstellungsvertrags bei Vollendung des 65. Lebensjahres und bereits zu einem früheren Zeitpunkt, sofern eine dauernde Dienstunfähigkeit besteht. Wenn ein Anspruch auf Ruhegehalt vor Vollendung des 65. Lebensjahres besteht, berechnet sich das

Ruhegehalt nach versicherungsmathematischen Grundsätzen durch Verrentung der vor dem Eintritt des Ruhegehaltsfalls steuerlich zulässigen Pensionsrückstellung.

Die Hinterbliebenenversorgung umfasst bei beiden Herren eine Witwenrente in Höhe 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 dürften insgesamt den Betrag des Ruhegehalts nicht überschreiten. Waisenrenten sind insgesamt auf 80 % des Ruhegehalts begrenzt.

Der im Geschäftsjahr 2016 erfasste Dienstzeitaufwand für Herrn von Hagen beläuft sich nach IFRS auf 304.039 € (Vorjahr: 337.298 €), nach HGB auf 112.463 € (Vorjahr: 264.059 €). Der Barwert aus der bestehenden Versorgungsverpflichtung für Herrn von Hagen beläuft sich zum 31. Dezember 2016 nach IFRS auf 1.811.565 € (31. Dezember 2015: 1.182.745 €), nach HGB auf 932.698 € (31. Dezember 2015: 789.523 €).

Herr Dr. Döss behält zudem auch bei Erreichen der Altersgrenze seinen Anspruch auf die Überlassung eines Dienstfahrzeugs. Der im Geschäftsjahr 2016 erfasste Dienstzeitaufwand für Herrn Dr. Döss beläuft sich nach IFRS insgesamt auf 426.087 €, nach HGB auf 359.508 €. Der Barwert aus der bestehenden Versorgungsverpflichtung für Herrn Dr. Döss beläuft sich zum 31. Dezember 2016 nach IFRS auf insgesamt 1.956.528 €, nach HGB auf 1.298.743 €.

Herr Müller behält auch nach Eintritt in den Ruhestand seinen Anspruch auf die Überlassung eines Dienstfahrzeugs. Der im Geschäftsjahr 2016 erfasste Dienstzeitaufwand beläuft sich nach IFRS auf 0 € (Vorjahr: 182.463 €), nach HGB auf 0 € (Vorjahr: 248.436 €). Der Barwert aus dieser bestehenden Sachleistungsverpflichtung beläuft sich zum 31. Dezember 2016 nach IFRS auf 1.082.225 € (31. Dezember 2015: 1.031.654 €), nach HGB auf 837.145 € (31. Dezember 2015: 882.220 €).

Die Porsche SE zahlte Herrn Prof. Dr. Winterkorn im Geschäftsjahr 2015 als Ersatz für alle Einnahmen, die er bei Fortbestand seines Vertrags nach dem 31. Oktober 2015 erhalten hätte, sowie zum Ausgleich aller Nachteile, die ihm durch die Aufgabe seiner Tätigkeit entstehen, eine Entschädigung in Höhe von 1.490.000 €.

Für den Fall, dass die Vorstandstätigkeit ohne wichtigen Grund vorzeitig endet, ist ein Abfindungs-Cap vorgesehen, nach dem etwaige Abfindungszahlungen einschließlich Nebenleistungen auf maximal zwei Jahresvergütungen beschränkt sind. Die Zahlungen dürfen in keinem Fall mehr als die in der Restlaufzeit des Anstellungsvertrags anfallende Vergütung betragen. 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.

Im Falle des Ausscheidens aus dem Vorstand vor Eintritt der Fälligkeit aufgrund einer Kündigung der Porsche SE aus wichtigem Grund verfallen die Ansprüche auf bisher (ganz oder teilweise) noch nicht ausgezahlte variable Vergütungsbestandteile. Bei Ausscheiden vor Eintritt der Fälligkeit aus anderen Gründen bleibt bei beiden Vorstandsmitgliedern der Anspruch auf Auszahlung der erfolgsabhängigen Vergütung unberührt. Der Zeitpunkt der Fälligkeit wird durch das vorzeitige Ausscheiden aus dem Vorstand der Gesellschaft nicht berührt. Bei Herrn Müller erfolgt die Auszahlung der noch ausstehenden variablen Vergütungsbestandteile jedoch nur für den Fall, dass der Porsche SE Konzern im Geschäftsjahr vor der Fälligkeit ein positives Konzernergebnis vor Steuern erzielt hat und die Porsche SE zum 31. Dezember des letzten Kalenderjahres vor Fälligkeit eine positive Nettoliquidität aufweist.

### **Bezüge früherer Mitglieder des Vorstands der Porsche SE**

Mit Ausnahme der im vorigen Abschnitt dargestellten Entschädigung für Herrn Prof. Dr. Winterkorn haben frühere Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen weder im Geschäftsjahr 2016 noch im Geschäftsjahr 2015 Bezüge von der Porsche SE erhalten.

## **Vergütung des Aufsichtsrats**

### **Grundsätze**

Die Vergütung des Aufsichtsrats der Porsche SE ist in § 13 der Satzung der Gesellschaft festgelegt. Sie setzt sich zusammen aus einer festen Vergütung und einem Sitzungsgeld für die Teilnahme an Sitzungen des Aufsichtsrats und der jeweiligen Ausschüsse. Darüber hinaus erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats eine erfolgsorientierte Vergütung. Diese bemisst sich am im Konzernabschluss der Porsche SE ausgewiesenen Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit aus fortgeführten Tätigkeiten vor Steuern. Für jede volle 1 Mio. €, um welche dieses Konzernergebnis im jeweils abgelaufenen Geschäftsjahr den Betrag von 300 Mio. € übersteigt, erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats einen Betrag in Höhe von 10 €. Für jede volle 1 Mio. €, um die dieses Ergebnis der dem jeweils abgelaufenen Geschäftsjahr vorausgegangenen drei Geschäftsjahre im Mittelwert den Betrag von 300 Mio. € übersteigt, erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats der Porsche SE einen weiteren Betrag in Höhe von 10 €. Aufsichtsratsmitglieder, die nur während eines Teils des Geschäftsjahres dem Aufsichtsrat oder einem Ausschuss angehört haben, erhalten eine im Verhältnis der Zeit geringere Vergütung.

Der Aufsichtsratsvorsitzende und der Vorsitzende des Prüfungsausschusses erhalten das Doppelte der Grundvergütung und der variablen Vergütung, der Stellvertreter des Aufsichtsratsvorsitzenden und die Mitglieder des

Prüfungsausschusses das Eineinhalbfache der Grundvergütung und der variablen Vergütung eines Aufsichtsratsmitglieds. Übt ein Mitglied des Aufsichtsrats mehrere Ämter gleichzeitig aus, erhält es nur die Vergütung für das am höchsten vergütete Amt.

### **Vergütung des Aufsichtsrats**

Die Zusammensetzung der Mitglieder des Aufsichtsrats der Porsche SE hat sich im Geschäftsjahr 2016 nicht geändert. Seine Exzellenz Scheich Jassim bin Abdulaziz bin Jassim Al-Thani schied mit Wirkung zum Ablauf des 24. März 2015 aus dem Aufsichtsrat aus. Als sein Nachfolger wurde Herr Hans-Peter Porsche am 25. März 2015 durch das Amtsgericht Stuttgart bestellt. Der gerichtlichen Bestellung folgte die Wahl durch die Hauptversammlung am 13. Mai 2015.

Gemäß § 13 der Satzung der Porsche SE erhält der Aufsichtsrat für seine Tätigkeit bei der Porsche SE im Geschäftsjahr 2016 insgesamt 1.079.795 € (Vorjahr: 1.416.745 €). In diesem Betrag sind erfolgsunabhängige Bezüge in Höhe von 678.500 € (Vorjahr: 753.500 €) und erfolgsabhängige Bezüge in Höhe von 401.295 € (Vorjahr: 663.245 €) enthalten.

Die Aufsichtsratsmitglieder haben weder im Geschäftsjahr 2016 noch im Geschäftsjahr 2015 darüber hinaus Vergütungen bzw. Vorteile für persönlich erbrachte Leistungen, wie etwa Vermittlungs- oder Beraterleistungen, von der Porsche SE erhalten.

Die nachfolgend dargestellten Vergütungen der einzelnen Mitglieder des Aufsichtsrats der Porsche SE enthalten ausschließlich die Bezüge nach Handelsgesetzbuch für die Tätigkeit im Aufsichtsratsgremium der Porsche SE.

### Aufsichtsratsvergütungen gemäß § 285 Nr. 9a HGB, §§ 314 Abs. 1 Nr. 6a i.V.m. § 315a HGB

2016 in €	Erfolgsunabhängige Bestandteile	Erfolgsabhängige Bestandteile	Gesamtvergütung
Dr. Wolfgang Porsche	80.000	51.780	131.780
Uwe Hück <sup>1</sup>	79.500	38.835	118.335
Berthold Huber <sup>1</sup>	43.000	25.890	68.890
Prof. Dr. Ulrich Lehner	77.000	51.780	128.780
Peter Mosch <sup>1</sup>	43.000	25.890	68.890
Bernd Osterloh <sup>1</sup>	67.500	38.835	106.335
Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Ferdinand K. Piëch	43.000	25.890	68.890
Dr. Hans Michel Piëch	55.000	25.890	80.890
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	64.500	38.835	103.335
Hansjörg Schmierer <sup>1</sup>	40.000	25.890	65.890
Hans-Peter Porsche	43.000	25.890	68.890
Werner Weresch <sup>1</sup>	43.000	25.890	68.890
<b>Gesamt</b>	<b>678.500</b>	<b>401.295</b>	<b>1.079.795</b>

<sup>1</sup> Diese Arbeitnehmervertreter haben erklärt, ihre Aufsichtsratsvergütung nach den Richtlinien des Deutschen Gewerkschaftsbundes an die Hans-Böckler-Stiftung abzuführen.

2015 in €	Erfolgsunabhängige Bestandteile	Erfolgsabhängige Bestandteile	Gesamtvergütung
Dr. Wolfgang Porsche	95.000	85.580	180.580
Uwe Hück <sup>1</sup>	88.500	64.185	152.685
Berthold Huber <sup>1</sup>	46.000	42.790	88.790
Prof. Dr. Ulrich Lehner	83.000	85.580	168.580
Peter Mosch <sup>1</sup>	43.000	42.790	85.790
Bernd Osterloh <sup>1</sup>	76.500	64.185	140.685
Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Ferdinand K. Piëch	55.000	42.790	97.790
Dr. Hans Michel Piëch	64.000	42.790	106.790
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	67.500	64.185	131.685
Hansjörg Schmierer <sup>1</sup>	46.000	42.790	88.790
Seine Exzellenz Scheich Jassim bin Abdulaziz bin Jassim Al-Thani (bis 24.3.2015)	5.685	9.730	15.415
Hans-Peter Porsche (ab 25.3.2015)	37.315	33.060	70.375
Werner Weresch <sup>1</sup>	46.000	42.790	88.790
<b>Gesamt</b>	<b>753.500</b>	<b>663.245</b>	<b>1.416.745</b>

<sup>1</sup> Diese Arbeitnehmervertreter haben erklärt, ihre Aufsichtsratsvergütung nach den Richtlinien des Deutschen Gewerkschaftsbundes an die Hans-Böckler-Stiftung abzuführen.

Auf die Erläuterungen zu künftigen Änderungen in der Besetzung des Aufsichtsrats der Porsche SE im Kapitel „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“ wird verwiesen.

## Bezüge nach dem Deutschen Corporate Governance Kodex

### Vergütung des Vorstands

#### Allgemeine Grundsätze

Die Gesamtvergütung eines jeden Vorstandsmitglieds wird, aufgeteilt nach fixen und variablen Vergütungsteilen, entsprechend dem Deutschen Corporate Governance Kodex unter Namensnennung offengelegt. Gleiches gilt für Zusagen auf Leistungen, die einem Vorstandsmitglied für den Fall der vorzeitigen oder regulären Beendigung der Tätigkeit als Vorstandsmitglied gewährt oder die während des Geschäftsjahres geändert worden sind.

Der Aufsichtsrat der Porsche SE berücksichtigt bei Festlegung der Vergütung der Mitglieder des Vorstands der Porsche SE auch etwaige Vergütungen, die die Vorstandsmitglieder aufgrund der Übernahme von Organ- und sonstigen Funktionen auf Ebene von Mehrheitsbeteiligungen erhalten. Die nachfolgende Darstellung der Bezüge erstreckt sich daher auch auf die Volkswagen AG als wichtigste Beteiligung der Porsche SE sowie auf Konzernunternehmen der Volkswagen AG.

Die in diesem Abschnitt dargestellten Bezüge enthalten deshalb zusätzlich zu den im vorhergehenden Abschnitt dargestellten Bezügen etwaige Vergütungen, die Vorstandsmitglieder der Porsche SE während der Zeit ihrer Mitgliedschaft im Vorstand der Porsche SE aufgrund der parallelen Ausübung von Organ- und sonstigen Funktionen bei Konzernunternehmen des Volkswagen Konzerns erhielten bzw. erhalten. Unabhängig hiervon sind die Volkswagen AG sowie deren Konzernunternehmen jedoch keine Tochterunternehmen der Porsche SE im Sinne der IFRS.

Herr Pötsch war bis zu seinem Wechsel in den Aufsichtsrat der Volkswagen AG auch Finanzvorstand der Volkswagen AG. Am 7. Oktober 2015 wurde er im Wege der gerichtlichen Ersatzbestel-

lung zum Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG bestellt und vom Aufsichtsrat mit sofortiger Wirkung zum Aufsichtsratsvorsitzenden gewählt. In der Hauptversammlung der Volkswagen AG vom 22. Juni 2016 wurde er schließlich für eine volle Amtsperiode in den Aufsichtsrat der Volkswagen AG gewählt. Darüber hinaus nimmt er noch verschiedene Funktionen in Gremien innerhalb des Volkswagen Konzerns wahr.

Herr Müller wurde vom Aufsichtsrat der Volkswagen AG mit Wirkung zum 1. März 2015 zum Mitglied des Konzernvorstands der Volkswagen AG und am 25. September 2015 mit sofortiger Wirkung zum Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG berufen. Herr Müller war zudem bis zum 16. Oktober 2015 Mitglied der Geschäftsführung der Porsche Holding Stuttgart GmbH und bis zum 30. September 2015 Vorsitzender des Vorstands der Porsche AG. Darüber hinaus ist er Mitglied in verschiedenen weiteren Gremien von Konzernunternehmen des Volkswagen Konzerns.

Herr von Hagen nimmt keine Organ- oder sonstigen Funktionen bei Unternehmen des Volkswagen Konzerns wahr und erhält dementsprechend auch keine Vergütung von Unternehmen des Volkswagen Konzerns.

Herr Dr. Döss ist seit dem 1. Januar 2016 Leiter der Rechtsabteilung der Volkswagen AG. In dieser Funktion erhält er von der Volkswagen AG auf Basis eines mit ihr geschlossenen Anstellungsvertrags eine fixe und eine variable Vergütung, die die im Volkswagen Konzern für Führungskräfte üblichen Bestandteile enthält. Bei seiner Bestellung zum Vorstandsmitglied der Porsche SE hatte der Aufsichtsrat über seine Vergütung noch nicht entschieden. Den Vorgaben von Ziffer 4.2.3 Abs. 2 Satz 2 DCGK, wonach die monetären Teile der Vergütung von Vorstandsmitgliedern fixe und variable Bestandteile umfassen sollen, wurde deshalb ab dem 1. Januar 2016 formal gesehen nicht entsprochen. Mit Abschluss einer vertraglichen Vereinbarung zwischen der Volkswagen AG und Herrn Dr. Döss am 15. Februar 2016 erhielt Herr Dr. Döss

rückwirkend für die Zeit ab dem 1. Januar 2016 eine fixe und eine variable Vergütung, so dass den Vorgaben von Ziffer 4.2.3 Abs. 2 Satz 2 DCGK seitdem entsprochen wird.

Herr Prof. Dr. Winterkorn war zugleich Vorstandsvorsitzender der Volkswagen AG; dieses Amt hat er am 25. September 2015 niedergelegt. Darüber hinaus war er noch Mitglied in verschiedenen Gremien im Volkswagen Konzern.

Nachfolgend werden daher die relevanten Vergütungsgrundsätze des Volkswagen Konzerns für die Herren Pötsch, Müller, Dr. Döss und Prof. Winterkorn dargestellt.

#### **Vergütungsgrundsätze für Vorstände und Führungskräfte der Volkswagen AG**

Die Höhe der Vorstandsvergütung der Volkswagen AG soll im nationalen und internationalen Vergleich angemessen und attraktiv sein. Kriterien sind sowohl die Aufgaben des einzelnen Vorstandsmitglieds, seine persönliche Leistung, die wirtschaftliche Lage, der Erfolg und die Zukunftsaussichten des Unternehmens als auch die Üblichkeit der Vergütung unter Berücksichtigung des Vergleichsumfelds und der Vergütungsstruktur, die ansonsten im Volkswagen Konzern gilt. In diesem Zusammenhang werden regelmäßig Vergütungsvergleiche durchgeführt.

Die nachfolgend dargestellten Vergütungsgrundsätze für Vorstände der Volkswagen AG beziehen sich ausschließlich auf die mit den Herren Pötsch und Prof. Dr. Winterkorn bis zu ihrem jeweiligen Ausscheiden getroffenen Vereinbarungen sowie auf die mit Herrn Müller getroffenen Vereinbarungen im Zusammenhang mit seiner Berufung in den Vorstand der Volkswagen AG bzw. mit seiner Berufung zum Vorstandsvorsitzenden.

Die von diesen Herren für ihre Vorstandstätigkeit im Volkswagen Konzern erhaltenen Bezüge setzen sich aus fixen und variablen Bestandteilen zusammen. Durch die fixen Bestandteile ist einer-

seits eine Grundvergütung gewährleistet, die es dem einzelnen Vorstandsmitglied gestattet, seine Amtsführung an den wohlverstandenen Interessen des Unternehmens und den Pflichten eines ordentlichen Kaufmanns auszurichten, ohne dabei in Abhängigkeit von lediglich kurzfristigen Erfolgszielen zu geraten. Andererseits stellen variable Bestandteile, die unter anderem vom wirtschaftlichen Ergebnis des Volkswagen Konzerns abhängen, eine langfristige Wirkung der Verhaltensanreize sicher. Die Vergütung weist insgesamt und hinsichtlich ihrer variablen Vergütungsbestandteile betragsmäßige Höchstgrenzen auf.

Die fixe Vergütung setzt sich aus Festvergütung und Nebenleistungen zusammen. Die Festvergütung enthält neben der Grundvergütung in unterschiedlichem Umfang auch die Vergütung für die Übernahme von Mandaten bei Gesellschaften des Volkswagen Konzerns. Die Nebenleistungen resultieren aus der Gewährung von Sachbezügen. Dazu gehören insbesondere die Überlassung von Betriebsmitteln, zum Beispiel Dienstwagen, sowie die Übernahme von Versicherungsprämien. Steuern, die auf diese Sachbezüge entfallen, werden im Wesentlichen von der Volkswagen AG getragen. Die Grundvergütung wird turnusmäßig überprüft und bei Bedarf angepasst.

Die variable Vergütung setzt sich zusammen aus einer Sondervergütung, die sich auf die Geschäftsentwicklung des Berichtsjahres und des vorangegangenen Jahres bezieht, sowie seit 2010 aus einem Long Term Incentive (LTI, langfristiger Anreiz), dem eine Betrachtung des Berichtsjahres und der drei vorangegangenen Geschäftsjahre zugrunde liegt. Diese beiden Komponenten der variablen Vergütung beruhen damit auf mehrjährigen Bemessungsgrundlagen und tragen sowohl positiven als auch negativen Entwicklungen Rechnung. Darüber hinaus können individuelle Leistungen der Vorstandsmitglieder bonifiziert werden.

Bei außerordentlichen Entwicklungen kann der Aufsichtsrat eine Begrenzung der variablen Vergütungsbestandteile vornehmen (Cap).





Der Bonus honoriert eine positive Geschäftsentwicklung des Volkswagen Konzerns und setzt sich aus den Komponenten Sondervergütung und individueller Leistungsbonus zusammen. Als Bemessungsgrundlage der Sondervergütung wird der Durchschnitt des operativen Ergebnisses des Volkswagen Konzerns einschließlich des anteiligen operativen Ergebnisses in China im Zweijahreszeitraum herangezogen. Hierbei ist für die Bemessungsgrundlage ein Schwellenwert verankert, unterhalb dessen kein Bonus anfällt. Dieser Schwellenwert wurde auf 5,0 Mrd. € festgelegt. Mittels einer Begrenzung des maximalen rechnerischen Bonusvolumens ist zudem explizit eine Begrenzung (Cap) für außerordentliche Entwicklungen vorgesehen, die vorbehaltlich des individuellen Leistungsbonus für Herrn Müller und für Herrn Prof.

Dr. Winterkorn für den Zeitraum ihrer Wahrnehmung der Funktion des Vorstandsvorsitzenden jeweils bei 6,75 Mio. € und für Herrn Pötsch sowie für Herrn Müller für den Zeitraum ihrer Wahrnehmung der Funktion eines Vorstandsmitglieds jeweils bei 2,5 Mio. € lag bzw. liegt. Die Systematik und die Begrenzung werden vom Aufsichtsrat regelmäßig hinsichtlich Anpassungsnotwendigkeiten überprüft.

Dementsprechend wurde die Sondervergütung der Vorstandsmitglieder für das Geschäftsjahr 2015 abweichend von der vom Volkswagen Aufsichtsrat in 2013 beschlossenen Berechnungsmethodik dahingehend geändert, dass für die Zwecke der Ermittlung der Sondervergütung für das Geschäftsjahr 2015 das operative Ergebnis einschließlich des anteiligen operativen Ergebnisses in China für das Geschäftsjahr 2015 auf 0 € reduziert wurde.

Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat der Volkswagen AG die Möglichkeit, die sich rechnerisch auf Basis des durchschnittlichen operativen Ergebnisses des Volkswagen Konzerns ergebende Sondervergütung unter Nutzung eines individuellen Anpassungsfaktors unabhängig von der maximalen rechnerischen Begrenzung um bis zu 50 % zu erhöhen, um besondere individuelle Leistungen der Vorstandsmitglieder zu vergüten (individueller Leistungsbonus). Hierbei können zum Beispiel besondere

Integrationsleistungen oder die erfolgreiche Umsetzung von Sonderprojekten berücksichtigt werden.

Die Höhe des LTI ist abhängig vom Erreichen der Ziele der Strategie 2018, die dem für das Geschäftsjahr 2016 gültigen Vergütungssystem zugrunde gelegt ist. Die Zielfelder sind:

- Top-Kundenzufriedenheit, gemessen am Kundenzufriedenheitsindex,
- Top-Arbeitgeber, gemessen am Mitarbeiterindex,
- Absatzsteigerung, gemessen am Wachstumsindex und
- Steigerung der Rendite, gemessen am Renditeindex.

Der Kundenzufriedenheitsindex errechnet sich anhand von Indikatoren, die die Gesamtzufriedenheit der Kunden des Volkswagen Konzerns mit den ausliefernden Händlern, den Neufahrzeugen und den Servicebetrieben auf Basis des jeweils vorangehenden Werkstattbesuchs abbilden. Der Mitarbeiterindex wird aus den Indikatoren „Beschäftigung“ und „Produktivität“ sowie dem Ergebnis von Mitarbeiterbefragungen ermittelt. Der Wachstumsindex errechnet sich aus den Indikatoren „Auslieferung an Kunden“ und „Marktanteil“. Der Renditeindex ergibt sich aus der Entwicklung der Umsatzrendite und der Dividende der Stammaktie.

Die ermittelten Indizes zur Kundenzufriedenheit, zum Bereich Mitarbeiter und zur Absatzsituation werden addiert und das Ergebnis anschließend mit dem Renditeindex multipliziert. Diese Methodik stellt sicher, dass der LTI nur dann ausgezahlt wird, wenn der Volkswagen Konzern auch finanziell erfolgreich ist. Denn wird bei der Umsatzrendite der Schwellenwert von 1,5 % nicht überschritten, beträgt der Renditeindex null. Folglich liegt dann auch der Gesamtindex für das betreffende Geschäftsjahr bei null.

Die maximale Höhe des LTI ist unter Berücksichtigung des Vier-Jahres-Durchschnitts der Gesamtindizes – des Berichtsjahres und der drei vorangegangenen Geschäftsjahre – für Herrn Müller und

für Herrn Prof. Dr. Winterkorn für den Zeitraum ihrer Wahrnehmung der Funktion des Vorstandsvorsitzenden jeweils auf 4,5 Mio. € und für Herrn Pötsch und Herrn Müller für den Zeitraum ihrer Wahrnehmung der Funktion eines Vorstandsmitglieds jeweils auf 2,0 Mio. € festgelegt worden.

Herr Pötsch hat durch Erklärung vom 22. April 2016 auf einen Teil seiner variablen Vergütung für das Geschäftsjahr 2015 in Höhe von 2,3 Mio. € verzichtet.

Mit Herrn Prof. Dr. Winterkorn wurde eine verzögerte Auszahlung von 30 % seiner variablen Vergütung für das Geschäftsjahr 2015 zum 31. Dezember 2016 vereinbart.

Für die Herren Pötsch und Prof. Dr. Winterkorn bestand im Krankheitsfall Anspruch auf eine zwölfmonatige Fortzahlung der normalen Bezüge durch die Volkswagen AG. Herrn Müller wurde eine sechsmonatige Fortzahlung gewährt.

Die Vergütung für Herrn Dr. Döss enthält fixe und variable Vergütungsbestandteile. Die Fixvergütung setzt sich aus einer Festvergütung und Nebenleistungen zusammen. Nebenleistungen resultieren aus Sachbezügen aus der Bereitstellung einer Unterkunft; Herr Dr. Döss hat zudem einen Anspruch auf die Überlassung von Dienstfahrzeugen. Steuern, die auf diese Sachbezüge entfallen, werden teilweise von der Volkswagen AG getragen.

Seine variable Vergütung setzt sich aus einem persönlichen Leistungsbonus, einem Unternehmensbonus und einem LTI zusammen. Die Festlegung der Höhe der einzelnen Bestandteile erfolgt ausgehend von einem festgelegten 100 %-Niveau nach billigem Ermessen unter Berücksichtigung der persönlichen Leistung und Zielerreichung, des wirtschaftlichen Ergebnisses und der wirtschaftlichen Lage sowie der strategischen Zielerreichung des Volkswagen Konzerns. Der Unternehmensbonus bezieht sich auf die Geschäftsentwicklung des Berichtsjahres und des vorangegangenen Jahres, während dem LTI eine Betrachtung des Berichtsjahres

und der drei vorangegangenen Geschäftsjahre zugrunde liegt. Der LTI ist auf 200 % begrenzt; für den persönlichen Leistungsbonus und den Unternehmensbonus wurde keine Begrenzung festgelegt; die Porsche SE hat insoweit eine Abweichung von der Empfehlung in Ziffer 4.2.3. Abs. 2 S. 6 DCGK erklärt. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen mit der Höhe der Führungskräften im Volkswagen Konzern gewährten variablen Vergütung geht der Aufsichtsrat davon aus, dass die Herrn Dr. Döss gewährte Vergütung gleichwohl angemessen ist und Herr Dr. Döss durch die ihm von der Volkswagen AG gewährte variable Vergütung nachhaltig auf das Unternehmensinteresse incentiviert wird. Das 100 %-Niveau wurde für Herrn Dr. Döss auf 133.000 € je Bestandteil festgesetzt. Für die ersten drei Jahre wurde eine Untergrenze der variablen Vergütung von 460.000 € vereinbart.

#### **Zurückbehaltung der variablen Vergütung 2015**

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG hat in seiner Sitzung am 22. April 2016 das Angebot von Herrn Müller angenommen, einen Anteil von 30 % seiner variablen Vergütung für das Geschäftsjahr 2015 zurückzubehalten und unter den Vorbehalt der zukünftigen Aktienkursentwicklung zu stellen.

Dies wird erreicht, indem zunächst der zurückbehaltene Betrag auf Basis des durchschnittlichen Aktienkurses der 30 Handelstage vor dem 22. April 2016 (Anfangs-Referenzkurs) in virtuelle Vorzugsaktien der Volkswagen AG mit einer dreijährigen Haltedauer umgewandelt wird und gleichzeitig ein Ziel-Referenzkurs definiert wird, der 125 % des Anfangs-Referenzkurses entspricht. Während der Haltedauer entfällt auf die virtuellen Volkswagen Vorzugsaktien ein Dividendenäquivalent in Höhe der auf echte Volkswagen Vorzugsaktien ausgeschütteten Dividenden.

Nach Ablauf der Haltedauer wird der durchschnittliche Aktienkurs der 30 Handelstage vor dem letzten Tag der Haltedauer, also dem 22. April 2019, ermittelt (Schluss-Referenzkurs). Die Differenz zwischen dem Ziel-Referenzkurs und dem Anfangs-

Referenzkurs wird vom Schluss-Referenzkurs in Abzug gebracht und die während der Haltedauer auf eine echte Volkswagen Vorzugsaktie ausgeschütteten Dividenden (Dividendenäquivalent) werden dem Schluss-Referenzkurs hinzugerechnet. Hierdurch wird erreicht, dass – ohne Berücksichtigung der gegebenenfalls angefallenen Dividendenäquivalente – nur dann der zurückbehaltene Betrag zu 100 % zur Auszahlung kommt, sofern der Anfangs-Referenzkurs der Vorzugsaktie um mindestens 25 % gestiegen ist. Anderenfalls reduziert sich der Betrag entsprechend auf bis zu 0 €. Der sich so ergebende Betrag wird an Herrn Müller ausgezahlt. Der Auszahlungsbetrag darf das Zweifache des ursprünglich zurückbehaltenen Betrags nicht überschreiten. Scheidet Herr Müller vor Ablauf der Haltedauer aus seinem Dienstverhältnis aus, wird der Auszahlungsbetrag bezogen auf den Zeitpunkt der Beendigung des Dienstverhältnisses berechnet und ausgezahlt.

Die Anzahl der im Rahmen der Leistungen auf Basis virtueller Volkswagen Vorzugsaktien für 2015 Herr Müller am 22. April 2016 gewährten Volkswagen Vorzugsaktien hat sich im Geschäftsjahr 2016 nicht geändert.

Die Tabelle zur Vorstandsvergütung gemäß DCGK, die den Zufluss bei Herrn Müller ausweist, enthält keine Eintragungen, da der Zufluss erst nach Ablauf der Haltedauer von drei Jahren oder im Falle des vorzeitigen Ausscheidens zum entsprechenden Zeitpunkt erfolgt und Herr Müller im Geschäftsjahr 2016 nicht aus dem Vorstand der Volkswagen AG ausgeschieden ist. Da die Leistungen auf Basis virtueller Volkswagen Vorzugsaktien erst nach Ende des Geschäftsjahres 2015 vereinbart wurden, erfolgt die Berücksichtigung der Auswirkungen dieser Vereinbarung in der Tabelle zur Vorstandsvergütung gemäß DCGK, die die gewährten Zuwendungen von Herrn Müller ausweist, in der Spalte für das Geschäftsjahr 2016. Der dort auszuweisende Korrekturbetrag ist die Differenz aus dem Fair Value der virtuellen Volkswagen Vorzugsaktien und dem Zurückbehalt im Zeitpunkt der Gewährung jeweils am 22. April 2016.

### **Vergütungsgrundsätze für Aufsichtsräte der Volkswagen AG**

Die Vergütung für Herrn Pötsch als Vorsitzender des Aufsichtsrats der Volkswagen AG ergibt sich aus § 17 der Satzung der Volkswagen AG. Die Mitglieder des Aufsichtsrats der Volkswagen AG erhalten demnach neben dem Ersatz ihrer Auslagen je Geschäftsjahr folgende Vergütung:

- Eine feste Vergütung von 6.000 €, zahlbar nach Ende des Geschäftsjahres.
- Eine veränderliche Vergütung von 2.500 € für jeden von der Hauptversammlung beschlossenen Gewinnanteil von 0,03 € je Stammaktie, der über einen Gewinnanteil von 0,15 € je Stammaktie hinaus an die Aktionäre ausgeschüttet wird. Diese Vergütung ist zahlbar nach Ende der Ordentlichen Hauptversammlung, die über die Gewinnverwendung beschließt.

Herr Pötsch als Vorsitzender des Aufsichtsrats erhält jeweils den dreifachen Betrag.

Für die Teilnahme an einer Sitzung des Aufsichtsrats erhält das jeweilige Mitglied neben dem Ersatz seiner Auslagen ein Sitzungsgeld von 1.000 €. Die Gesellschaft erstattet jedem Aufsichtsratsmitglied die auf seine Vergütung entfallende Umsatzsteuer.

### **Vergütungsgrundsätze der Porsche AG**

Die nachfolgend dargestellten Vergütungsgrundsätze der Porsche AG beziehen sich ausschließlich auf mit Herrn Müller getroffene Vereinbarungen.

Im Dezember 2014 wurde ein neuer Dienstvertrag mit Herrn Müller geschlossen. Dieser sah ein festes jährliches Gehalt und eine feste jährliche Tantieme vor. Darüber hinaus sollte Herr Müller variable Vergütungsbestandteile erhalten, die sich aus einem persönlichen Leistungsbonus, einem Unternehmensbonus und einem Langzeitbonus (Long-term Incentive Bonus) zusammensetzen. Über die Höhe dieser Bestandteile entschied der Aufsichtsrat der Porsche AG auf Basis des Bonus-

systems des Volkswagen Konzerns in seiner jeweils gültigen Fassung. Die Festlegung der Höhe der einzelnen Bestandteile erfolgte ausgehend vom festgelegten 100 %-Niveau nach billigem Ermessen unter Berücksichtigung der persönlichen Leistung und Zielerreichung, des wirtschaftlichen Ergebnisses und der wirtschaftlichen Lage der Porsche AG sowie der strategischen Zielerreichung des Volkswagen Konzerns. Sämtliche Bestandteile waren generell auf 200 % begrenzt. Das 100 %-Niveau wurde für Herrn Müller auf 750.000 € je Bestandteil festgesetzt.

Es stand bis einschließlich für das Geschäftsjahr 2015 im Ermessen des Aufsichtsrats der Porsche AG, für Herrn Müller im Nachhinein für besondere Leistungen einen Anerkennungsbonus zu gewähren.

Herr Müller erhielt darüber hinaus Sachzuwendungen, insbesondere die Überlassung von Dienst- und Leasingfahrzeugen sowie die Gewährung von Versicherungsschutz. Zudem wurde grundsätzlich die Übernahme der Kosten für Sicherheitsleistungen und Gesundheitsvorsorge vereinbart. Steuern, die im Zusammenhang mit den Sachzuwendungen anfallen, wurden regelmäßig von der Porsche AG getragen.

Herr Müller hat zudem eine Direktversicherung abgeschlossen. Die Jahresprämie in Höhe von 1.742 € wurde von der Porsche AG entrichtet.

Die Porsche AG gewährte Herrn Müller im Krankheitsfall eine Fortzahlung seiner fixen Vergütung über einen Zeitraum von 12 Monaten. Im Todesfall würden die mit Herrn Müller vereinbarten Bezüge sechs Monate nach dem Sterbemonat fortgezahlt; dies gilt auch für den Teil der variablen Vergütung, auf den Herr Müller zum Zeitpunkt des Todes Anspruch gehabt hätte.

Die Vergütung für Herrn Müller für seine Vorstandstätigkeit bei der Porsche AG im Geschäftsjahr 2015 umfasste vor seiner Berufung in den Vorstand der Volkswagen AG bzw. zum Vor-

standsvorsitzenden der Volkswagen AG ein festes jährliches Gehalt und eine feste jährliche Tantieme in Höhe von insgesamt 1.300.000 €. Zudem erhielt er im Geschäftsjahr 2016 von der Porsche AG einen Anerkennungsbonus für das Geschäftsjahr 2015 in Höhe von 532.000 € (Vorjahr: 200.000 €).

Aufgrund seiner Berufung zum Mitglied des Vorstands bzw. zum Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG wurde bezüglich seiner Vergütung bei der Porsche AG folgende Regelung getroffen:

- Die fixe Vergütung für das Geschäftsjahr 2015 bezog Herr Müller von der Porsche AG anteilig bis zu seiner Berufung in den Konzernvorstand der Volkswagen AG mit Wirkung zum 1. März 2015. Ab diesem Zeitpunkt erhielt er seine fixe Vergütung basierend auf den Regelungen seines Vertrags mit der Volkswagen AG.
- Die ihm bis zu seinem Ausscheiden aus dem Vorstand der Porsche AG am 30. September 2015 zustehende, anteilige variable Vergütung der Porsche AG wurde bei der Bemessung der variablen Vergütung für seine Tätigkeit im Vorstand der Volkswagen AG angerechnet bzw. in Form einer Differenzzahlung ausgeglichen.

#### **Vergütung des Vorstands in den Geschäftsjahren 2015 und 2016**

Die in den nachfolgenden Tabellen dargestellte Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder der Porsche SE berücksichtigt, neben der Vergütung für die Tätigkeit als Vorstand der Gesellschaft, für Herrn Müller zudem die Vergütung für die Vorstandstätigkeit bei der Volkswagen AG, der Porsche AG sowie für die Übernahme weiterer Mandate im Volkswagen Konzern für die Geschäftsjahre 2015 und 2016 und für die Herren Pötsch und Prof. Dr. Winterkorn zudem die Vergütung für die Vorstands- bzw. Aufsichtsratsstätigkeit bei der Volkswagen AG sowie für die Übernahme weiterer Mandate im Volkswagen Konzern in den Geschäftsjahren 2015 und 2016 (Herr Pötsch) bzw. 2015 (Herr Prof. Dr. Winterkorn). Vergütungsbestandteile, die den Herren Pötsch und Prof. Dr. Winterkorn im Zusammenhang mit ihrem

Ausscheiden aus dem Vorstand der Volkswagen AG im Geschäftsjahr 2015 gewährt wurden (auf die Erläuterungen im Abschnitt „Leistungen bei regulärer und vorzeitiger Beendigung der Tätigkeit“ wird verwiesen), sind nicht enthalten.

Für Herrn Dr. Döss wurde im Geschäftsjahr 2016 neben seiner Vergütung als Vorstand der Porsche SE auch sein Entgelt für die Leitung der Rechtsabteilung der Volkswagen AG berücksichtigt.

### Vorstandsvergütungen nach dem Deutschen Corporate Governance Kodex für die Geschäftsjahre 2015 und 2016 – gewährte Zuwendungen

Die nachfolgenden Tabellen weisen die im jeweiligen Berichtsjahr gewährten Zuwendungen gemäß Ziffer 4.2.5, 1. Spiegelstrich des DCGK aus:

in €	2015	Pötsch Vorstandsvorsitzender (seit 1.11.2015) Vorstand für Finanzen (seit 25.11.2009)		
		2016	2016 (Min)	2016 (Max)
<b>Gewährte Zuwendungen</b>				
Festvergütung	1.325.933	574.500	574.500	574.500
Nebenleistungen	370.563	331.036	331.036	331.036
<b>Summe</b>	<b>1.696.496</b>	<b>905.536</b>	<b>905.536</b>	<b>905.536</b>
Einjährige variable Vergütung	899.481	0	0	n/a <sup>1</sup>
Mehrfürige variable Vergütung	3.337.850	0	0	0
Sondervergütung VW (zweijähriger Betrachtungszeitraum)	1.798.961	0	0	0
LTI VW (vierjähriger Betrachtungszeitraum)	1.538.889	0	0	0
<b>Summe</b>	<b>5.933.827</b>	<b>905.536</b>	<b>905.536</b>	<b>n/a<sup>1</sup></b>
Versorgungsaufwand	0	0	0	0
<b>Summe</b>	<b>5.933.827</b>	<b>905.536</b>	<b>905.536</b>	<b>n/a<sup>1</sup></b>

<sup>1</sup> Es besteht keine Obergrenze für die variable Vergütung aus der Tätigkeit als Vorsitzender des Aufsichtsrats, auf die Erläuterungen im Abschnitt „Vergütungsgrundsätze für Aufsichtsräte der Volkswagen AG“ wird verwiesen.

**Dr. Döss**  
Vorstand für Recht und Compliance  
seit 1.1.2016

in €	2015	2016	2016 (Min)	2016 (Max)
<b>Gewährte Zuwendungen</b>				
Festvergütung	–	827.040	827.040	827.040
Nebenleistungen	–	85.629	85.629	85.629
<b>Summe</b>	–	<b>912.669</b>	<b>912.669</b>	<b>912.669</b>
Einjährige variable Vergütung	–	207.300	0 <sup>1</sup>	n/a <sup>2</sup>
Mehrjährige variable Vergütung	–	252.700	0 <sup>1</sup>	n/a <sup>2</sup>
Unternehmensbonus VW (zweijähriger Betrachtungszeitraum)	–	53.200	0 <sup>1</sup>	n/a <sup>2</sup>
LTI VW (vierjähriger Betrachtungszeitraum)	–	199.500	0 <sup>1</sup>	266.000
<b>Summe</b>	–	<b>1.372.669</b>	<b>1.372.669<sup>1</sup></b>	<b>n/a<sup>2</sup></b>
Versorgungsaufwand	–	434.487	434.487	434.487
<b>Summe</b>	–	<b>1.807.156</b>	<b>1.807.156</b>	<b>n/a<sup>2</sup></b>

<sup>1</sup> Es besteht eine Untergrenze für sämtliche variablen Vergütungsbestandteile aus der Tätigkeit auf Ebene der Volkswagen AG in Höhe von 460.000 €.

<sup>2</sup> Es besteht teilweise keine Obergrenze für variable Vergütungsbestandteile aus der Tätigkeit auf Ebene der Volkswagen AG, auf die Erläuterungen im Abschnitt „Vergütungsgrundsätze für Vorstände und Führungskräfte der Volkswagen AG“ wird verwiesen.

**Müller**  
Vorstand für Strategie und Unternehmensentwicklung  
seit 13.10.2010

in €	2015	2016	2016 (Min)	2016 (Max)
<b>Gewährte Zuwendungen</b>				
Festvergütung	1.740.801	2.084.000	2.084.000	2.084.000
Nebenleistungen	145.846	218.357	218.357	218.357
<b>Summe</b>	<b>1.886.647</b>	<b>2.302.357</b>	<b>2.302.357</b>	<b>2.302.357</b>
Einjährige variable Vergütung	1.551.615	1.313.200	0	3.375.000
Mehrjährige variable Vergütung	5.587.133	6.352.610	0	12.435.912
Unternehmensbonus Porsche AG (zweijähriger Betrachtungszeitraum)	125.000	0	0	0
LTI Porsche AG (vierjähriger Betrachtungszeitraum)	125.000	0	0	0
Sondervergütung VW (zweijähriger Betrachtungszeitraum)	3.003.800	3.283.000	0	6.750.000
LTI VW (vierjähriger Betrachtungszeitraum)	2.333.333	3.375.000	0	4.500.000
Leistungen auf Basis virtueller Aktien (dreijähriger Betrachtungszeitraum)	0	–305.390	0	1.185.912
<b>Summe</b>	<b>9.025.395</b>	<b>9.968.167</b>	<b>2.302.357</b>	<b>18.113.269</b>
Versorgungsaufwand	537.368	526.589	526.589	526.589
<b>Summe</b>	<b>9.562.763</b>	<b>10.494.756</b>	<b>2.828.946</b>	<b>18.639.858</b>

		<b>von Hagen</b> Vorstand für Beteiligungsmanagement seit 1.3.2012			
in €	2015	2016	2016 (Min)	2016 (Max)	
<b>Gewährte Zuwendungen</b>					
Festvergütung	540.000	540.000	540.000	540.000	
Nebenleistungen	80.042	71.295	71.295	71.295	
<b>Summe</b>	<b>620.042</b>	<b>611.295</b>	<b>611.295</b>	<b>611.295</b>	
Einjährige variable Vergütung	120.000	120.000	0	120.000	
Mehrjährige variable Vergütung	180.000	180.000	0	180.000	
LTI Porsche SE (dreijähriger Betrachtungszeitraum)	180.000	180.000	0	180.000	
<b>Summe</b>	<b>920.042</b>	<b>911.295</b>	<b>611.295</b>	<b>911.295</b>	
Versorgungsaufwand	337.298	304.039	304.039	304.039	
<b>Summe</b>	<b>1.257.340</b>	<b>1.215.334</b>	<b>915.334</b>	<b>1.215.334</b>	

		<b>Prof. Dr. Winterkorn</b> Vorstandsvorsitzender 25.11.2009-31.10.2015			
in €	2015	2016	2016 (Min)	2016 (Max)	
<b>Gewährte Zuwendungen</b>					
Festvergütung	2.041.810	–	–	–	
Nebenleistungen	303.762	–	–	–	
<b>Summe</b>	<b>2.345.572</b>	–	–	–	
Einjährige variable Vergütung	2.317.278	–	–	–	
Mehrjährige variable Vergütung	7.947.056	–	–	–	
Sondervergütung VW (zweijähriger Betrachtungszeitraum)	4.634.556	–	–	–	
LTI VW (vierjähriger Betrachtungszeitraum)	3.312.500	–	–	–	
<b>Summe</b>	<b>12.609.906</b>	–	–	–	
Versorgungsaufwand	0	–	–	–	
<b>Summe</b>	<b>12.609.906</b>	–	–	–	

**Vorstandsvergütungen nach dem Deutschen Corporate Governance Kodex für die Geschäftsjahre 2015 und 2016 – Zufluss**

Die nachfolgenden Tabellen weisen den Zufluss in den bzw. für die Geschäftsjahre 2015 und 2016 gemäß Ziffer 4.2.5, 2. Spiegelstrich des DCGK aus.

Abweichend von den in den gewährten Zuwendungen dargestellten Werten für die variable Vergütung enthalten nachfolgende Tabellen den tatsächlichen Wert der im jeweiligen Geschäftsjahr zugeflossenen variablen Vergütungen.

in €	<b>Pötsch<sup>1</sup></b>	
	2015	2016
<b>Zufluss</b>		
Festvergütung	1.325.933	574.500
Nebenleistungen	370.563	331.036
<b>Summe</b>	<b>1.696.496</b>	<b>905.536</b>
Einjährige variable Vergütung	415.068	511.300
Mehrjährige variable Vergütung	1.540.262	0
Sondervergütung VW (zweijähriger Betrachtungszeitraum)	830.137	0
LTI VW (vierjähriger Betrachtungszeitraum)	710.125	0
<b>Summe</b>	<b>3.651.826</b>	<b>1.416.836</b>
Versorgungsaufwand	0	0
<b>Summe</b>	<b>3.651.826</b>	<b>1.416.836</b>

<sup>1</sup> Herr Pötsch hat gegenüber dem Vorstand der Volkswagen AG erklärt, auf seine Ansprüche für sämtliche Vergütungszahlungen aus seiner Aufsichtsratsstätigkeit bei der Volkswagen AG für das Geschäftsjahr 2016 zu verzichten. Der Verzicht gilt, soweit und sofern diese Ansprüche über den Betrag hinausgehen, der sich bei der Umsetzung der von der Hauptversammlung der Volkswagen AG am 10. Mai 2017 für das laufende und künftige Geschäftsjahre noch zu beschließenden neuen Vergütungsregelungen für den Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2016 ergeben hätte.



**Dr. Döss**  
Vorstand für Recht und  
Compliance  
seit 1.1.2016

in €	2015	2016
<b>Zufluss</b>		
Festvergütung	–	827.040
Nebenleistungen	–	85.629
<b>Summe</b>	–	<b>912.669</b>
Einjährige variable Vergütung	–	219.200
Mehrjährige variable Vergütung	–	240.800
Unternehmensbonus VW (zweijähriger Betrachtungszeitraum)	–	83.800
LTI VW (vierjähriger Betrachtungszeitraum)	–	157.000
<b>Summe</b>	–	<b>1.372.669</b>
Versorgungsaufwand	–	434.487
<b>Summe</b>	–	<b>1.807.156</b>

**Müller**  
Vorstand für Strategie und  
Unternehmensentwicklung  
seit 13.10.2010

in €	2015	2016
<b>Zufluss</b>		
Festvergütung	1.740.801	2.084.000
Nebenleistungen	145.846	218.357
<b>Summe</b>	<b>1.886.647</b>	<b>2.302.357</b>
Einjährige variable Vergütung	1.079.440	1.617.500
Mehrjährige variable Vergütung	2.538.938	6.090.000
LTI PSE (dreijähriger Betrachtungszeitraum)	0	2.100.000
Unternehmensbonus Porsche AG (zweijähriger Betrachtungszeitraum)	213.750	0
LTI Porsche AG (vierjähriger Betrachtungszeitraum)	187.500	0
Sondervergütung VW (zweijähriger Betrachtungszeitraum)	387.688	1.335.000
LTI VW (vierjähriger Betrachtungszeitraum)	1.750.000	2.655.000
<b>Summe</b>	<b>5.505.025</b>	<b>10.009.857</b>
Versorgungsaufwand	537.368	526.589
<b>Summe</b>	<b>6.042.393</b>	<b>10.536.446</b>

**von Hagen**  
Vorstand für  
Beteiligungsmanagement  
seit 1.3.2012

in €	2015	2016
<b>Zufluss</b>		
Festvergütung	540.000	540.000
Nebenleistungen	80.042	71.295
<b>Summe</b>	<b>620.042</b>	<b>611.295</b>
Einjährige variable Vergütung	0	0
Mehrjährige variable Vergütung	0	150.000
LTI PSE (dreijähriger Betrachtungszeitraum)	0	150.000
<b>Summe</b>	<b>620.042</b>	<b>761.295</b>
Versorgungsaufwand	337.298	304.039
<b>Summe</b>	<b>957.340</b>	<b>1.065.334</b>

**Prof. Dr. Winterkorn**  
Vorstandsvorsitzender  
25.11.2009-31.10.2015

in €	2015	2016
<b>Zufluss</b>		
Festvergütung	2.041.810	–
Nebenleistungen	303.762	–
<b>Summe</b>	<b>2.345.572</b>	–
Einjährige variable Vergütung	966.661	–
Mehrjährige variable Vergütung	4.901.028	–
Sondervergütung VW (zweijähriger Betrachtungszeitraum)	2.416.653	–
LTI VW (vierjähriger Betrachtungszeitraum)	2.484.375	–
<b>Summe</b>	<b>8.213.261</b>	–
Versorgungsaufwand	0	–
<b>Summe</b>	<b>8.213.261</b>	–

### **Leistungen bei regulärer und vorzeitiger Beendigung der Tätigkeit**

Herr Pötsch erhielt im Geschäftsjahr 2015 aufgrund seines Ausscheidens aus dem Vorstand der Volkswagen AG eine erfolgsunabhängige Vergütung in Höhe von 3.015.800 € und eine erfolgsabhängige Vergütung in Höhe von 12.283.669 € für den Zeitraum vom 8. Oktober 2015 bis zum 31. Dezember 2017. Die Gewährung erfolgte unter Anrechnung der bis zum 31. Dezember 2017 erhaltenen Aufsichtsratsvergütungen.

Den Herren Pötsch, Müller und Prof. Dr. Winterkorn sind bzw. waren im Falle der regulären Beendigung ihrer Tätigkeit im Volkswagen Konzern ein Ruhegehalt einschließlich einer Hinterbliebenenversorgung und für die Dauer des Bezugs des Ruhegehalts die Nutzung von Dienstwagen zugesagt. Die zugesagten Leistungen werden mit Vollendung des 63. Lebensjahres gezahlt bzw. zur Verfügung gestellt. Das Ruhegehalt ergibt sich aus einem Prozentsatz der Grundvergütung. Der individuelle Prozentsatz stieg bzw. steigt, ausgehend von einem Prozentsatz von 50 %, mit jedem Jahr der Unternehmenszugehörigkeit um zwei Prozentpunkte für die Herren Pötsch und Prof. Dr. Winterkorn und um drei Prozentpunkte für Herrn Müller. Die vom Aufsichtsrat der Volkswagen AG festgelegte Höchstgrenze liegt bei 70 %. Eine weitere Differenzierung dieser Leistungen nach erfolgsabhängigen Bestandteilen und Leistungen mit langfristiger Anreizwirkung erfolgt nicht. Sowohl Herr Pötsch als auch Herr Prof. Dr. Winterkorn hatten zum Zeitpunkt ihres Ausscheidens aus dem Vorstand der Volkswagen AG einen Ruhegehaltsanspruch von 70 % erreicht. Für Herrn Müller wurde zum Jahresende 2016 ein Ruhegehaltsanspruch von 53 % der Grundvergütung veranschlagt. Die Dynamisierung der laufenden Renten für Herrn Pötsch, Herrn Müller und Herrn Prof. Dr. Winterkorn erfolgt analog zur Dynamisierung des höchsten Tarifgehalts, sofern die Anwendung des § 16 des Gesetzes zur Verbesserung der betrieblichen Altersversorgung (BetrAVG) nicht zu einer stärkeren Anhebung führt.

Für Herrn Prof. Dr. Winterkorn wurde im Geschäftsjahr 2015 im Zusammenhang mit seinem Ausscheiden aus dem Vorstand der Volkswagen AG am 25. September 2015 eine erfolgsunabhängige Vergütung in Höhe von 2.588.241 € und eine erfolgsabhängige Vergütung in Höhe von 6.691.011 € für den Zeitraum vom 26. September 2015 bis zum 31. Dezember 2016 angesetzt.

Bei Dienstunfähigkeit besteht Anspruch auf das Ruhegehalt. Hinterbliebene der Herren Pötsch, Müller und Prof. Dr. Winterkorn erhalten 66 2/3 % Witwenrente bzw. 20 % Waisengeld bezogen auf das Ruhegehalt der betreffenden Person. Die nach Ausscheiden aus der Volkswagen AG an die Herren Pötsch und Prof. Dr. Winterkorn zu gewährende Altersversorgung ist bei Nicht-Verlängerung des Vertrags durch die Volkswagen AG sofort und ansonsten mit Vollendung des 63. Lebensjahres zu zahlen. Werden bis zum 63. Lebensjahr auch von anderer Stelle Vergütungen bezogen, sind diese bis zu einem bestimmten Festbetrag auf den Versorgungsanspruch anzurechnen.

Für Herrn Müller wird die nach dem Ausscheiden aus dem Unternehmen zu gewährende Altersversorgung mit Vollendung des 63. Lebensjahres gezahlt.

Herrn Dr. Döss wurde für den Fall der regulären Beendigung seiner Tätigkeit im Volkswagen Konzern die Nutzung von Dienstwagen zugesagt.

Auch im Falle der vorzeitigen Beendigung der Tätigkeit ist bzw. war den Vorstandsmitgliedern Pötsch, Müller und Prof. Dr. Winterkorn ein Ruhegehalt bzw. eine Hinterbliebenenversorgung und für die Dauer des Bezugs des Ruhegehalts die Nutzung von Dienstwagen zugesagt.

Gemäß der Regelungen für Vorstandsmitglieder der Volkswagen AG gilt auch für Herrn Pötsch, Herrn Müller und Herrn Prof. Dr. Winterkorn, dass, sofern die Tätigkeit aus einem nicht von dem Vorstandsmitglied zu vertretenden wichtigen Grund beendet wird, die Ansprüche bei nach dem 20. November 2009 abgeschlossenen Vorstandsverträgen entsprechend

der Empfehlung aus Ziffer 4.2.3 Abs. 4 des DCGK auf maximal zwei Jahresvergütungen begrenzt sind (Abfindungs-Cap). Für vor dem 20. November 2009 abgeschlossene Vorstandsverträge wird ab der dritten Amtszeit Bestandsschutz gewährt.

Für den Fall, dass die Tätigkeit aus einem von dem Vorstandsmitglied zu vertretenden wichtigen Grund vorzeitig beendet wird, erfolgt keine Abfindungszahlung an diese Vorstandsmitglieder.

### Vergütung des Aufsichtsrats

Die nachfolgend genannte Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder der Porsche SE enthält – neben der Vergütung für die Tätigkeit als Aufsichtsrat der Gesellschaft – zudem die Vergütung für Mitglied-

schaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien im Sinne des § 125 Abs. 1 S. 5 AktG im Volkswagen Konzern. Die dort bezogene Vergütung richtet sich nach den Bestimmungen der jeweils gültigen Satzungen der Gesellschaften und setzt sich jeweils aus festen Vergütungen und aus von der Höhe der jeweiligen gezahlten Dividenden abhängigen Vergütungen zusammen (auf die Erläuterungen in Abschnitt „Vergütungsgrundsätze für Aufsichtsräte der Volkswagen AG“ wird verwiesen).

Die Aufsichtsratsmitglieder der Porsche SE haben in den Geschäftsjahren 2015 und 2016 darüber hinaus keine weiteren Vergütungen bzw. Vorteile für persönlich erbrachte Leistungen, wie Vermittlungs- oder Beraterleistungen, vom Porsche SE Konzern oder vom Volkswagen Konzern erhalten.

### Aufsichtsratsvergütungen nach dem Deutschen Corporate Governance Kodex für das Geschäftsjahr 2016<sup>1</sup>

2016 in €	Erfolgsunabhängige Bestandteile	Erfolgsabhängige Bestandteile	Gesamtvergütung
Dr. Wolfgang Porsche <sup>3</sup>	188.500	384.513	573.013
Uwe Hück <sup>2,3</sup>	160.000	193.002	353.002
Berthold Huber <sup>2</sup>	63.500	74.690	138.190
Prof. Dr. Ulrich Lehner	77.000	51.780	128.780
Peter Mosch <sup>2,3</sup>	77.000	293.740	370.740
Bernd Osterloh <sup>2,3</sup>	87.500	270.085	357.585
Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Ferdinand K. Piëch	43.000	25.890	68.890
Dr. Hans Michel Piëch <sup>3</sup>	135.375	212.251	347.626
Dr. Ferdinand Oliver Porsche <sup>3</sup>	137.500	383.768	521.268
Hansjörg Schmierer <sup>2</sup>	67.000	25.890	92.890
Hans-Peter Porsche	55.000	25.890	80.890
Werner Weresch <sup>2</sup>	70.000	25.890	95.890
<b>Gesamt</b>	<b>1.161.375</b>	<b>1.967.389</b>	<b>3.128.764</b>

<sup>1</sup> Die in der Übersicht genannten Beträge berücksichtigen die bezogenen Vergütungen von Gesellschaften des Volkswagen Konzerns, die keine Konzernunternehmen der Porsche SE im Sinne der IFRS sind.

<sup>2</sup> Diese Arbeitnehmervertreter haben erklärt, ihre Aufsichtsratsvergütung nach den Richtlinien des Deutschen Gewerkschaftsbundes an die Hans-Böckler-Stiftung abzuführen.

<sup>3</sup> Diese Mitglieder haben gegenüber dem Vorstand der Volkswagen AG erklärt, auf ihre Ansprüche für sämtliche Vergütungszahlungen aus ihrer Aufsichtsrats Tätigkeit bei der Volkswagen AG für das Geschäftsjahr 2016 zu verzichten. Der Verzicht gilt, soweit und sofern diese Ansprüche über den Betrag hinausgehen, der sich bei der Umsetzung der von der Hauptversammlung der Volkswagen AG am 10. Mai 2017 für das laufende und künftige Geschäftsjahre noch zu beschließenden neuen Vergütungsregelungen für den Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2016 ergeben hätte.

### Aufsichtsratsvergütungen nach dem Deutschen Corporate Governance Kodex für das Geschäftsjahr 2015<sup>1</sup>

2015 in €	Erfolgsunabhängige Bestandteile	Erfolgsabhängige Bestandteile	Gesamtvergütung
Dr. Wolfgang Porsche	204.200	85.580	289.780
Uwe Hück <sup>2</sup>	164.000	64.185	228.185
Berthold Huber <sup>2</sup>	83.133	42.790	125.923
Prof. Dr. Ulrich Lehner	83.000	85.580	168.580
Peter Mosch <sup>2</sup>	76.000	42.790	118.790
Bernd Osterloh <sup>2</sup>	93.500	64.185	157.685
Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Ferdinand K. Piëch	99.801	59.002	158.803
Dr. Hans Michel Piëch	147.500	42.790	190.290
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	133.000	64.185	197.185
Hansjörg Schmierer <sup>2</sup>	101.000	42.790	143.790
Seine Exzellenz Scheich Jassim bin Abdulaziz bin Jassim Al-Thani (bis 24.3.2015)	5.685	9.730	15.415
Hans-Peter Porsche (ab 25.3.2015)	65.630	33.060	98.690
Werner Weresch <sup>2</sup>	101.000	42.790	143.790
<b>Gesamt</b>	<b>1.357.449</b>	<b>679.457</b>	<b>2.036.906</b>

<sup>1</sup> Die in der Übersicht genannten Beträge berücksichtigen die bezogenen Vergütungen von Gesellschaften des Volkswagen Konzerns, die keine Konzernunternehmen der Porsche SE im Sinne der IFRS sind.

<sup>2</sup> Diese Arbeitnehmervertreter haben erklärt, ihre Aufsichtsratsvergütung nach den Richtlinien des Deutschen Gewerkschaftsbundes an die Hans-Böckler-Stiftung abzuführen.

## Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung



### Chancen- und Risikobericht der Porsche SE

#### Risikomanagement-System des Porsche SE Konzerns

##### Überblick Risikomanagement-System

Das Risikomanagement-System des Porsche SE Konzerns wurde aufgebaut, um potenziell bestandsgefährdende Risiken sowie Risiken, die geeignet sind, die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage nachhaltig und wesentlich zu beeinträchtigen, frühzeitig zu erkennen, um mit geeigneten Steuerungsmaßnahmen drohenden Schaden für das Unternehmen abzuwenden und eine Bestandsgefährdung ausschließen zu können.

Prinzipiell unterscheidet die Porsche SE dabei zwischen zwei Risikotypen. Der erste Risikotyp umfasst die Risiken aus der Geschäftstätigkeit, die im Rahmen einer (bewussten) unternehmerischen Entscheidung eingegangen werden (sog. „unternehmerische Risiken“). Der zweite Risikotyp umfasst Risiken, die aus einer fehlenden Definition oder unzureichender Einhaltung von Prozessen resultieren (sog. „organisatorische Risiken“).

Die Porsche SE fokussiert sich in ihrem Risikomanagement-System auf potenzielle negative Auswirkungen von Risiken. Situativ werden jedoch auch Chancenpotenziale analysiert und dargestellt. Es bestehen keine wesentlichen Risiken, die der Porsche SE Konzern grundsätzlich nicht in seinem Risikomanagement-System erfasst.

Insgesamt gewährleistet die Ausgestaltung des Risikomanagement-Systems, dass das Management der Porsche SE stets über substanzielle Risikotreiber informiert ist und potenzielle Auswirkungen der identifizierten Risiken einschätzen kann, um frühzeitig geeignete Gegenmaßnahmen zu ergreifen.

Das Risikomanagement-System der Porsche SE wird kontinuierlich weiterentwickelt und an die Erfordernisse der Gesellschaft angepasst.

Die Konzernabschlussprüfung der Porsche SE umfasst die Prüfung der Implementierung und der grundsätzlichen Wirksamkeit des gesamten Risiko-früherkennungssystems.



### **Aufbau Risikomanagement-System**

Das Risikomanagement-System des Porsche SE Konzerns gliedert sich in die drei Verteidigungslinien „operatives Risikomanagement“, „strategisches Risikomanagement“ und „überprüfendes Risikomanagement“.

Das „operative Risikomanagement“ als erste Verteidigungslinie umfasst die Analyse, die Steuerung, das Monitoring und die Dokumentation der Risiken auf operationaler Ebene. Jeder einzelne Fachbereich innerhalb der Porsche SE ist dabei dafür verantwortlich, die in seinem Bereich vorhandenen Risiken selbstständig 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 operativ tätigen Bereichen des Unternehmens unmittelbar Maßnahmen zur Steuerung der Risiken abgeleitet und umgesetzt werden 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“ 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 und Wechselwirkungen zwischen Risikofeldern zu erkennen.

Das „strategische Risikomanagement“ als zweite Verteidigungslinie verantwortet den konzeptionellen Aufbau und die Kontrolle der sachgerechten Implementierung des gesamten Risikomanagement-Systems. 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 stellt die Angemessenheit des Risikomanagement-Systems sicher und damit insbesondere, dass das operative und das strategische Risikomanagement im Einklang mit extern und intern definierten Normen stehen. Verantwortlich für das überprüfende Risikomanagement ist die Revision, die als objektive Instanz in Form von Stichproben 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 Risiken aus der Beteiligung an der Volkswagen AG werden auf der Ebene des operativen Risikomanagements adressiert und von der Porsche SE kontinuierlich überwacht. Die Risiken treffen die Porsche SE aufgrund der Beteiligungsstruktur in Form von Bewertungs-, Konsolidierungs-, Dividenden- und Haftungseffekten. Daneben bestehen weiterhin Risiken aus der Grundlagvereinbarung zur Schaffung des Integrierten Automobilkonzerns von Porsche und Volkswagen („Grundlagvereinbarung“) und den damit verbundenen gesellschaftsrechtlichen Umstrukturierungen.

#### **Risikomanagement auf Ebene der Volkswagen AG**

Das Management der Risiken bei Volkswagen ist auf Ebene der Volkswagen AG angesiedelt (wir verweisen hierzu auf den Abschnitt „Chancen- und Risikobericht des Volkswagen Konzerns“). 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 Risikomanagement-System implementiert und ist damit selbst für ihre Risikohandhabung verantwortlich. Gleichzeitig ist die Volkswagen AG jedoch 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.

#### **Internes Kontrollsystem einschließlich rechnungslegungsbezogenes Internes Kontrollsystem**

Ziel des Internen Kontrollsystems der Porsche SE ist die Steuerung der organisatorischen Risiken im Rahmen des operativen Risikomanagements. Die organisatorischen Risiken lassen sich in die Risikofelder „operativer Geschäftsbetrieb“, „Compliance“ und „Rechnungslegung/Finanzberichterstattung“ einteilen.

Das Interne Kontrollsystem gibt für die drei genannten Risikofelder grundsätzlich die jeweils gleichen Maßnahmen vor. Aufbauend auf einer umfassenden Prozesslandkarte werden vom jeweiligen Prozesseigner für die wesentlichen Prozesse die einzelnen Prozessschritte, Zuständigkeiten, Schnittstellen sowie für das Gesamtunternehmen





eine geeignete Aufbauorganisation abgeleitet. Für Prozesse und Schnittstellen mit besonderer Relevanz werden für alle drei Risikofelder Kontrollen definiert, deren Einhaltung grundsätzlich unter Anwendung des Vier-Augen-Prinzips überwacht wird. Die Dokumentation dieser Maßnahmen erfolgt in Prozessübersichten, Richtlinien und Checklisten.

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

Hinsichtlich des Risikofelds „Compliance“ hat die Porsche SE eine Compliance-Organisation, und damit ein Compliance-Managementsystem, implementiert, das insbesondere die präventive Aufgabe hat, Verstöße gegen Gesetze, sonstige Rechtsvorschriften und unternehmensinterne Richtlinien und Regelungen zu verhindern. In diesem Zusammenhang wurde auch ein Compliance Council eingerichtet, welches sich aus leitenden Mitarbeitern der wesentlichen Fachbereiche zusammensetzt. Das Compliance Council hat im Geschäftsjahr 2016 in seinen Sitzungen neben der Anpassung von internen Richtlinien insbesondere allgemeine Compliance-relevante Themen behandelt.

Hinsichtlich des Risikofelds „Rechnungslegung/Finanzberichterstattung“ ist das Ziel des Internen Kontrollsystems, eine bilanziell richtige

und gesetzeskonforme Erfassung, Aufbereitung und Würdigung von unternehmerischen Sachverhalten in der Rechnungslegung bzw. Finanzberichterstattung sicherzustellen. Es gewährleistet eine vollständige, richtige und zeitnahe Übermittlung solcher Informationen, die für die Aufstellung der Abschlüsse der Porsche SE und des Porsche SE Konzerns sowie des mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefassten Konzernlageberichts der Porsche SE notwendig sind.

In die im Porsche SE Konzern implementierten Systeme sind die Tochtergesellschaften Porsche Beteiligung GmbH, Porsche Zweite Beteiligung GmbH, Porsche Dritte Beteiligung GmbH und Porsche Vierte Beteiligung GmbH sowie der Spezialfonds einbezogen.

Die einheitliche Bilanzierung und Bewertung auf Grundlage der für die Porsche SE geltenden Vorschriften wird durch das IFRS Bilanzierungshandbuch der Porsche SE und durch die Vorgabe formaler Anforderungen sichergestellt. Die Bestandteile der für die Porsche SE zu erstellenden formalen Berichtspakete sind im Detail festgelegt und werden regelmäßig aktualisiert. Die für die berichtenden Einheiten relevanten Abschlusstermine werden über einen Abschlusskalender vorgegeben.

Während der Konzernabschlussstellung werden die Berichtspakete vor Einspielung in das Konsolidierungssystem einer ausführlichen Analyse und Plausibilisierung unterzogen.

Die Verarbeitung der Berichtspakete erfolgt in einem Konsolidierungssystem, welches auf Standardsoftware basiert und aufgrund der bestehenden Autorisierungs- und Zugriffsregeln hinsichtlich Zugang und Berechtigungen restriktiv gehandhabt wird.

Der Volkswagen Konzern hat ebenfalls ein Risikomanagement- und Internes Kontrollsystem im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess implementiert, über dessen Umfang im Abschnitt „Chancen- und Risikobericht des Volkswagen Konzerns“ Auskunft gegeben wird.

Das Interne Kontrollsystem findet auch bei der Erstellung des handelsrechtlichen Jahresabschlusses der Porsche SE Anwendung. Die Bildung von Rückstellungen und Abgrenzungen wird, ebenso wie die Prüfung der Werthaltigkeit von in der Bilanz erfassten Beteiligungen der Gesellschaft, bei der Porsche SE in Abstimmung mit den zuständigen Fachbereichen vorgenommen. Die bei der Porsche SE implementierten Rechnungslegungsprozesse stellen dabei sicher, dass bilanzierungsrelevante und angabepflichtige Sachverhalte aus getroffenen Vereinbarungen vollständig erkannt und im Jahresabschluss abgebildet werden.

## Chancen und Risiken der Porsche SE

Die Porsche SE weist im Wesentlichen finanzwirtschaftliche, rechtliche und steuerliche Chancen und Risiken auf.

### Liquiditätsrisiken

Grundsätzlich besteht im Rahmen der Geschäftstätigkeit, zum Beispiel in Verbindung mit bestehenden Verbindlichkeiten, das Risiko, dass die Porsche SE nicht in der Lage ist, ihren Zahlungsverpflichtungen nachzukommen. Die Nettoliquidität stellt daher eine wesentliche Risikokennzahl dar, die Gegenstand regelmäßiger Berichterstattungen ist.

Die Porsche SE verfügt am Bilanzstichtag über eine deutlich positive Nettoliquidität. Zudem steht der Porsche SE eine Kreditlinie mit einem Volumen von 1,0 Mrd. € und einer Laufzeit bis zum 9. Oktober 2019 zur Verfügung. Die Stellung von Sicherheiten in Form von Stammaktien der Volkswagen AG ist nur bei Ziehung erforderlich.

Vor dem Hintergrund der finanziellen Situation der Gesellschaft und der Höhe der laufenden operativen Aufwendungen ist das Liquiditätsrisiko aus Sicht des Vorstands derzeit vernachlässigbar.

### Chancen und Risiken aus der Verwendung von Finanzinstrumenten

Die Porsche SE sieht sich im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit Risiken ausgesetzt, die aus dem Einsatz von Finanzinstrumenten resultieren.

Die derzeit im Porsche SE Konzern eingesetzten Finanzinstrumente setzen sich insbesondere aus





flüssigen Mitteln, Termingeldanlagen, Wertpapieren und originären finanziellen Verbindlichkeiten zusammen. Zudem werden Mittel des im Rahmen des Liquiditätsmanagements bestehenden Spezialfonds von verschiedenen Asset Managern auch in derivative Finanzinstrumente investiert.

Durch die Anlage von flüssigen Mitteln sowie aus einer Garantie, die die Porsche SE dem Volkswagen Konzern im Zusammenhang mit der Schaffung des Integrierten Automobilkonzerns gewährt hat, ergeben sich Kontrahentenrisiken. Kontrahentenrisiken aus Garantien haben sich im Geschäftsjahr 2016 aufgrund des Rückgangs des garantierten Volumens verringert. Zur Verminderung der Kontrahentenrisiken führt die Porsche SE Bonitätsüberwachungen durch und streut die Anlage der flüssigen Mittel über unterschiedliche Kontrahenten.

Aus dem Einsatz von festverzinslichen Finanzverbindlichkeiten resultiert das Risiko der Veränderung des beizulegenden Zeitwerts dieser

Verbindlichkeiten aufgrund von Veränderungen des Marktzinsniveaus. Zudem sind die vom Spezialfonds gehaltenen Finanzinstrumente Marktpreisrisiken ausgesetzt. Der Zeitwert kann sich bei einer Veränderung des Marktzinsniveaus bzw. der Marktpreise sowohl verringern als auch erhöhen, so dass die beschriebenen Risiken auch entsprechende Chancen beinhalten. Dies gilt in analoger Weise auch für die von der Porsche SE festverzinslich angelegten flüssigen Mittel, wobei die Kurzfristigkeit der Anlage das Risiko deutlich reduziert.

Die Marktpreisrisiken im Rahmen des Spezialfonds werden durch Streuung der Mittel über verschiedene Asset Manager bzw. Strategien reduziert sowie mithilfe von Anlagerichtlinien begrenzt, in denen neben Produkten und Währungen insbesondere auch ein Risikobudget festgelegt wird. Das Risikobudget wird auf Jahressicht vergeben und liegt im niedrigen einstelligen Prozentbereich. Zudem erfolgt die Überwachung und Steuerung des Spezialfonds durch einen Anlageausschuss.



Der Vorstand der Porsche SE schätzt die sich aus der Verwendung von Finanzinstrumenten ergebenden Risiken insgesamt als gering ein.

#### **Chancen und Risiken aus Beteiligungen**

Grundsätzlich besteht für die Porsche SE im Rahmen der Beteiligungen an der Volkswagen AG und an INRIX sowie etwaiger künftiger Beteiligungen eine Unsicherheit bezüglich der Entwicklung des Beteiligungswerts sowie der Höhe der Zahlungszuflüsse aus diesen Beteiligungen. Dies birgt das Risiko eines Wertberichtigungsbedarfs mit einer entsprechenden Belastung des Ergebnisses der Porsche SE und des Porsche SE Konzerns, das Risiko eines verminderten Dividendenzuflusses und/oder das Risiko von Ergebnisbelastungen, die der Porsche SE im Konzernabschluss zugerechnet werden. Es ergeben sich aber auch entsprechende Chancen aus einer positiven Entwicklung in diesen Bereichen.

Zur frühzeitigen Erkennung eines möglichen Wertberichtigungsbedarfs durch die Porsche SE werden regelmäßig Kennzahlen über den jeweiligen Geschäftsverlauf der Beteiligungen an der Volkswagen AG und an INRIX analysiert und gegebenenfalls

Analysteneinschätzungen beobachtet. Beim Vorliegen konkreter Anhaltspunkte für einen möglichen Wertberichtigungsbedarf führt die Porsche SE Werthaltigkeitstests durch. Die Bewertungen der Porsche SE basieren auf einem Discounted-Cashflow-Verfahren und erfolgen jeweils auf Grundlage der letzten vom Management der jeweiligen Beteiligung aufgestellten Planung, die gegebenenfalls an aktuelle Erkenntnisse angepasst werden. Für die Diskontierung der Cashflows werden gewichtete Kapitalkosten herangezogen. Situativ werden ergänzend zum Discounted-Cashflow-Verfahren auch Bewertungen anhand von Multiplikatoren durchgeführt.

Bezüglich der Beteiligung an der Volkswagen AG besteht ein erhöhtes Risiko, dass das der Porsche SE im Rahmen der at Equity-Bewertung zugerechnete Ergebnis sowie der zukünftige Dividendenzufluss in Folge der Dieseldiagnostik („Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern“) weiteren Belastungen unterliegt. Diese können insbesondere aus neuen Erkenntnissen hinsichtlich der Höhe der gebildeten Risikovorsorgen (wir verweisen auf die Ausführungen



im Kapitel „Chancen- und Risikobericht des Volkswagen Konzerns“) oder Auswirkungen aus der Dieselthematik auf das operative Geschäft und/oder die Finanzierungskosten des Volkswagen Konzerns, die über das in der Planung unterstellte Ausmaß hinausgehen, resultieren.

Hinsichtlich der Werthaltigkeit der Beteiligung an der Volkswagen AG wurde im Geschäftsjahr 2016 aufgrund der unter dem Buchwert liegenden anteiligen Börsenkapitalisierung ein Werthaltigkeitstest durchgeführt. Da der Werthaltigkeitstest auf der aktuellen Planung des Volkswagen Konzerns basiert und insbesondere auch die auf Ebene des Volkswagen Konzerns gebildeten Risikovorsorgen im Zusammenhang mit der Dieselthematik berücksichtigt, bestehen auch hierbei die oben beschriebenen Risiken unerwarteter weiterer Belastungen. Im Rahmen des Werthaltigkeitstests wurden Sensitivitätsanalysen hinsichtlich wesentlicher Bewertungsparameter durchgeführt. Da in jedem der im Rahmen der Sensitivitätsanalyse betrachteten Szenarien der Nutzungswert der Beteiligung an der Volkswagen AG deutlich über dem Buchwert lag, wird auf Basis des derzeitigen Kenntnisstands das Risiko eines zukünftigen Wertberichtigungsbedarfs als gering eingeschätzt.

Im Hinblick auf die Beteiligung an INRIX lagen im Geschäftsjahr 2016 Anhaltspunkte für einen

Wertberichtigungsbedarf vor, da sich die Gesellschaft im abgelaufenen Geschäftsjahr in mehreren wichtigen Kennzahlen nicht plangemäß entwickelt hat. Der Werthaltigkeitstest ergab im Konzernabschluss der Porsche SE einen Wertminderungsbedarf in Höhe von 14 Mio. €. Weiterhin wird sowohl hinsichtlich des der Porsche SE im Rahmen der at Equity-Bewertung zuzurechnenden Ergebnisses als auch im Hinblick auf die zukünftige Werthaltigkeit der Beteiligung aufgrund der ambitionierten Wachstumspläne von INRIX das dem Beteiligungswert zugrunde liegende Risiko als erhöht angesehen, wobei aufgrund des vergleichsweise geringen verbleibenden Beteiligungsbuchwerts in Höhe von 21 Mio. € mögliche Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns entsprechend überschaubar wären.

#### Rechtliche Risiken

Die Porsche SE ist national und international an Rechtsstreitigkeiten und behördlichen Verfahren beteiligt. Im Wesentlichen handelt es sich zum 31. Dezember 2016 hierbei um Schadensersatzklagen im Zusammenhang mit dem Aufbau der Beteiligung an der Volkswagen AG und dem Vorwurf der vermeintlichen Marktmanipulation sowie Klageverfahren im Zusammenhang mit der Dieselthematik. 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 laufenden 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 das Kapitel „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 der erhaltenen verbindlichen Auskünfte umgesetzt und überwacht

deren Einhaltung. Der Vorstand der Porsche SE schätzt daher die steuerlichen Risiken aus der Einbringung als äußerst gering ein.

Im Geschäftsjahr 2012 wurde eine steuerliche Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2006 bis 2008 begonnen, die im Geschäftsjahr 2014 abgeschlossen wurde. Darüber hinaus hat Ende 2015 eine steuerliche Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2009 bis 2013 begonnen. In den Veranlagungszeiträumen 2006 bis 2009 war die Porsche SE zunächst Rechtsnachfolgerin der Porsche AG und später Organträgerin und damit Steuerschuldnerin. Basierend auf den Ergebnissen aus der abgeschlossenen steuerlichen Außenprüfung bzw. dem zum Zeitpunkt der Abschlusserstellung gegebenen Kenntnisstand wurden für diese Veranlagungszeiträume bereits Zahlungen geleistet bzw. in Vorjahren Rückstellungen erfasst. Neue Erkenntnisse aus der steuerlichen Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2009 bis 2013 können dazu führen, dass sich zu leistende Steuer- und Zinszahlungen erhöhen oder vermindern können bzw. bereits geleistete Zahlungen teilweise zurückerstattet werden.

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 Höhe der hierbei zu berücksichtigenden steuerlichen Vor- und Nachteile ergibt sich aus den Regelungen des Einbringungsvertrags. Die sich auf Ebene der Porsche SE ergebenden Risiken, für die in Vorjahren Rückstellungen passiviert waren und in der Berichtsperiode Zahlungen geleistet wurden, werden im Volkswagen Konzern zum Teil zu steuerlichen Vorteilen führen, die voraussichtlich durch die bestehenden Regelungen die steuerlichen Risiken der Porsche SE teilweise kompensieren. 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. Ein möglicher Erstattungsanspruch gegen die Volkswagen AG ist erst nach Abschluss

der steuerlichen Außenprüfung für den Veranlagungszeitraum 2009 hinsichtlich seines Bestehens und seiner Höhe verlässlich ermittelbar. Basierend auf dem Ergebnis der abgeschlossenen steuerlichen Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2006 bis 2008 und dem zum Zeitpunkt der Aufstellung dieses Abschlusses gegebenen Kenntnisstand für den Veranlagungszeitraum 2009 würde sich für die Porsche SE ein Ausgleichsanspruch im niedrigen dreistelligen Millionen-Euro-Bereich ergeben. Künftige neuere Erkenntnisse aus der Ende 2015 begonnenen steuerlichen Außenprüfung für den Veranlagungszeitraum 2009 können dazu führen, dass sich der mögliche Ausgleichsanspruch erhöhen oder vermindern kann.

Im Geschäftsjahr 2015 hat zudem eine Lohnsteuer-Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2011 bis 2014 begonnen. Bisher liegen keine Erkenntnisse aus der Lohnsteuer-Außenprüfung vor.

Da die steuerliche Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2009 bis 2013 noch nicht abgeschlossen ist, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht ausgeschlossen werden, dass sich aufgrund von Erkenntnissen der Außenprüfung signifikante Änderungen der derzeit ermittelten Werte ergeben, was zu entsprechenden Ergebnis- und Liquiditätsbelastungen führen kann. Gleiches gilt für die im Geschäftsjahr 2015 begonnene Lohnsteuer-Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2011 bis 2014.

## Chancen- und Risikobericht des Volkswagen Konzerns

### 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 der Geschäftstätigkeit frühzeitig identifiziert, zutreffend bewertet sowie effektiv und effizient gesteuert werden. Mit Hilfe des Risikomanagementsystems (RMS) und des Internen Kontrollsystems (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 Wahrscheinlichkeit 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/IKS des Volkswagen Konzerns basiert auf dem international anerkannten COSO-Enterprise-Risk-Management-Rahmenwerk (COSO: Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission). Volkswagen hat auch im Berichtsjahr einen ganzheitlichen, integrativen Ansatz verfolgt, der die Themen Risikomanagementsystem, Internes Kontrollsystem und Compliance-Managementsystem (CMS) in einem Management-Ansatz (Governance, Risk & Compliance-Ansatz) vereint. Der Aufbau des RMS/IKS gemäß dem COSO-Enterprise-Risk-Management-Rahmenwerk gewährleistet eine

umfassende Abdeckung möglicher Risikobereiche; Chancen werden nicht erfasst. Konzernweit einheitliche Grundsätze bilden die Basis für den standardisierten Umgang mit Risiken.

Neben der Erfüllung der rechtlichen Anforderungen, insbesondere im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess, ermöglicht dieser Ansatz die Steuerung der wesentlichen Risiken für den Volkswagen Konzern aus ganzheitlicher Sicht, das heißt unter Einbeziehung materieller und immaterieller Kriterien.

Im Berichtsjahr hat Volkswagen sein RMS/IKS weiterentwickelt. Der Vorstand von Volkswagen erhält ergänzend zur anlassbezogenen und zur jährlichen Risikobetrachtung auch quartalsweise Risikoberichte. Diese zusätzliche Berichterstattung über die aktuelle Risikosituation schärft das Bewusstsein für und den offenen Umgang mit Risiken im Unternehmen. Die Intensivierung des IKS im Bereich Produkt-Compliance hat Volkswagen 2016 fortgeführt.







Ein weiteres zentrales Element des RMS/IKS bei Volkswagen ist das Konzept der drei Verteidigungslinien, das unter anderem vom Dachverband der europäischen Revisionsinstitute (ECIIA) als Grundelement gefordert wird. Diesem Konzept folgend, verfügt das RMS/IKS des Volkswagen Konzerns über drei Verteidigungslinien, die das Unternehmen vor dem Eintritt wesentlicher Risiken schützen sollen.

#### **Erste Verteidigungslinie:**

##### **Operatives Risikomanagement**

Die vorderste Verteidigungslinie bilden die operativen Risikomanagement- und Internen Kontrollsysteme der einzelnen Volkswagen Konzerngesellschaften und -bereiche. Das RMS/IKS ist integraler Bestandteil 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 unverzüglich eingeleitet, ihre Auswirkungen werden bewertet und zeitnah in die Planungen eingearbeitet. Die Ergebnisse des operativen Risikomanagements fließen kontinuierlich in die Planungs- und Kontrollrechnungen ein. Zielvorgaben, die in den Planungsrunden vereinbart wurden, unterliegen einer permanenten Überprüfung innerhalb revolvierender Planungsüberarbeitungen.

Parallel dazu fließen die Ergebnisse der bereits getroffenen Maßnahmen zur Bewältigung des Risikos zeitnah in die monatlichen Vorausschätzungen zur weiteren Geschäftsentwicklung ein. Somit liegt dem Vorstand über die dokumentierten Berichtswege auch unterjährig ein Gesamtbild der aktuellen Risikolage vor.

Die Mindestanforderungen an das operative Risikomanagement- und Interne Kontrollsystem sind konzernweit in einer einheitlichen Richtlinie festgelegt. Diese umfasst auch einen Prozess zur zeitgerechten Meldung wesentlicher Risiken.



**Zweite Verteidigungslinie: Erfassung systemischer Risiken durch den Governance, Risk & Compliance-Regelprozess**

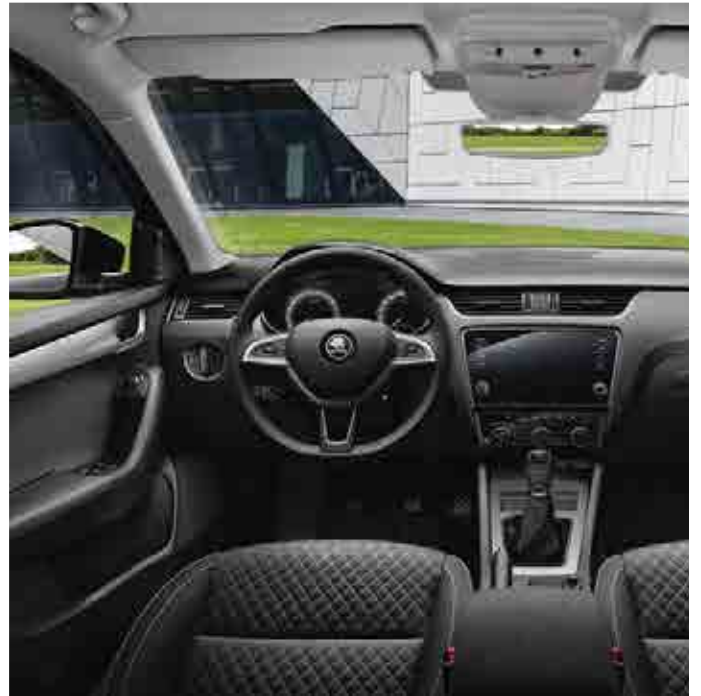
Ergänzend zum laufenden operativen Risikomanagement richtet die Abteilung Konzern-Governance, Risk & Compliance (GRC) jährlich standardisierte Anfragen zur Risikosituation und zur Wirksamkeit des RMS/IKS an die wesentlichen Volkswagen Konzerngesellschaften und -einheiten weltweit (GRC-Regelprozess). Anhand der Rückmeldungen wird das Gesamtbild der potenziellen Risikolage aktualisiert und die Wirksamkeit des Systems beurteilt.

Jedes gemeldete systemische Risiko wird anhand der erwarteten Eintrittswahrscheinlichkeit und verschiedener Risikokriterien (finanziell und nicht-finanziell) einer Bewertung unterzogen. Zudem werden die Maßnahmen, die zur Risikosteuerung und -kontrolle getroffen wurden, auf Management-Ebene dokumentiert. Bewertet werden die Risiken somit unter Berücksichtigung der eingeleiteten Risikosteuerungsmaßnahmen, das heißt im Rahmen einer Nettobetrachtung. Risiken aus potenziellen Regelverletzungen (Compliance) sind in diesen Prozess ebenso integriert wie strategische, betriebliche und Berichterstattungsrisiken. Wesentliche

Maßnahmen zur Risikosteuerung und -kontrolle werden zudem auf ihre Wirksamkeit hin getestet; hierbei identifizierte Schwachstellen werden berichtet und behoben.

Im Geschäftsjahr 2016 durchliefen alle Volkswagen Konzerngesellschaften und -einheiten, die anhand von Wesentlichkeits- und Risikokriterien aus dem Konsolidierungskreis ausgewählt worden waren, den GRC-Regelprozess.

Die Marke Scania war in der Vergangenheit aufgrund verschiedener Bestimmungen des schwedischen Gesellschaftsrechts noch nicht in das Risikomanagementsystem des Volkswagen Konzerns einbezogen. Im Jahr 2016 wurde Scania in die quartalsweise Risikoberichterstattung integriert, die Aufnahme in den GRC-Regelprozess soll zukünftig erfolgen. Laut dem Corporate Governance Report von Scania sind Risikomanagement und Risikobewertung integrale Bestandteile der Unternehmensführung. Risikofelder werden dort vom Controlling bewertet und innerhalb der finanziellen Berichterstattung berücksichtigt.



Das RMS wurde im Berichtsjahr um eine quartalsweise Risikoberichterstattung erweitert. Ziel ist es, das Bewusstsein für und den offenen Umgang mit wesentlichen aktuellen Risiken des Volkswagen Konzerns zu schärfen. Alle Konzernmarken sowie die Volkswagen Financial Services AG sind in diesen neuen Prozess einbezogen.

#### **Dritte Verteidigungslinie:**

##### **Prüfung durch die Konzern-Revision**

Die Konzern-Revision unterstützt den Vorstand bei der Überwachung der verschiedenen Geschäftsbereiche und Unternehmenseinheiten im Volkswagen Konzern. Sie überprüft das Risikofrüherkennungssystem sowie den Aufbau und die Umsetzung des RMS/IKS und des CMS regelmäßig im Rahmen ihrer unabhängigen Prüfungshandlungen.

#### Risikofrüherkennungssystem gemäß KonTraG

Die Risikolage des Unternehmens wird gemäß den Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) erfasst, bewertet und dokumentiert. Durch die zuvor beschriebenen Elemente des RMS/IKS (erste und zweite Verteidigungslinie) werden die Anforderungen an ein Risikofrüherkennungssystem erfüllt.

Unabhängig davon überprüft der Abschlussprüfer 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 unter Einbeziehung des Abschlussprüfers auf ihre Plausibilität und Angemessenheit hin geprüft. Der Abschlussprüfer hat das Risikofrüherkennungssystem des Volkswagen Konzerns auf Basis dieses Datenumfangs beurteilt und festgestellt, dass identifizierte Risiken zutreffend dargestellt und kommuniziert wurden. Das Risikofrüherkennungssystem erfüllt die Anforderungen des KonTraG.

Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen unterliegt darüber hinaus turnusmäßigen Kontrollen im Rahmen der Jahresabschlussprüfung sowie nicht turnusmäßigen Prüfungen insbesondere durch die Bankenaufsicht der Europäischen Zentralbank (EZB-SSM, Single Supervisory Mechanism), durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) im Sinne des § 44 Kreditwesengesetz (KWG) und Kontrollen durch den Prüfungsverband deutscher Banken.

### **Überwachung der Wirksamkeit des Risikomanagementsystems und des Internen Kontrollsystems**

Um seine Wirksamkeit sicherzustellen, wird das RMS/IKS im Rahmen der kontinuierlichen Überwachungs- und Verbesserungsprozesse regelmäßig optimiert. Dabei wird internen und externen Anforderungen gleichermaßen Rechnung getragen. Externe Experten begleiten fallweise die kontinuierliche Weiterentwicklung des RMS/IKS. Die Ergebnisse münden in eine sowohl zyklische als auch ereignisorientierte Berichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG.

### **Risikomanagement- und integriertes Internes Kontrollsystem im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess**

Der für die Abschlüsse der Volkswagen AG und des Volkswagen Konzerns maßgebliche rechnungslegungsbezogene Teil des RMS/IKS umfasst Maßnahmen, die eine vollständige, richtige und zeitgerechte Übermittlung solcher Informationen gewährleisten sollen, die für die Aufstellung des Abschlusses der Volkswagen AG und des Konzernabschlusses sowie des zusammengefassten Konzernlageberichts notwendig sind. 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 und vom Abschlussprüfer bestätigten 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 auch Meinungen externer Experten herangezogen wurden, gewährleistet eine einheitliche Bilanzierung und Bewertung auf Grundlage der für das Mutterunternehmen anzuwendenden Vorschriften. 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 Ebene des Volkswagen Konzerns umfassen die Analyse und gegebenenfalls die Anpassung der Meldedaten der von Volkswagen





Tochtergesellschaften vorgelegten Finanzabschlüsse. Dabei werden auch die vom Abschlussprüfer vorgelegten Berichte 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 Volkswagen 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 Anwendung finden.

Die Erstellung des Konzernlageberichts erfolgt – unter Beachtung der geltenden Vorschriften und Regelungen – zentral unter Einbeziehung der und in Abstimmung mit den Volkswagen Konzerneinheiten und -gesellschaften.

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

#### **Integriertes Konsolidierungs- und Planungssystem**

Mit dem Volkswagen Konsolidierungs- und Unternehmenssteuerungssystem (VoKUs) können im Volkswagen Konzern sowohl die vergangenheitsorientierten Daten des Rechnungswesens als auch Plandaten des Controllings konsolidiert und analysiert werden. VoKUs bietet eine zentrale Stammdatenpflege, ein einheitliches Berichtswesen, ein Berechtigungskonzept und größtmögliche Flexibilität im Hinblick auf Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen; es ist somit eine zukunftssichere technische Plattform, von der das Konzern-Rechnungswesen und das 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.

### Chancen und Risiken des Volkswagen Konzerns

Mit Hilfe von Wettbewerbs- und Umfeldanalysen sowie Marktbeobachtungen erfasst der Volkswagen Konzern nicht nur Risiken, sondern auch Chancen, die sich positiv auf die Gestaltung seiner Produkte, die Effizienz ihrer Produktion, ihren Erfolg am Markt und die Kostenstruktur des Volkswagen Konzerns auswirken. Risiken und Chancen, von denen erwartet wird, dass sie eintreten, hat der Volkswagen Konzern – soweit einschätzbar – in seiner Mittelfristplanung und seiner Prognose bereits berücksichtigt.

Grundsätzlich ergeben sich aus der Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns gesamtwirtschaftliche Risiken und Chancen, Branchenrisiken und Marktchancen, Risiken aus Forschung und Entwicklung, Chancen aus dem Modularen Querbaukasten, Risiken und Chancen aus der Beschaffung, Produktionsrisiken, Risiken aus langfristiger Fertigung, Risiken aus Nachfrageveränderungen, Risiken aus der Abhängigkeit vom Großkundengeschäft, Qualitätsrisiken, Personalrisiken, IT-Risiken, Risiken aus umweltschutzrechtlichen Auflagen, Chancen aus CO<sub>2</sub>-Zertifikaten, Risiken aus Rechtsfällen, Finanzrisiken, Risiken aus Finanzinstrumenten, Liquiditätsrisiken, Restwertrisiken aus dem

Finanzdienstleistungsgeschäft, Reputationsrisiken und Risiken aus sonstigen Einflüssen.

Aus der Dieselthematik ergeben sich für den Volkswagen Konzern einerseits zusätzliche Risiken und andererseits hat die Dieselthematik Auswirkungen auf die aufgezählten bestehenden Risiken, die nachfolgend beschrieben sind.

### Risiken aus der Dieselthematik

Vor allem für die anstehenden Servicemaßnahmen, Rückrufe und kundenbezogenen Maßnahmen sowie Rechtsrisiken, aber auch für Restwertrisiken hat der Volkswagen Konzern aus der Dieselthematik Vorsorgen erfasst.

Aufgrund bestehender Einschätzungsrisiken können sich insbesondere aus Rechtsrisiken, Straf- und Verwaltungsverfahren, höheren Aufwendungen für die technischen Lösungen sowie geringeren Vermarktungspreisen, Rückkaufverpflichtungen und kundenbezogenen Maßnahmen erhebliche weitere finanzielle Belastungen ergeben.

Es kann zu einem Rückgang der Nachfrage – möglicherweise verstärkt durch Reputationsverluste oder unzureichende Kommunikation – kommen. Weitere mögliche Folgen sind geringere Margen im Neu- und Gebrauchtwagengeschäft sowie eine temporär höhere Mittelbindung im Working Capital.



Der benötigte Finanzbedarf zur Deckung der Risiken kann dazu führen, dass Vermögensgegenstände lagebedingt veräußert werden müssen, die in der Folge einen nicht äquivalenten Erlös erzielen.

Infolge der Dieseldematik kann es für den Volkswagen Konzern zu einer eingeschränkten Nutzungsmöglichkeit beziehungsweise zu einem Wegfall von Refinanzierungsinstrumenten kommen. Durch eine Herabstufung des Unternehmensratings könnten die Konditionen der Außenfinanzierung des Volkswagen Konzerns beeinträchtigt werden.

Mit allen zuständigen Behörden arbeitet Volkswagen zusammen, um die Sachverhalte vollumfänglich und transparent aufzuklären.

#### **Auswirkungen der Dieseldematik auf Rechtsrisiken**

Am 18. September 2015 informierte die US-amerikanische Umweltschutzbehörde Environmental Protection Agency (EPA) in einer „Notice of Violation“ die Öffentlichkeit, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NO<sub>x</sub>)-Emissionen festgestellt wurden. Volkswagen wird vorgeworfen, bei bestimmten Vierzylinder-Dieselmotoren der Baujahre 2009 bis 2015 im Prüfstandbetrieb mittels einer nicht angegebenen

Motorsteuerungssoftware die US-amerikanischen Vorgaben zu NO<sub>x</sub>-Emissionen umgangen zu haben, um die Zulassungsbedingungen zu erfüllen. Die Umweltbehörde des US-Bundesstaates Kalifornien California Air Resources Board (CARB) kündigte im gleichen Zusammenhang eigene Untersuchungen an.

Volkswagen räumte in diesem Zusammenhang Unregelmäßigkeiten ein. In seiner Ad-hoc-Mitteilung vom 22. September 2015 informierte der Volkswagen Konzern darüber, dass in weltweit rund elf Mio. Fahrzeugen mit bestimmten Dieselmotoren auffällige Abweichungen zwischen Prüfstandwerten und realem Fahrbetrieb festgestellt wurden. Weit überwiegend handelt es sich um Euro-5-Motoren des Typs EA 189. Am 2. November 2015 gab die EPA ebenfalls in Form einer „Notice of Violation“ bekannt, dass auch bei der Software von Fahrzeugen mit Dieselmotoren vom Typ V6 TDI mit 3,0 Liter Hubraum Unregelmäßigkeiten aufgedeckt worden seien. Auch in diesem Zusammenhang kündigte die CARB eigene Untersuchungen an. Audi bestätigte, dass mindestens drei Auxiliary Emission Control Devices im Rahmen der US-Zulassungsdokumentation nicht offengelegt worden waren. Betroffen sind in den USA und Kanada, wo für Fahrzeuge strengere Vorschriften in Bezug auf NO<sub>x</sub>-Grenzwerte als in anderen Teilen der Welt gelten, rund 113 Tsd. Fahrzeuge der Modelljahre 2009 bis 2016 mit bestimmten Sechszylinder-Dieselmotoren.

Das U.S. Department of Justice (DOJ) hat am 4. Januar 2016 im Auftrag der EPA eine Zivilklage gegen die Volkswagen AG, die AUDI AG sowie gegen weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns eingereicht. Die zivilrechtlich geltend gemachten Ansprüche basieren auf dem Vorwurf, durch den Einsatz von unzulässiger Software (Defeat Device) gegen das US-amerikanische Gesetz zur Reinhaltung der Luft, den Clean Air Act, verstoßen zu haben. Die Klage umfasst sowohl die Vier- als auch die Sechszylinder-Dieselmotoren. Am 12. Januar 2016 teilte die CARB mit, dass sie wegen vermeintlicher Verstöße gegen den California Health and Safety Code sowie gegen verschiedene CARB-Vorschriften Zivilstrafen beantragen würde.

Neben internen Untersuchungen hat die Volkswagen AG eine sogenannte „External Investigation“ bei der US-amerikanischen Anwaltskanzlei Jones Day in Auftrag gegeben. Es handelt sich dabei um eine unabhängige und umfangreiche Untersuchung zur Dieselmotoren-Thematik. Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG trägt dafür Sorge, dass die Kanzlei ihre Aufklärungsarbeit unabhängig durchführen kann. Die Kanzlei Jones Day informiert die Gesellschaft und das DOJ laufend über die aktuellen Ergebnisse der Untersuchung und unterstützt die Volkswagen AG bei der Kooperation mit den Justizbehörden.

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG hat einen Sonderausschuss gebildet, der sämtliche Vorgänge in diesem Zusammenhang für den Aufsichtsrat koordiniert.

Durch Bescheide vom 15. Oktober 2015 hat das deutsche Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) den Marken Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge und SEAT für diejenigen Fahrzeuge aus der Gesamtzahl der rund elf Mio. betroffenen Dieselfahrzeuge, für die das KBA die entsprechende Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung erteilt hat, einen Rückruf für die Mitgliedsstaaten der EU (EU28) angeordnet. Am 10. Dezember 2015 erging eine ähnliche Entscheidung in Bezug auf Audi-Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189. Der dieser Anordnung

zugrundeliegende Zeit- und Maßnahmenplan entspricht den zuvor von Volkswagen präsentierten Vorschlägen. Demnach werden die betroffenen Fahrzeuge, deren Gesamtzahl sich in den EU28-Staaten auf rund 8,5 Mio. beläuft, je nach technischer Komplexität der betreffenden Abstellmaßnahme seit Januar 2016 vom Volkswagen Konzern in die Service-Werkstätten zurückgerufen. Die Umfänge der Abstellmaßnahmen variieren je nach Motorvariante. Die technischen Lösungen umfassen je nach Baureihe und Modelljahr Software- und teilweise Hardware-Maßnahmen. Die Details dieser Maßnahmen für die dem Zuständigkeitsbereich des KBA unterliegenden Fahrzeuge des Volkswagen Konzerns sind in enger Zusammenarbeit mit dem KBA abgestimmt worden und waren von diesem vorab zu genehmigen. Lediglich die Freigabe der technischen Lösungen für 14 Tsd. Fahrzeuge steht noch aus.

Das spanische Industrieministerium hat im Geschäftsjahr 2016 die grundsätzlichen Freigaben







zur Umrüstung der in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden Fahrzeuge der Marke SEAT erteilt.

Für die Marke ŠKODA ist als Typengenehmigungsbehörde die Vehicle Certification Agency in Großbritannien zuständig. Der Freigabeprozess für die ŠKODA Fahrzeuge ist noch nicht abgeschlossen. In einigen Ländern außerhalb der EU – unter anderem in der Schweiz, in Australien, in Südkorea, in Taiwan und in der Türkei – basiert die nationale Typengenehmigung auf einer vorherigen Anerkennung der EC/ECE-Typgenehmigung. Mit den Behörden dieser Staaten steht Volkswagen ebenfalls in engem Kontakt, um den Freigabeprozess abzuschließen. Ein intensiver Austausch erfolgt ferner mit den Behörden in den USA und Kanada. Auch dort bedürfen die von Volkswagen geplanten Maßnahmen für die Vier- und Sechszylinder-Dieselmotoren einer Genehmigung. Aufgrund deutlich strengerer NO<sub>x</sub>-Grenzwerte ist es in den USA und in Kanada eine größere technische Herausforderung, die Fahrzeuge so umzurüsten, dass alle gültigen Emissionsgrenzen eingehalten werden.

Mögliche Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Volkswagen Konzerns können sich im Wesentlichen in den folgenden Rechtsgebieten ergeben:

#### 1. Straf- und Verwaltungsverfahren weltweit (exklusive USA/Kanada)

Neben den ausgeführten Abstimmungsprozessen mit den jeweils zuständigen Zulassungsbehörden sind in einigen Ländern strafrechtliche Ermittlungsverfahren/Ordnungswidrigkeitenverfahren (so zum Beispiel durch die Staatsanwaltschaft in Braunschweig, Deutschland) und/oder Verwaltungsverfahren (so zum Beispiel durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht in Deutschland) eröffnet worden. Der Kernsachverhalt der strafrechtlichen Ermittlungsverfahren wird von der Staatsanwaltschaft in Braunschweig ermittelt. Ob und gegebenenfalls in welcher Höhe daraus am Ende Geldbußen für den Volkswagen Konzern resultieren, unterliegt zum aktuellen Zeitpunkt Einschätzungsrisiken. In der Mehrheit der



Verfahren schätzt Volkswagen deren Erfolgswahrscheinlichkeit bisher mit unter 50 % ein. Für diese Fälle wurden im Konzernabschluss der Volkswagen AG Eventualverbindlichkeiten angegeben, soweit sie bewertbar sind und die Erfolgsaussichten nicht niedriger als 10% eingeschätzt wurden.

## 2. Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

In betroffenen Märkten besteht grundsätzlich die Möglichkeit von zivilrechtlichen Klagen von Kunden gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns. Zudem besteht die Möglichkeit, dass Importeure und Händler zum Beispiel im Wege des Regresses Ansprüche gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns geltend machen könnten. Dabei gibt es neben der Form von individuellen Klagen in verschiedenen Jurisdiktionen (nicht jedoch in Deutschland) auch die Form der Sammelklage, das heißt der kollektiven Geltendmachung von Individualansprüchen.

In diesem Zusammenhang sind derzeit verschiedene Klagen gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns anhängig.

Sammelverfahren gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns sind in verschiedenen Ländern wie beispielsweise Argentinien, Australien, Belgien, Brasilien, Israel, Italien, Großbritannien, Mexiko,

Polen, Portugal und Taiwan anhängig. Die Sammelverfahren sind Klagen, mit denen unter anderem Schadensersatz geltend gemacht wird. Die Höhe dieser Ansprüche lässt sich aufgrund des frühen Stadiums der Verfahren noch nicht beziffern. In keinem der vorgenannten auf Schadensersatz gerichteten Verfahren wird von Volkswagen die Erfolgswahrscheinlichkeit der Kläger mit mehr als 50 % eingeschätzt. In Südkorea sind verschiedene Massenverfahren (bei einigen Individualklagen haben sich mehrere hundert Einzelkläger zusammengeschlossen) anhängig. Mit diesen Klagen werden Schadensersatzansprüche und die Rückabwicklung des Kaufvertrages inklusive der Rückzahlung des Kaufpreises geltend gemacht. Aufgrund der besonderen Marktumstände und der Besonderheiten des südkoreanischen Rechtssystems schätzt Volkswagen die Erfolgsaussichten der Kläger in den oben genannten südkoreanischen Massenverfahren im Vergleich zu anderen Rechtssystemen, abgesehen von den USA und Kanada, als grundsätzlich höher ein. Für die anhängigen Sammelverfahren wurden im Konzernabschluss der Volkswagen AG Eventualverbindlichkeiten angegeben, soweit sie bewertbar sind und die Erfolgsaussichten nicht als unwahrscheinlich eingeschätzt wurden. In geringem Umfang waren Rückstellungen zu bilden.

Darüber hinaus sind Einzelklagen und ähnliche Verfahren gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in zahlreichen Ländern anhängig. In Deutschland sind ca. 1.300, in Italien und Spanien im niedrigen



dreistelligen Bereich und in Frankreich, Irland und Österreich sind jeweils im zweistelligen Bereich Einzelklagen anhängig, die meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung des Kaufvertrags gerichtet sind. In der weit überwiegenden Zahl der Einzelklageverfahren wird die Erfolgswahrscheinlichkeit der Kläger von Volkswagen bisher mit unter 50 % eingeschätzt, für diese Klagen wurden im Konzernabschluss der Volkswagen AG Eventualverbindlichkeiten angegeben, soweit sie bewertbar sind und die Erfolgsaussichten nicht als unwahrscheinlich eingeschätzt wurden.

In welcher Größenordnung und mit welchen Erfolgsaussichten Kunden zukünftig über die bestehenden Klagen hinaus von der Möglichkeit einer Klageerhebung Gebrauch machen, kann derzeit nicht eingeschätzt werden.

Mittlerweile hat das KBA – abgesehen von 14 Tsd. Fahrzeugen – für sämtliche freigegebenen Cluster (Fahrzeuggruppen) festgestellt, dass mit der Umsetzung der technischen Lösungen keine nachteiligen Veränderungen hinsichtlich des Kraftstoffverbrauchs, der Motorleistung, des Drehmoments und der Geräuschemissionen verbunden sind. Der Volkswagen Konzern arbeitet nun mit Hochdruck an der Umsetzung der technischen Lösungen im Feld. Die Umsetzung der technischen Maßnahmen hat bereits im Januar 2016 begonnen.

### 3. Anlegerklagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

Anleger aus Deutschland und dem Ausland haben gegen die Volkswagen AG Schadensersatzklagen wegen behaupteter Kursverluste in Folge angeblichen Fehlverhaltens bei der Kapitalmarktkommunikation im Zusammenhang mit der Dieseldematik erhoben.

Die überwiegende Mehrheit dieser Anlegerklagen ist derzeit beim Landgericht Braunschweig anhängig. Am 5. August 2016 entschied das Landgericht Braunschweig über die Vorlage von gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen mit Relevanz für die am Landgericht Braunschweig anhängigen Anlegerklagen an das Oberlandesgericht Braunschweig zum Erlass von Musterentscheiden nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz. Auf diese Weise soll in einem Verfahren eine für diese Klagen bindende Entscheidung hinsichtlich aller gemeinsamer Sachverhalts- und Rechtsfragen durch das Oberlandesgericht Braunschweig getroffen werden. Alle beim Landgericht Braunschweig erhobenen Klagen werden bis zur Entscheidung über die vorgelegten Fragen ausgesetzt, sofern sie nicht aus Gründen abgewiesen werden können, die unabhängig von den in den Musterverfahren zu entscheidenden Fragen sind. Die Entscheidung über die gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen in dem Musterverfahren sind für alle anhängigen Klagen verbindlich, die entsprechend ausgesetzt wurden.





Am Landgericht Stuttgart sind weitere Klagen gegen die Volkswagen AG und Porsche Automobil Holding SE als Gesamtschuldner eingereicht worden. Es ist derzeit noch offen, ob in Bezug auf diese Klagen ein Musterverfahren eingeleitet wird und ob dieses vor dem Oberlandesgericht Stuttgart durchgeführt oder an das Oberlandesgericht Braunschweig verwiesen wird.

Weitere Anlegerklagen sind bei verschiedenen Gerichten in Deutschland sowie in Österreich und den Niederlanden eingereicht worden.

Insgesamt sind Volkswagen bisher Anlegerklagen, gerichtliche Mahnanträge und Güteanträge mit geltend gemachten Ansprüchen in Höhe von ungefähr 9 Mrd. € zugestellt worden. Volkswagen ist unverändert der Auffassung, seine kapitalmarktrechtlichen Pflichten ordnungsgemäß erfüllt zu haben, sodass für diese Anlegerklagen keine Rückstellungen gebildet wurden. Soweit die Erfolgsaussichten nicht niedriger als 10 % eingeschätzt wurden, wurden im Konzernabschluss der Volkswagen AG Eventualverbindlichkeiten angegeben.

#### 4. Verfahren in den USA/Kanada

Nach der Veröffentlichung der „Notices of Violation“ durch die EPA sind die Volkswagen AG und weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns Gegenstand von eingehenden Untersuchungen, laufenden Ermittlungen (zivil- und strafrechtlich) und Zivilprozessen. Die Volkswagen AG und weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns haben Vorladungen und Anfragen seitens staatlicher Attorney Generals und anderer Regierungsbehörden erhalten und reagieren auf diese Untersuchungen und Anfragen.

Überdies kommen in Bezug auf die in den „Notices of Violation“ der EPA beschriebenen Vorgänge an verschiedenen Stellen Rechtsstreitigkeiten auf die Volkswagen AG und weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in den USA/Kanada zu.

Eine Vielzahl vermeintlicher Sammelklagen seitens betroffener Kunden und Händler sind bei US-Bundesgerichten eingereicht und zur vorprozessualen Koordination an ein Bundesgericht im Bundesstaat Kalifornien verwiesen worden.

Am 4. Januar 2016 reichte das DOJ, Civil Division, im Auftrag der EPA eine Zivilklage gegen die Volkswagen AG, die AUDI AG und bestimmte weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns ein. Mit der Klage werden gesetzliche Sanktionen gemäß dem U.S. Clean Air Act sowie ein bestimmter Unterlassungsanspruch beantragt; die Klage wurde zur vorprozessualen Koordination an ein Bundesgericht im Bundesstaat Kalifornien verwiesen.

Am 12. Januar 2016 teilte die CARB mit, dass sie wegen vermeintlicher Verstöße gegen den California Health and Safety Code sowie gegen verschiedene CARB-Vorschriften Zivilstrafen beantragen würde.

Im Juni 2016 informierte Volkswagen darüber, dass die Volkswagen AG, die Volkswagen Group of America, Inc. sowie bestimmte verbundene Unternehmen im Hinblick auf die im US-Bundesstaat Kalifornien anhängige „Multi-District Litigation“ Vergleichsvereinbarungen mit dem DOJ im Auftrag der EPA, der CARB und des Attorney General von Kalifornien sowie mit privaten, durch das sogenannte Steuerungskomitee der Kläger „Plaintiffs‘ Steering Committee (PSC)“ vertretenen Klägern und der Federal Trade Commission (FTC) geschlossen haben. Mit diesen Vergleichsvereinbarungen werden bestimmte zivilrechtliche Ansprüche im Zusammenhang mit betroffenen Dieselfahrzeugen mit Motoren der Variante 2,0-Liter-TDI der Marken Volkswagen Pkw und Audi in den USA beigelegt. Die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen haben mit dem DOJ, der EPA, der CARB und dem Attorney General von Kalifornien ebenfalls ein erstes Partial Consent Decree vereinbart, das am 28. Juni 2016 bei Gericht eingereicht wurde. Am 18. Oktober 2016 fand eine Anhörung zur Billigkeit (Fairness Hearing) der Erteilung einer endgültigen Genehmigung statt und am 25. Oktober 2016 erteilte das

Gericht die endgültige Genehmigung der Vergleichsvereinbarungen und der Partial Consent Order. Mehrere Sammelkläger haben bei einem US-Berufungsgericht Einspruch gegen die Vergleichsvereinbarungen eingelegt.

Die Vergleichsvereinbarungen beinhalten Fahrzeugrückkäufe beziehungsweise die vorzeitige Leasingrücknahme von Leasing-Fahrzeugen oder die kostenlose emissionsbezogene Anpassung von Fahrzeugen, sofern die Umrüstung durch EPA und CARB freigegeben worden ist. Volkswagen erklärte sich zudem bereit, zusätzlich Ausgleichszahlungen an derzeitig betroffene und auch an bestimmte frühere Eigentümer und Leasingnehmer vorzunehmen.

Zusätzlich erklärte sich Volkswagen bereit, Umweltprogramme zu unterstützen. Über einen Zeitraum von drei Jahren zahlt Volkswagen einen Betrag in Höhe von 2,7 Mrd. USD in einen von einem gerichtlich bestellten Treuhänder verwalteten Umweltfonds ein, um überhöhte Stickoxid (NO<sub>x</sub>)-





Emissionen auszugleichen. Volkswagen investiert darüber hinaus über einen Zeitraum von zehn Jahren insgesamt 2,0 Mrd. USD in die Infrastruktur für Null-Emissions-Fahrzeuge sowie in Initiativen, die den entsprechenden Zugang und die Sensibilisierung für diese Technologie fördern.

Die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen haben mit der CARB und dem Attorney General von Kalifornien ebenfalls ein separates Partial Consent Decree vereinbart, das am 7. Juli 2016 bei Gericht eingereicht wurde und der Beilegung bestimmter Ansprüche gemäß kalifornischem Wettbewerbs-, Werbe- und Verbraucherschutzrecht im Zusammenhang mit den 2,0-Liter- und 3,0-Liter-TDI-Fahrzeugen dient. Im Rahmen der Vereinbarung hat sich Volkswagen zur Zahlung von 86 Mio. USD an Kalifornien bereit erklärt. Das Partial Consent Decree wurde am 1. September 2016 rechtskräftig und die Zahlung von 86 Mio. USD erfolgte am 28. September 2016.

Am 20. Dezember 2016 vereinbarte Volkswagen ein der Zustimmung des Gerichts unterliegendes zweites Partial Consent Decree mit dem DOJ, der EPA, der CARB und dem Attorney General von Kalifornien zur Beilegung von Unterlassungsansprüchen gemäß dem Clean Air Act und den kalifornischen Umweltschutz- und Verbraucherschutzgesetzen sowie Gesetzen bezüglich irreführender Werbung in Bezug auf 3,0-Liter-TDI-Fahrzeuge. Gemäß den Bedingungen dieses Consent Decrees erklärte sich Volkswagen bereit, ein Rückkauf- und Leasingrücknahme-Programm für 3,0-Liter-TDI-Fahrzeuge der ersten Generation und ein kostenloses emissionsbezogenes Rückruf- und Umrüstungsprogramm für 3,0-Liter-TDI-Fahrzeuge der zweiten Generation durchzuführen (sollte das Umrüstungsprogramm für Fahrzeuge der zweiten Generation nicht von der EPA und der CARB genehmigt werden, muss Volkswagen für diese Fahrzeuge ein Rückkauf- und Leasingrücknahme-Programm anbieten) und 225 Mio. USD in einen Environmental Mitigation Trust zu zahlen, der gemäß dem ersten Partial



Consent Decree eingerichtet wird. Das zweite Partial Consent Decree wurde am 20. Dezember 2016 bei Gericht eingereicht und befindet sich derzeit in der Phase der Stellungnahme.

Des Weiteren vereinbarte Volkswagen am 20. Dezember 2016 ein weiteres der Zustimmung des Gerichts unterliegendes mitgeltendes zweites Partial Consent Decree mit der CARB und dem Attorney General von Kalifornien zur Beilegung von Unterlassungsansprüchen gemäß kalifornischen Umweltschutz- und Verbraucherschutzgesetzen sowie Gesetzen bezüglich irreführender Werbung in Bezug auf 3,0-Liter-TDI-Fahrzeuge. Gemäß den Bedingungen dieses Consent Decrees stimmte Volkswagen zu, Kalifornien zusätzliche Unterlassungsansprüche zu gewähren, unter anderem die Umsetzung einer „Green City“-Initiative und die Einführung von drei neuen batterieelektrischen Fahrzeugen (BEV) in Kalifornien bis 2020, sowie eine Zahlung in Höhe von 25 Mio. USD an die CARB in Unterstützung der Verfügbarkeit von BEVs in Kalifornien.

Am 11. Januar 2017 vereinbarte Volkswagen ein drittes, der Zustimmung des Gerichts unterliegendes Partial Consent Decree mit dem DOJ und

der EPA zur Beilegung zivilrechtlicher Ansprüche und Unterlassungsansprüche gemäß dem Clean Air Act, in Bezug auf die 2,0-Liter- und 3,0-Liter-TDI-Fahrzeuge. Volkswagen erklärte sich einverstanden, zur Beilegung der zivilrechtlichen Ansprüche und Unterlassungsansprüche gemäß dem Clean Air Act sowie der Zollforderungen seitens der Zoll- und Grenzschutzbehörde der USA (Customs and Border Protection) 1,45 Mrd. USD (zuzüglich aufgelaufener Zinsen) zu zahlen. Im Rahmen des dritten Partial Consent Decrees umfassen die Unterlassungsansprüche Überwachungs-, Prüf- und Compliance-Verpflichtungen. Dieses Consent Decree, das eine Stellungnahme der Öffentlichkeit erfordert, wurde am 11. Januar 2017 bei Gericht eingereicht. Des Weiteren schloss Volkswagen am 11. Januar 2017 eine Vergleichsvereinbarung mit dem DOJ ab, um Ansprüche entsprechend dem Financial Institutions Reform, Recovery and Enforcement Act von 1989 beizulegen, und stimmte einer Zahlung in Höhe von 50 Mio. USD (zzgl. aufgelaufener Zinsen) zu. Dabei wurden eine Haftung jedweder Art und sämtliche Ansprüche ausdrücklich zurückgewiesen.

Das DOJ leitete überdies ein strafrechtliches Ermittlungsverfahren ein, das auf Vorwürfe





verschiedener bundesrechtlicher Straftaten abstellt. Am 11. Januar 2017 stimmte die Volkswagen AG einem Schuldanerkenntnis im Hinblick auf drei nach US-amerikanischem Bundesrecht strafbare Handlungen sowie der Zahlung einer Strafe in Höhe von 2,8 Mrd. USD zu. Gemäß den Bedingungen dieser Vereinbarung gilt für Volkswagen eine Bewährungsfrist von drei Jahren. Volkswagen wird zudem mit einer unabhängigen Aufsichtsperson (Independent Monitor) für drei Jahre zusammenarbeiten. Dieser Monitor hat die Aufgabe, die Erfüllung der im Vergleich dargelegten Bedingungen seitens Volkswagen zu bewerten und zu beaufsichtigen; dazu zählt auch die Beaufsichtigung der Implementierung von Maßnahmen zur weiteren Stärkung der Compliance und der Berichts- und Kontrollsysteme sowie eines erweiterten Programms für ethisches Verhalten. Volkswagen wird überdies das DOJ bei seinen laufenden Ermittlungen bezüglich einzelner oder früherer Mitarbeiter, die möglicherweise für strafbare Verstöße verantwortlich sind, weiterhin unterstützen.

Überdies laufen Untersuchungen seitens verschiedener US-amerikanischer Regulierungs- und Regierungsbehörden, auch in Bezug auf den Wertpapier-, Finanzierungs- und Steuerbereich.

Am 31. Januar 2017 schlossen die Volkswagen AG, die Volkswagen Group of America, Inc. sowie bestimmte verbundene Unternehmen im Hinblick

auf die im US-Bundesstaat Kalifornien anhängige „Multi-District Litigation“ eine Vergleichsvereinbarung mit privaten, durch das Steuerungskomitee der Kläger „Plaintiffs' Steering Committee (PSC)“ vertretenen Klägern, sowie eine „Consent Order“ mit der Federal Trade Commission (FTC). Mit diesen Vereinbarungen werden bestimmte zivilrechtliche Ansprüche im Zusammenhang mit betroffenen Dieselfahrzeugen mit Motoren der Variante 3,0-Liter-TDI der Marken Volkswagen, Audi und Porsche in den USA beigelegt. Am 14. Februar 2017 hat das Gericht die Vergleichsvereinbarung mit privaten Klägern vorläufig genehmigt und eine Anhörung zur Billigkeit (Fairness Hearing) der Erteilung einer endgültigen Genehmigung für den 11. Mai 2017 angesetzt. Die Vereinbarung mit der FTC unterliegt ebenfalls der Zustimmung des Gerichts.

Bei den Vergleichen richten sich die Möglichkeiten und Entschädigungen der Verbraucher danach, ob ihre Fahrzeuge als Fahrzeuge der ersten oder zweiten Generation klassifiziert sind. Verbraucher mit Fahrzeugen der ersten Generation (Modelljahre 2009–2012) können sich wahlweise für einen Rückkauf, eine vorzeitige Leasingrücknahme, eine Inzahlungnahme oder eine kostenlose emissionsbezogene Anpassung ihres Fahrzeugs entscheiden, sofern diese Anpassung von der EPA und der CARB genehmigt wird. Überdies haben Eigentümer und Leasingnehmer von Fahrzeugen der ersten Generation

sowie bestimmte frühere Eigentümer und Leasingnehmer Anspruch auf Ausgleichszahlungen.

Verbraucher mit Fahrzeugen der zweiten Generation (Modelljahre 2013–2016) erhalten eine kostenlose, den Emissionsanforderungen entsprechende Nachbesserung, um die Fahrzeuge mit den Abgasnormen in Einklang zu bringen, nach denen sie ursprünglich zertifiziert wurden – sofern eine Genehmigung seitens der EPA und der CARB erfolgt – sowie Ausgleichszahlungen. Wenn Volkswagen letztendlich nicht in der Lage ist, innerhalb der in der Vergleichsvereinbarung angegebenen Fristen die Zustimmung der EPA und der CARB für den Emissionsanforderungen entsprechende Nachbesserungen zu erlangen, können Verbraucher mit Fahrzeugen der zweiten Generation sich über die Ausgleichszahlungen hinaus wahlweise für einen Rückkauf, eine Leasingrücknahme, eine Inzahlungnahme oder – sofern dies seitens der EPA und der CARB genehmigt wird – eine emissionsbezogene Anpassung entscheiden, mit der zwar die Emissionen reduziert, die Fahrzeuge aber nicht in Einklang mit den ursprünglichen Zertifizierungsstandards gebracht werden. Volkswagen erklärte sich zudem bereit, Ausgleichszahlungen an bestimmte frühere Eigentümer und Leasingnehmer von Fahrzeugen der zweiten Generation vorzunehmen.

Im September 2016 gab Volkswagen den Abschluss einer Vereinbarung zur Beilegung der Ansprüche von Volkswagen-Marken-Vertragshändlern in den Vereinigten Staaten in Zusammenhang mit TDI-Fahrzeugen und sonstigen geltend gemachten Angelegenheiten betreffend des Franchise-Wertes bekannt. Die Vergleichsvereinbarung beinhaltet eine Ausgleichszahlung in Höhe von bis zu 1,208 Mrd. USD sowie zusätzliche Zahlungen zur Beilegung vermeintlicher vergangener, derzeitiger und zukünftiger Ansprüche in Verbindung mit Wertverlusten. Am 18. Januar 2017 fand eine Anhörung zur Billigkeit (Fairness Hearing) der Erteilung einer endgültigen Genehmigung statt und am 23. Januar 2017 erteilte das Gericht die endgültige Genehmigung der Vergleichsvereinbarungen. Es besteht die Möglichkeit, dass einige Sammelkläger gegen die

Genehmigung der Vergleichsvereinbarung vor einem US-Berufungsgericht Einspruch einlegen, da die entsprechende Frist noch nicht verstrichen ist.

Überdies sind in den USA einige vermeintliche Sammelklagen, einige Einzelklagen von Kunden und einige staatliche oder kommunale Ansprüche bei einzelstaatlichen Gerichten eingereicht worden.

Volkswagen hat separate Vereinbarungen mit den Attorneys General von 44 US-Bundesstaaten, dem District of Columbia und Puerto Rico erzielt, mit denen bestehende oder mögliche künftige Ansprüche aus verbraucherschutzrechtlichen und wettbewerbsrechtlichen Bestimmungen – im Hinblick auf Fahrzeuge in den USA mit Motoren des Typs 2,0-Liter-TDI und 3,0-Liter-TDI – für einen Vergleichsbetrag in Höhe von 603 Mio. USD beigelegt werden. In sechs Bundesstaaten (Arizona, New Jersey, New Mexico, Oklahoma, Vermont und West Virginia), die sich den Vereinbarungen nicht angeschlossen haben, stehen noch Verbraucherklagen





aus. Die Attorneys General von 18 US-Bundesstaaten (Alabama, Illinois, Maine, Maryland, Massachusetts, Minnesota, Missouri, Montana, New Hampshire, New Jersey, New Mexico, New York, Ohio, Pennsylvania, Tennessee, Texas, Vermont und Wyoming) sowie einige Kommunen haben vor einzel- und bundesstaatlichen Gerichten Klage – und der Bundesstaat Washington hat im Rahmen eines Verwaltungsverfahrens einen Pönalanspruch – gegen die Volkswagen AG, die Volkswagen Group of America, Inc. und bestimmte verbundene Unternehmen erhoben und fordern/fordert Bußgelder und Unterlassungsverfügungen wegen angeblicher Verletzungen des Umweltrechts. Alabama, Illinois, Maine, Maryland, Massachusetts, Minnesota, Missouri, Montana, New Hampshire, New York, Ohio, Pennsylvania, Tennessee, Texas, Washington und Wyoming waren an den vorstehend beschriebenen staatlichen Vergleichen in Bezug auf verbraucherrechtliche und wettbewerbsrechtliche Klagen beteiligt, wobei diese Vergleiche jedoch keine umweltrechtlichen Bußgelder einschlossen.

Des Weiteren hat der Bundesstaat Delaware zwar noch keine Klage eingereicht, aber eine Vereinbarung abgeschlossen, wonach die für seine Ansprüche wegen Verletzung des Umweltrechts geltenden Verjährungsfristen bis Ende Februar 2017 ausgesetzt werden. Zwei weitere Staaten – Oregon und Wisconsin – unterzeichneten zwar Vereinbarungen, wonach die für ihre Ansprüche wegen Verletzung des Umweltrechts geltenden Verjährungsfristen bis Ende 2016 ausgesetzt werden, haben aber keine Verlängerung gefordert oder Klage eingereicht. Ein weiterer Staat (Connecticut) hat seine Absicht zur Teilnahme an Vergleichsgesprächen in Bezug auf die Verletzung des Umweltrechts bekundet, wird aber keine Klage erheben.

Über die vorstehend beschriebenen Klagen hinaus, für die Risikovorsorgen gebildet wurden, ist eine vermeintliche Sammelklage im Auftrag von Erwerbern von sogenannten American Depository Receipts der Volkswagen AG wegen angeblicher erlittener Kursverluste infolge der in den „Notices of



Violation“ der EPA beschriebenen Vorgänge ergangen. Im Auftrag von Erwerbern bestimmter Volkswagen-Anleihen in US-Dollar wurde eine vermeintliche Sammelklage wegen des angeblichen Handels dieser Anleihen zu künstlich überhöhten Preisen, die auf Falschaussagen seitens Volkswagen zurückzuführen waren, und wegen des Wertverlusts dieser Anleihen nach der Bekanntgabe der „Notice of Violation“ durch die EPA eingereicht.

Auch diese Klagen sind, wie vorstehend beschrieben, zur Koordination an das Bundesgericht im Bundesstaat Kalifornien verwiesen worden. Volkswagen ist der Auffassung, seine kapitalmarktrechtlichen Pflichten ordnungsgemäß erfüllt zu haben, sodass keine Rückstellungen gebildet wurden. Des Weiteren wurden im Konzernabschluss der Volkswagen AG keine Eventualverbindlichkeiten angegeben, da sie gegenwärtig nicht bewertbar sind.

In Kanada sind in Bezug auf Fahrzeuge mit 2,0-Liter- und 3,0-Liter-Motoren zivilrechtliche Verbraucheransprüche geltend gemacht und Untersuchungen seitens der Regulierungsbehörden eingeleitet worden. Am 19. Dezember 2016 trafen die Volkswagen AG und weitere kanadische und US-amerikanische Gesellschaften des Volkswagen Konzerns mit Verbrauchern in Bezug auf 2,0-Liter-Dieselfahrzeuge eine Sammelklage in Kanada. Ebenfalls am 19. Dezember 2016

vereinbarte die Volkswagen Group Canada mit dem kanadischen Wettbewerbskommissar (Commissioner of Competition) eine zivilrechtliche Übereinkunft seiner regulatorischen Untersuchung von Verbraucherschutzangelegenheiten bezüglich dieser Fahrzeuge. Zivile Verbraucheransprüche und die Untersuchungen des Kommissars in Bezug auf 3,0-Liter-Dieselfahrzeuge bleiben weiterhin anhängig. Überdies erfolgen in Kanada in Bezug auf 2,0- und 3,0-Liter-Dieselfahrzeuge seitens der bundesstaatlichen Umweltregulierungsbehörde Untersuchungen bezüglich strafrechtlicher Durchsetzungsmaßnahmen und seitens einer Provinzregulierungsbehörde Untersuchungen hinsichtlich quasi-strafrechtlicher Durchsetzungsmaßnahmen. Für mögliche Verpflichtungen aus anhängigen Verfahren in Kanada wurden im Konzernabschluss der Volkswagen AG Rückstellungen gebildet.

##### 5. Bewertung der rechtlichen Risiken aus der Dieselthematik auf Ebene des Volkswagen Konzerns

Zur Absicherung der derzeit bekannten Rechtsrisiken einschließlich angemessener Verteidigungs- und Rechtsberatungsaufwendungen im Zusammenhang mit der Dieselthematik wurden auf Basis des gegenwärtigen Kenntnisstands und aktueller Einschätzungen im Berichtsjahr Aufwendungen in Höhe von 5,1 Mrd. € (Vorjahr: 7,0 Mrd. €) erfasst.



Rückstellungen für Rechtsrisiken des Vorjahres waren in Höhe von 0,4 Mrd. € ertragswirksam aufzulösen. Daneben wurden im Zusammenhang mit der Dieselmaterie – soweit bereits hinreichend bewertbar – im Konzernabschluss der Volkswagen AG insbesondere Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit Anlegerklagen in Höhe von 3,1 Mrd. € (Vorjahr: 1,0 Mrd. €) angegeben. Aufgrund des noch nicht abgeschlossenen Stadiums der unabhängigen und umfangreichen Untersuchungen, sowie der Vielschichtigkeit der einzelnen Einflussfaktoren und den noch andauernden Abstimmungen mit den Behörden unterliegen die gebildeten Rückstellungen sowie die angegebenen Eventualverbindlichkeiten und die weiteren latenten Rechtsrisiken zum Teil erheblichen Einschätzungsrisiken.

#### Gesamtaussage zur Risikosituation des Volkswagen Konzerns

Die Gesamtrisiko- und Chancensituation ergibt sich für den Volkswagen Konzern aus den zuvor aufgezählten Einzelrisiken und -chancen. Um die Beherrschung dieser Risiken zu gewährleisten, hat der Volkswagen Konzern ein umfangreiches Risikomanagementsystem geschaffen. Die größten Risiken für den Volkswagen Konzern können sich aus einer negativen Absatz- und Marktentwicklung von Fahrzeugen und Originalteilen, einer nicht bedarfsgerechten Produktentwicklung und -entstehung sowie aus Qualitätsproblemen ergeben. Es bestehen für den Volkswagen Konzern weiterhin Risiken aus der Dieselmaterie, die in ihrer Aggregation zu den

bedeutendsten Risiken gehören. Nach den heute bekannten Informationen bestehen keine Risiken, die den Fortbestand wesentlicher Volkswagen Konzerngesellschaften oder des Volkswagen Konzerns gefährden könnten.

#### Gesamtaussage zur Risikosituation des Porsche SE Konzerns

Die Gesamtrisikosituation ergibt sich für den Porsche SE Konzern aus den Einzelrisiken der wesentlichen Beteiligung an der Volkswagen AG sowie aus den dargestellten spezifischen Risiken der Porsche SE. Das Risikomanagementsystem gewährleistet die Beherrschung dieser Risiken. Nach den heute bekannten Informationen bestehen nach Einschätzung des Vorstands keine Risiken, die den Fortbestand des Porsche SE Konzerns gefährden könnten.

## Veröffentlichung der Erklärung zur Unternehmensführung

Die Porsche SE hat die nach §§ 289a und 315 Abs. 5 HGB vorgesehene Erklärung zur Unternehmensführung abgegeben. Sie ist unter [www.porsche-se.com/unternehmen/corporate-governance/erklaerung](http://www.porsche-se.com/unternehmen/corporate-governance/erklaerung) abrufbar.

## Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

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 zuletzt am 1. Februar 2017 geänderten Mitbestimmungsvereinbarung, in der die Kompetenzen der Arbeitnehmer festgelegt sind, sowie entsprechenden Satzungsregelungen. Gemäß der Vereinbarung vom 1. Februar 2017 setzt sich der Aufsichtsrat der Porsche Automobil Holding SE künftig aus sechs Mitgliedern der Anteilseigner zusammen und die Mitbestimmung der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat der Porsche Automobil Holding SE wird ruhend gestellt. Aufgrund der Änderung der Zusammensetzung des Aufsichtsrats hat die Porsche Automobil Holding SE am 6. Februar 2017 ein Statusverfahren nach § 97 AktG eingeleitet. Als Folge des Statusverfahrens erlöschen die Mandate aller amtierenden Aufsichtsratsmitglieder der Porsche Automobil Holding SE gemäß § 97 Abs. 2 Satz 3 AktG mit der Beendigung der ordentlichen Hauptversammlung 2017. Die ordentliche Hauptversammlung 2017 hat daher die Mitglieder des Aufsichtsrats (sechs Mitglieder der Anteilseigner) neu zu wählen.

Ansonsten ergaben sich mit Ausnahme der im Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“ dargestellten Entwicklungen bei den Rechtsstreitigkeiten keine berichtspflichtigen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.

## Prognosebericht und Ausblick



### Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Die globalen Wachstumsaussichten für die Jahre 2017 und 2018 haben sich laut Internationalem Währungsfonds (IWF) insgesamt verbessert. Der IWF beurteilt die Aussichten für die Weltwirtschaft wieder etwas optimistischer als zuvor und hat den Zuwachs für das Jahr 2017 auf 3,4 % geschätzt, nachdem die Weltwirtschaft im abgelaufenen Jahr mit 3,1 % gewachsen war. Die Schätzung für das Jahr 2017 wurde im Vergleich zur letzten IWF-Prognose vom Oktober 2016 allerdings beibehalten. Die verbesserten Wachstumserwartungen seien vor allem auf die zunehmende Erholung in den Schwellen- und Entwicklungsländern zurückzuführen. Zudem seien auch die Wachstumsaussichten in den USA sowie Europa und China gestiegen. Der Ausblick für Lateinamerika dagegen habe sich verschlechtert.

Die Entwicklung sei, so die Organisation in ihrem Update zum World Economic Outlook, allerdings noch von großer Unsicherheit hinsichtlich der wirtschaftspolitischen Ausrichtung der neuen US-Regierung geprägt.

Dennoch erwartet der Internationale Währungsfonds kurzfristige Impulse für die US-Konjunktur durch höhere Staatsausgaben und niedrigere Steuern und hat daher seine Wachstumsprognose für das Land erhöht. Demnach

könne die amerikanische Wirtschaft 2017 um 2,3 % wachsen. Das wären 0,1 Prozentpunkte mehr als bei der vorherigen Prognose im Oktober 2016.

Für Deutschland hat der IWF seine Prognose um 0,1 Prozentpunkte im Vergleich zur Schätzung aus dem Herbst 2016 angehoben und erwartet nunmehr einen Zuwachs von 1,5 %. Für den Euro-Raum insgesamt erwartet der IWF einen Anstieg von 1,6 %.

Für China hat der Internationale Währungsfonds seine Prognose nach oben korrigiert. Der IWF rechnet dort für 2017 nun mit einem Wirtschaftswachstum von 6,5 %. Die Prognose fällt damit 0,3 Prozentpunkte höher als im Oktober aus, weil sich die Wirtschaft in den vergangenen Monaten stabilisiert habe. Dennoch sieht der IWF gleichzeitig neue Risiken in der zweitgrößten Volkswirtschaft.

Für Lateinamerika hat der IWF seine Wachstumsprognosen deutlich nach unten korrigiert. Zu der hinter den Erwartungen zurückgebliebenen wirtschaftlichen Erholung in Argentinien und Brasilien kämen nun weitere Unsicherheiten angesichts des angekündigten politischen Richtungswechsels der neuen US-Regierung hinsichtlich Lateinamerikas im Allgemeinen und Mexikos im Besonderen.





#### **Wechselkursentwicklung**

Im Jahr 2016 verringerte sich das Wachstum der Weltwirtschaft leicht. Die Energie- und Rohstoffpreise erholten sich im Verlauf des Berichtsjahres, allerdings auf einem relativ niedrigen Niveau. Das Vertrauen in die wirtschaftliche Stabilität krisengeprägter Schwellenländer kehrte teilweise zurück und führte zu einer sukzessiven Aufwertung der Währungen in diesen Staaten. Der Euro verlor gegenüber dem US-Dollar leicht an Wert, im Vergleich zum chinesischen Renminbi legte er hingegen leicht zu. Eine deutliche Abwertung gegenüber der europäischen Gemeinschaftswährung erfuhr das britische Pfund infolge des Referendums vom Juni 2016 über den Austritt Großbritanniens aus der EU. Der russische Rubel und der brasilianische Real kehrten ihren vorangegangenen Abwärtstrend zu Beginn des Berichtsjahres um und verzeichneten seitdem deutliche Kurszuwächse. Für das Jahr 2017 rechnen wir mit einem etwas stärkeren Euro im Verhältnis zum US-Dollar, zum chinesischen Renminbi und zum britischen Pfund sowie zu weiteren wesentlichen Währungen. Der russische Rubel und der brasilianische Real werden aller Voraussicht nach verhältnismäßig schwach bleiben.

#### **Zinsentwicklung**

Die weiterhin vorherrschende expansive Geldpolitik und die herausfordernden gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen führten dazu, dass das sehr niedrige Zinsniveau im Geschäftsjahr 2016 bestehen blieb. Die Leitzinsen in den großen westlichen Industrieländern verharrten auf einem historisch niedrigen Niveau. Während sich in den USA allmählich ein Ende der extrem lockeren Geldpolitik abzeichnete, setzte die Europäische Zentralbank diesen Kurs fort. Für 2017 halten wir daher vor dem Hintergrund weiterer expansiver geldpolitischer Maßnahmen im Euroraum einen Anstieg der Zinsen für unwahrscheinlich. In den USA ist hingegen von einer moderaten Zinserhöhung auszugehen.

#### **Entwicklung der Rohstoffpreise**

Im Zuge verschiedener politischer und wirtschaftlicher Unsicherheiten befanden sich die Preise vieler Roh- und Einsatzstoffe, wie zum Beispiel Rohöl, Stahl und Seltene Erden im Jahr 2016 in einer Seitwärts- beziehungsweise Aufwärtsbewegung bei zum Teil hoher Volatilität. Angesichts dieser Einflussfaktoren erwarten wir für 2017 unbeständige Entwicklungen auf den Rohstoffmärkten mit einem Anstieg bei den meisten Rohstoffpreisen.



### Entwicklung der Automobilmärkte

Wir rechnen damit, dass sich die Pkw-Märkte im Jahr 2017 in den einzelnen Regionen uneinheitlich entwickeln werden. Die weltweite Nachfrage nach Neufahrzeugen wird insgesamt voraussichtlich langsamer steigen als im Berichtsjahr.

### Voraussichtliche Entwicklung des Volkswagen Konzerns

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

2017 ihr Fahrzeug- und Antriebsportfolio mit Blick auf die attraktivsten und wachstumsstärksten Marktsegmente weiter optimieren. Der Anspruch des Volkswagen Konzerns ist, jedem Kunden Mobilität und Innovationen gemäß seinen Bedürfnissen anzubieten und so die Wettbewerbsposition nachhaltig zu stärken.

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

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

Volkswagen geht davon aus, dass die Umsatzerlöse des Bereichs Pkw und des Bereichs Nutzfahrzeuge im Jahr 2017 um bis zu 4 % über dem Vorjahreswert liegen werden. Für das operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns rechnet Volkswagen im Jahr 2017 mit einer operativen Rendite zwischen 6,0 und 7,0 %. Im Bereich Pkw erwartet der Volkswagen Konzern die operative Rendite in



einer Spanne von 6,5 bis 7,5 %. Für den Bereich Nutzfahrzeuge geht Volkswagen von einer operativen Rendite zwischen 3,0 und 5,0 % aus. Im Bereich Power Engineering wird bei deutlich rückläufigen Umsatzerlösen ein gegenüber Vorjahr geringerer operativer Verlust erwartet. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen geht Volkswagen von Umsatzerlösen und einem operativen Ergebnis auf dem Niveau des Vorjahres aus.

### **Voraussichtliche Entwicklung des Porsche SE Konzerns**

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

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

Die nachfolgende Prognose basiert auf der derzeitigen Struktur des Porsche SE Konzerns. Effekte aus zukünftigen Investitionen der Gesellschaft werden nicht berücksichtigt, da Aussagen zu deren zukünftigen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns nicht getroffen werden können.

Insbesondere aufgrund der Erwartungen des Volkswagen Konzerns zu seiner künftigen Entwicklung und der weiterhin bestehenden Unsicherheiten in Bezug auf mögliche Sondereffekte in





Zusammenhang mit der Dieseldematik geht die Porsche SE auf der Grundlage ihrer derzeitigen Konzernstruktur für das Geschäftsjahr 2017 von einem positiven Konzernergebnis nach Steuern zwischen 2,1 Mrd. € und 3,1 Mrd. € aus.

Zum 31. Dezember 2016 verfügte die Porsche SE über eine Nettoliquidität in Höhe von 1.299 Mio. €. Sowohl für die Porsche SE als auch für den Porsche SE Konzern wird eine positive Nettoliquidität angestrebt, die sich zum 31. Dezember 2017 ohne Berücksichtigung künftiger Investitionen voraussichtlich zwischen 1,0 Mrd. € und 1,5 Mrd. € bewegen wird.

Stuttgart, den 6. März 2017

Porsche Automobil Holding SE  
Der Vorstand



Audi R8 Spyder

**3**

Konzernabschluss



# 3

## Konzernabschluss

185	<b>Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung</b>
186	<b>Konzern-Gesamtergebnisrechnung</b>
187	<b>Konzernbilanz</b>
188	<b>Konzern-Kapitalflussrechnung</b>
189	<b>Konzern-Eigenkapitalspiegel</b>
190	<b>Konzernanhang</b>
277	<b>Versicherung der gesetzlichen Vertreter (Bilanzzeit)</b>
278	<b>Bestätigungsvermerk des Konzernabschlussprüfers</b>







## Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung der Porsche Automobil Holding SE vom 1. Januar bis 31. Dezember 2016

Mio. €	Anhang	2016	2015
Umsatzerlöse	[1]	1	0
Sonstige betriebliche Erträge	[2]	1	7
Personalaufwand	[3]	-12	-15
Sonstige betriebliche Aufwendungen	[4]	-37	-31
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	[5]	1.449	-471 <sup>1</sup>
Ergebnis vor Finanzergebnis		1.402	-510 <sup>1</sup>
Finanzierungsaufwendungen	[6]	-24	-43
Übriges Finanzergebnis	[7]	4	62
<b>Finanzergebnis</b>		<b>-20</b>	<b>19</b>
<b>Ergebnis vor Steuern</b>		<b>1.382</b>	<b>-491<sup>1</sup></b>
Ertragsteuern	[8]	-8	183
<b>Ergebnis nach Steuern</b>		<b>1.374</b>	<b>-308<sup>1</sup></b>
davon entfallen auf die Aktionäre der Porsche Automobil Holding SE		1.374	-308 <sup>1</sup>
Ergebnis je Stammaktie (unverwässert)	[9]	4,48	-1,01 <sup>1</sup>
Ergebnis je Vorzugsaktie (unverwässert)	[9]	4,49	-1,00 <sup>1</sup>
Ergebnis je Stammaktie (verwässert)	[9]	4,48	-1,01 <sup>1</sup>
Ergebnis je Vorzugsaktie (verwässert)	[9]	4,49	-1,00 <sup>1</sup>

<sup>1</sup> Inklusive rückwirkender Anpassung der at Equity-Bilanzierung für den Volkswagen Konzern, auf den Abschnitt „Anpassung von Vorjahreswerten“ wird verwiesen.

Konzern-Gesamtergebnisrechnung  
der Porsche Automobil Holding SE vom 1. Januar bis 31. Dezember 2016

Mio. €	2016	2015
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>1.374</b>	<b>-308<sup>1</sup></b>
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionen	- 3	0
Nicht reklassifizierbare direkt im Eigenkapital erfasste Aufwendungen und Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen (nach Steuern)	- 1.123	541
Gesamtsumme nicht reklassifizierbare Erträge und Aufwendungen	- 1.126	541
Reklassifizierbare direkt im Eigenkapital erfasste Aufwendungen und Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen (nach Steuern)	884	-643
Gesamtsumme reklassifizierbare Erträge und Aufwendungen	884	-643
<b>Sonstiges Ergebnis nach Steuern</b>	<b>-242</b>	<b>-102</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>1.132</b>	<b>-410<sup>1</sup></b>
davon entfallen auf die Aktionäre der Porsche Automobil Holding SE	1.132	-410 <sup>1</sup>

<sup>1</sup> Inklusive rückwirkender Anpassung der at Equity-Bilanzierung für den Volkswagen Konzern, auf den Abschnitt „Anpassung von Vorjahreswerten“ wird verwiesen.

Die Zusammensetzung einzelner Bestandteile der Gesamtergebnisrechnung wird in Anhangangabe [17] erläutert.

## Konzernbilanz der Porsche Automobil Holding SE zum 31. Dezember 2016

Mio. €	Anhang	31.12.2016	31.12.2015
<b>Aktiva</b>			
At Equity bewertete Anteile	[11]	26.760	25.574 <sup>1</sup>
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	[12]	1	2
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>		<b>26.761</b>	<b>25.576<sup>1</sup></b>
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	[12]	4	6
Ertragsteuerforderungen	[13]	1	5
Wertpapiere	[14]	272	742
Termingeldanlagen	[15]	679	550
Flüssige Mittel	[16]	648	712
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>		<b>1.604</b>	<b>2.015</b>
		<b>28.365</b>	<b>27.591<sup>1</sup></b>
<b>Passiva</b>			
Gezeichnetes Kapital	[17]	306	306
Kapitalrücklage	[17]	4.884	4.884
Gewinnrücklagen	[17]	22.704	21.887 <sup>1</sup>
<b>Eigenkapital</b>		<b>27.894</b>	<b>27.077<sup>1</sup></b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	[18]	30	24
Sonstige Rückstellungen	[19]	18	13
Passive latente Steuern	[8]	28	22
Finanzschulden	[21]	0	300
<b>Langfristige Schulden</b>		<b>76</b>	<b>359</b>
Ertragsteuerrückstellungen	[19]	0	49
Sonstige Rückstellungen	[19]	75	88
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	[20]	2	1
Finanzschulden	[21]	300	0
Sonstige Verbindlichkeiten	[21]	18	17
<b>Kurzfristige Schulden</b>		<b>395</b>	<b>155</b>
		<b>28.365</b>	<b>27.591<sup>1</sup></b>

<sup>1</sup> Inklusive rückwirkender Anpassung der at Equity-Bilanzierung für den Volkswagen Konzern, auf den Abschnitt „Anpassung von Vorjahreswerten“ wird verwiesen.

## Konzern-Kapitalflussrechnung der Porsche Automobil Holding SE vom 1. Januar bis 31. Dezember 2016

Mio. €	2016	2015
<b>1. Laufende Geschäftstätigkeit</b>		
Ergebnis nach Steuern	1.374	-308 <sup>1</sup>
Veränderung der Pensionsrückstellungen	3	3
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	-8	-135
Tatsächliche Ertragsteuern	0	-169
Veränderung der latenten Steuern	8	-14
Gezahlte Ertragsteuern	-53	-384
Erhaltene Ertragsteuern	8	424
Zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	-1.450	471 <sup>1</sup>
Erhaltene Dividenden	17	719
Veränderung der sonstigen Forderungen sowie anderer Vermögenswerte	7	3
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Schulden (ohne Ertragsteuerrückstellungen und sonstige Rückstellungen)	-3	-11
<b>Mittelabfluss/-zufluss aus laufender Geschäftstätigkeit</b>	<b>-97</b>	<b>599</b>
<b>2. Investitionsbereich</b>		
Auszahlungen aus dem Erwerb von Anteilen an assoziierten Unternehmen	0	-547
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapiere	470	-447
Veränderung der Geldanlagen in Termingelder	-129	739
<b>Mittelzufluss/-abfluss aus Investitionstätigkeit</b>	<b>341</b>	<b>-255</b>
<b>3. Finanzierungsbereich</b>		
Ausschüttungen an Aktionäre der Porsche SE	-308	-615
<b>Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>	<b>-308</b>	<b>-615</b>
<b>4. Finanzmittelbestand</b>		
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes (Zwischensumme 1. bis 3.)	-64	-271
Finanzmittelbestand am 1.1.	712	983
<b>Finanzmittelbestand am 31.12.</b>	<b>648</b>	<b>712</b>

<sup>1</sup> Inklusive rückwirkender Anpassung der at Equity-Bilanzierung für den Volkswagen Konzern, auf den Abschnitt „Anpassung bzw. Korrektur von Vorjahreswerten“ wird verwiesen.

Anhangangabe [10] enthält weitere Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung.

## Konzern-Eigenkapitalspiegel der Porsche Automobil Holding SE vom 1. Januar bis 31. Dezember 2016

Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklage	Gewinnrücklagen		Eigenkapital
			Angesammelte Gewinne	At Equity bewertete Anteile <sup>4</sup>	
Stand am 1.1.2015	306	4.884	25.817	-1.820	29.187
Ergebnis nach Steuern			-308 <sup>1</sup>		-308 <sup>1</sup>
Sonstiges Ergebnis nach Steuern			0	-102	-102
Gesamtergebnis der Periode	0	0	-308 <sup>1</sup>	-102	-410 <sup>1</sup>
Dividendenzahlung			-615 <sup>2</sup>		-615
Umgliederung von nicht reklassifizierbaren Aufwendungen und Erträgen infolge der Verwässerung des Kapitalanteils an at Equity bewerteten Anteilen			-128	128	0
Erfolgswirksame Umgliederung infolge der Verwässerung des Kapitalanteils an at Equity bewerteten Anteilen			-1.079		-1.079
Sonstige Eigenkapitalveränderungen auf Ebene at Equity bewerteter Anteile			-6		-6
<b>Stand am 31.12.2015</b>	<b>306</b>	<b>4.884</b>	<b>23.681<sup>1</sup></b>	<b>-1.794</b>	<b>27.077<sup>1</sup></b>
Stand am 1.1.2016 vor Anpassung	306	4.884	23.716	-1.794	27.112
Anpassung			-35		-35
Stand am 1.1.2016	306	4.884	23.681	-1.794	27.077
Ergebnis nach Steuern			1.374		1.374
Sonstiges Ergebnis nach Steuern			-3	-239	-242
Gesamtergebnis der Periode	0	0	1.371	-239	1.132
Dividendenzahlung			-308 <sup>3</sup>		-308
Sonstige Eigenkapitalveränderungen auf Ebene at Equity bewerteter Anteile			-7		-7
<b>Stand am 31.12.2016</b>	<b>306</b>	<b>4.884</b>	<b>24.737</b>	<b>-2.033</b>	<b>27.894</b>

<sup>1</sup> Inklusive rückwirkender Anpassung der at Equity-Bilanzierung für den Volkswagen Konzern, auf den Abschnitt „Anpassung von Vorjahreswerten“ wird verwiesen.

<sup>2</sup> Ausschüttung einer Dividende von 2,004 € je Stammaktie; insgesamt 306.862.500 €  
Ausschüttung einer Dividende von 2,010 € je Vorzugsaktie; insgesamt 307.781.250 €

<sup>3</sup> Ausschüttung einer Dividende von 1,004 € je Stammaktie; insgesamt 153.737.500 €  
Ausschüttung einer Dividende von 1,010 € je Vorzugsaktie; insgesamt 154.656.250 €

<sup>4</sup> Direkt im Eigenkapital erfasste Aufwendungen und Erträge at Equity bewerteter Anteile

Das Eigenkapital wird in Anhangangabe [17] erläutert.

## Konzernanhang der Porsche Automobil Holding SE für das Geschäftsjahr 2016

### Grundlagen und Methoden

Die Porsche Automobil Holding SE („Porsche SE“ oder „Gesellschaft“) als oberstes Mutterunternehmen des Porsche SE Konzerns ist eine Europäische Aktiengesellschaft und hat ihren Firmensitz am Porscheplatz 1 in 70435 Stuttgart, Deutschland. Die Gesellschaft ist beim Amtsgericht Stuttgart unter der Registernummer HRB 724512 eingetragen. Der Unternehmensgegenstand umfasst 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 der Gesellschaft 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.

Die Gesellschaft kann in den genannten Geschäftsfeldern auch selbst tätig werden. Dies gilt nicht für genehmigungsbedürftige Bankgeschäfte und Finanzdienstleistungen. Sie kann ihre Tätigkeit auch auf einen Teil der genannten Geschäftsfelder beschränken.

Die Gesellschaft ist berechtigt, alle Geschäfte vorzunehmen und alle Maßnahmen zu ergreifen, die mit dem Zweck des Unternehmens zusammenhängen oder ihm unmittelbar oder mittelbar förderlich erscheinen. Sie kann dazu auch im In- und Ausland Zweigniederlassungen errichten, andere Unternehmen gründen, erwerben oder sich an solchen Unternehmen beteiligen.



Der Konzernabschluss der Porsche SE zum 31. Dezember 2016 wird in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS) erstellt, wie sie in der EU anzuwenden sind. Es werden die am Abschlussstichtag anzuwendenden und im Rahmen des Komitologieverfahrens übernommenen Standards des International Accounting Standards Board (IASB), London, sowie die für das Geschäftsjahr gültigen Interpretationen des IFRS Interpretations Committee (IFRS IC) berücksichtigt. Die Anforderungen der angewandten Standards und Interpretationen wurden vollständig erfüllt. Darüber hinaus wurden bei der Erstellung sämtliche anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften sowie die Regelungen des Deutschen Corporate Governance Kodex beachtet. Zu den Mitteilungen und Veröffentlichungen von Veränderungen des Stimmrechtsanteils an der Porsche SE nach Wertpapierhandelsgesetz wird auf den handelsrechtlichen Jahresabschluss der Porsche SE verwiesen. Der Abschluss vermittelt ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns.

Der Konzernabschluss entspricht in der vorliegenden Fassung den Vorschriften des § 315a HGB. Sie bilden die Rechtsgrundlage für die Konzernrechnungslegung nach internationalen Rechnungslegungsstandards in Deutschland zusammen mit der Verordnung (EG) Nr. 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Juli 2002 betreffend die Anwendung internationaler Rechnungslegungsstandards.

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. €).

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Die Geschäftstätigkeit des Porsche SE Konzerns beschränkt sich zum Bilanzstichtag im Wesentlichen auf das Halten und Verwalten von Beteiligungen, insbesondere an der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg („Volkswagen AG“ oder „VW“; auf die Erläuterungen im Abschnitt „Vollkonsolidierung und Einbeziehung at Equity“ wird verwiesen). Die Voraussetzungen für die Anwendung der Regelungen zur Segmentberichterstattung nach IFRS 8 waren daher nicht gegeben.

Der Konzernabschluss und der mit dem Lagebericht zusammengefasste Konzernlagebericht der Porsche SE wurde durch Beschluss vom 6. März 2017 durch den Vorstand zur Weiterleitung an den Aufsichtsrat freigegeben. Zu diesem Zeitpunkt endet der Wertaufhellungszeitraum.

## Konzernanteilsbesitzliste zum 31. Dezember 2016

	Kapitalanteil zum 31.12.2016	Währung	Kurs 1 € =	Eigenkapital	Ergebnis
	in %			Tsd.	Tsd.
<b>Vollkonsolidierte Unternehmen</b>					
Inland					
Porsche Beteiligung GmbH, Stuttgart	100,0	€	–	42.785	0 <sup>2</sup>
Porsche Zweite Beteiligung GmbH, Stuttgart	100,0	€	–	24	0 <sup>2</sup>
Porsche Dritte Beteiligung GmbH, Stuttgart	100,0	€	–	24	0 <sup>2</sup>
Porsche Vierte Beteiligung GmbH, Stuttgart	100,0	€	–	24	0 <sup>2</sup>
<b>At Equity bewertete assoziierte Unternehmen</b>					
Inland					
Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg	30,8 <sup>1</sup>	€	–	27.099.524	2.798.979
Ausland					
INRIX Inc., Kirkland, Washington	11,8	US\$	1,0541	36.399 <sup>3</sup>	– 14.834 <sup>3</sup>

<sup>1</sup> Abweichend vom Kapitalanteil beträgt der Stimmrechtsanteil zum Bilanzstichtag 52,2 %

<sup>2</sup> Ergebnisabführungsvertrag mit der Porsche SE

<sup>3</sup> Werte aus dem Jahresabschluss 2015

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.

### Änderungen in der Vergleichsperiode

Die Porsche Zweite Beteiligung GmbH, Porsche Dritte Beteiligung GmbH und Porsche Vierte Beteiligung GmbH jeweils mit Sitz in Stuttgart/Deutschland wurden im Februar 2015 gegründet. Die Porsche SE hält jeweils 100 % des Stammkapitals an diesen Vorratsgesellschaften. Zudem wurde zum 1. April 2015 ein Spezialfonds zur Geldanlage aufgelegt, der im Wege der Vollkonsolidierung in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen wird.

Die Porsche SE einigte sich Ende September 2015 mit der Suzuki Motor Corporation, Shizuoka/Japan über den außerbörslichen Erwerb von 1,5 % der Stammaktien der Volkswagen AG. Die Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG stieg damit von 50,7 % auf 52,2 % der Stammaktien. Der Anteil am gezeichneten Kapital der Volkswagen AG erhöhte sich im Erwerbszeitpunkt auf 32,4 %. Durch die Ausgabe von Vorzugsaktien bis zum 9. November 2015 im Zusammenhang mit von der Volkswagen AG begebenen Pflichtwandelanleihen reduzierte sich der Anteil der Porsche SE am gezeichneten Kapital der Volkswagen AG auf 30,8 %.

## Vollkonsolidierung und Einbeziehung at Equity

In den Konzernabschluss der Porsche SE werden grundsätzlich alle Unternehmen im Wege der Vollkonsolidierung einbezogen, die die Porsche SE beherrscht, d. h. bei denen die Porsche SE aufgrund ihres Engagements variablen Rückflüssen ausgesetzt ist oder Rechte daran hat und die Möglichkeit besitzt, diese variablen Rückflüsse durch Ausübung ihrer Bestimmungsmacht zu beeinflussen. Zu dem Zeitpunkt, zu dem die Beherrschung erlangt wird, erfolgt die erstmalige Einbeziehung im Wege der Vollkonsolidierung. Sie endet, wenn die Beherrschung nicht mehr gegeben ist.

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

Bei einem Stimmrechtsanteil von mindestens 20 % besteht die widerlegbare Vermutung, dass maßgeblicher Einfluss vorliegt. Umgekehrt wird bei einem Stimmrechtsanteil von weniger als 20 % vermutet, dass kein maßgeblicher Einfluss vorliegt, es sei denn, der Einfluss kann eindeutig nachgewiesen werden.

INRIX stellt aus Sicht des Porsche SE Konzerns trotz eines gegebenen Stimmrechtsanteils von unter 20 % ein assoziiertes Unternehmen dar, da der Porsche SE Konzern aufgrund der eingeräumten Mitwirkungsmöglichkeiten im Board of Directors und den zugehörigen Ausschüssen maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik der Gesellschaft ausüben kann.

Zu den Gemeinschaftsunternehmen und 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 im Sinne der IFRS vorliegt.

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 im Sinne der IFRS vorliegt. Die Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG wird aufgrund des dennoch gegebenen maßgeblichen Einflusses at Equity in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen.

Die Anzahl der zum Bilanzstichtag in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogenen Gesellschaften (einschließlich eines Spezialfonds) ergibt sich aus folgender Tabelle:

	31.12.2016	31.12.2015
<b>Vollkonsolidierte Tochterunternehmen</b>		
Inland	4	4
<b>Vollkonsolidierte Spezialfonds</b>		
Inland	1	1
<b>Assoziierte Unternehmen</b>		
Inland	1	1
Ausland	1	1
	<b>7</b>	<b>7</b>

### Beteiligungen an assoziierten Unternehmen

Die Volkswagen AG als einer der weltweit führenden Automobilhersteller und bedeutendste Beteiligung der Porsche SE wird als assoziiertes Unternehmen in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen. Der Börsenwert der Beteiligung an der Volkswagen AG zum 31. Dezember 2016 beträgt 21.081 Mio. € (31. Dezember 2015: 21.937 Mio. €). Von der Volkswagen AG erhielt die Porsche SE im Geschäftsjahr eine Dividende in Höhe von 17 Mio. € (Vorjahr: 719 Mio. €).

Der Volkswagen Konzern weist unter Berücksichtigung der Aufdeckung und Fortentwicklung stiller Reserven und Lasten für die bereits vor Ende September 2015 gehaltenen Anteile sowie die Ende September 2015 hinzuerworbenen Anteile im Zusammenhang mit der at Equity-Bilanzierung auf Ebene der Porsche SE folgende Werte aus:

	VW ohne Hinzuerwerb im GJ 2015	VW hinzu- erworbene Anteile im GJ 2015	VW Gesamt
Mio. €	31.12.2016	31.12.2016	31.12.2016
Langfristige Vermögenswerte	254.452	287.608	–
Kurzfristige Vermögenswerte	155.766	155.722	–
Langfristige Schulden	138.440	150.030	–
Kurzfristige Schulden	177.515	177.515	–
Eigenkapital	94.263	115.785	–
davon nicht-beherrschende Anteile und Hybridkapitalgeber	–7.863	–7.789	–
Effekte aus Mehrdividenden	–68	–14	–
Eigenkapital angepasst für die at Equity-Bewertung	86.332	107.982	–
<b>At Equity-Buchwert für die Beteiligung an der Volkswagen AG</b>	<b>25.792</b>	<b>947</b>	<b>26.739</b>

	VW ohne Hinzuerwerb im GJ 2015	VW hinzu- erworbene Anteile im GJ 2015	VW Gesamt
Mio. €	31.12.2015	31.12.2015	31.12.2015
Langfristige Vermögenswerte	239.198	278.376 <sup>1</sup>	–
Kurzfristige Vermögenswerte	145.426	145.160 <sup>1</sup>	–
Langfristige Schulden	145.821	162.990 <sup>1</sup>	–
Kurzfristige Schulden	148.489	148.489 <sup>1</sup>	–
Eigenkapital	90.314	112.057 <sup>1</sup>	–
davon nicht-beherrschende Anteile und Hybridkapitalgeber	–7.845	–7.770	–
Effekte aus Mehrdividenden	–57	–3	–
Eigenkapital angepasst für die at Equity-Bewertung	82.412	104.284 <sup>1</sup>	–
<b>At Equity-Buchwert für die Beteiligung an der Volkswagen AG</b>	<b>24.621</b>	<b>915<sup>1</sup></b>	<b>25.536<sup>1</sup></b>

<sup>1</sup> Inklusive rückwirkender Anpassung der at Equity-Bilanzierung für den Volkswagen Konzern, auf den Abschnitt „Anpassung von Vorjahreswerten“ wird verwiesen.

	VW ohne Hinzuwerb im GJ 2015	VW hinzu- erworbene Anteile im GJ 2015	VW Gesamt
Mio. €	2016	2016	2016
Umsatzerlöse	217.266	217.266	–
Gesamtergebnis	4.239	4.018	–
davon Sonstiges Ergebnis	–717	–3.054	–
davon Gewinn aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	4.956	7.072	–
Ergebnisanteil der nicht beherrschenden Anteile und Hybridkapitalgeber	–235	–235	–
Effekte aus Mehrdividenden	–11	–11	–
Ergebnis nach Steuern angepasst für die at Equity-Bewertung	4.710	6.826	–
<b>Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen an der Volkswagen AG</b>	<b>1.407</b>	<b>60</b>	<b>1.467</b>

	VW ohne Hinzuwerb im GJ 2015	VW hinzu- erworbene Anteile im GJ 2015	VW Gesamt
Mio. €	2015	2015	2015
Umsatzerlöse	213.292	53.029	–
Gesamtergebnis	–1.684	746	–
davon Sonstiges Ergebnis	77	–324	–
davon Gewinn aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	–1.761	1.070	–
Ergebnisanteil der nicht beherrschenden Anteile und Hybridkapitalgeber	–221	–58	–
Effekte aus Mehrdividenden	–11	–3	–
Effekte aus der unterjährigen Änderung des Kapitalanteils	–190	46	–
Ergebnis nach Steuern angepasst für die at Equity-Bewertung	–2.183	1.055	–
Dem Porsche SE Konzern zuzurechnendes Ergebnis nach Steuern	–652	9	–643
Ertrag aus erstmaligen Equity-Bewertung hinzuerworbener Anteile	0	411 <sup>1</sup>	411 <sup>1</sup>
Effekte aus der Verwässerung des Kapitalanteils	–219	–18 <sup>1</sup>	–237 <sup>1</sup>
<b>Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen an der Volkswagen AG</b>	<b>–871</b>	<b>402<sup>1</sup></b>	<b>–469<sup>1</sup></b>

<sup>1</sup> Inklusive rückwirkender Anpassung der at Equity-Bilanzierung für den Volkswagen Konzern, auf den Abschnitt „Anpassung von Vorjahreswerten“ wird verwiesen.

Der Buchwert sonstiger at Equity bewerteter Anteile beträgt 21 Mio. € (31. Dezember 2015: 38 Mio. €). Das Ergebnis sonstiger at Equity bewerteter Anteile setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2016	2015
Gewinn aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	-4	-2
Wertberichtigung	-14	0
Sonstiges Ergebnis	1	-1
Gesamtergebnis	-17	-3

## Konsolidierungsgrundsätze

Da die at Equity-Bewertung einen wesentlichen Einfluss auf die Ertrags- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns hat, werden nachfolgend auch Konsolidierungsgrundsätze dargestellt, die nur innerhalb des Volkswagen Konzerns und des INRIX Konzerns (INRIX Inc. und deren Tochtergesellschaften) Anwendung finden.

Die Abschlüsse sämtlicher Tochterunternehmen und at Equity bewerteter Anteile werden einheitlich auf den Stichtag des Konzernabschlusses, der dem Stichtag der Porsche SE entspricht, aufgestellt. Sofern erforderlich, werden Anpassungen an konzerneinheitliche Rechnungslegungsmethoden vorgenommen.

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt gemäß IFRS 3 nach der Erwerbsmethode.

Die Anschaffungskosten eines Unternehmenserwerbs bemessen sich nach IFRS 3 aus der Summe der zum Erwerbszeitpunkt übertragenen Gegenleistung, bewertet mit deren beizulegendem Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt, und der nicht beherrschenden Anteile am erworbenen Unternehmen. Die nicht beherrschenden Anteile können dabei entweder zu ihrem beizulegenden Zeitwert oder zum entsprechenden Anteil am identifizierbaren Nettoreinvermögen des erworbenen Unternehmens bewertet werden. Im Rahmen des Unternehmenszusammenschlusses entstandene Kosten werden aufwandswirksam erfasst und stellen somit keinen Bestandteil der Anschaffungskosten dar. Bedingte Gegenleistungen werden zum Erwerbszeitpunkt mit ihrem beizulegenden Zeitwert bewertet. Spätere Wertänderungen führen grundsätzlich nicht zu einer Anpassung der Bewertung im Erwerbszeitpunkt.

Bei sukzessiven Unternehmenszusammenschlüssen wird der vom Erwerber vor Kontrollenerwerb an dem erworbenen Unternehmen gehaltene Eigenkapitalanteil zum beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt neu bestimmt und der hieraus resultierende Gewinn oder Verlust erfolgswirksam erfasst.

Sofern die Anschaffungskosten des Unternehmenserwerbs die Differenz zwischen den zum beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt bewerteten erworbenen identifizierbaren Vermögenswerten und übernommenen Schulden übersteigen, entsteht in Höhe des übersteigenden Betrags ein Geschäfts- oder Firmenwert. Unterschreiten hingegen die Anschaffungskosten des Unternehmenserwerbs die Differenz zwischen den zum beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt bewerteten erworbenen identifizierbaren Vermögenswerten und übernommenen Schulden, wird der Differenzbetrag nach erfolgtem Reassessment in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Ein Unterschiedsbetrag, der sich beim Erwerb weiterer Anteile oder bei der Veräußerung von Anteilen nach Erstkonsolidierung ohne Verlust der Beherrschung an einem bereits voll konsolidierten Tochterunternehmen ergibt, wird direkt mit dem Eigenkapital verrechnet.

Aufwendungen und Erträge, Forderungen, Verbindlichkeiten und Rückstellungen sowie Zahlungsströme zwischen vollkonsolidierten Unternehmen werden aufgerechnet. Zwischenergebnisse aus konzerninternen Verkäufen von Vermögenswerten, die noch nicht an Dritte weiterveräußert sind, werden eliminiert. Für Konsolidierungsmaßnahmen mit ertragsteuerlichen Auswirkungen werden latente Steuern angesetzt, wobei aktive und passive latente Steuern saldiert werden, wenn der Steuergläubiger identisch ist und die Fristigkeiten übereinstimmen. Darüber hinaus werden Bürgschaften und Garantien, die von der Porsche SE oder einer ihrer konsolidierten Tochterunternehmen zu Gunsten anderer konsolidierter Tochterunternehmen übernommen werden, eliminiert.

Wenn die Möglichkeit der Beherrschung nicht mehr gegeben ist und das Mutterunternehmen weiterhin Anteile an dem bisherigen Tochterunternehmen hält, werden diese Anteile mit dem beizulegenden Zeitwert zum Zeitpunkt des Beherrschungsverlusts erfasst. Bei Börsennotierung entspricht der beizulegende Zeitwert der Anteile zum Zeitpunkt des Beherrschungsverlusts dem Produkt aus der Anzahl der weiterhin gehaltenen Anteile und dem Börsenkurs der Anteile zu diesem Zeitpunkt.

Bei der Entkonsolidierung eines bisherigen Tochterunternehmens wird die Differenz zwischen der erhaltenen Gegenleistung (bei Veräußerung) bzw. dem beizulegenden Zeitwert der verbleibenden Beteiligung (bei Teilveräußerungen oder sonstigen Beherrschungsverlusten) und dem abgehenden Nettoreinvermögen (einschließlich eines abgehenden, noch vorhandenen Geschäfts- oder Firmenwerts aus der Kapitalkonsolidierung) sowie dem abgehenden Buchwert der nicht beherrschenden Anteile zum Zeitpunkt des Beherrschungsverlusts erfolgswirksam erfasst. Direkt im Eigenkapital erfasste Aufwendungen und Erträge des bisherigen Tochterunternehmens und at Equity bewerteter Anteile für Fremdwährungseffekte, zur Veräußerung gehaltene Wertpapiere sowie Cashflow Hedges werden zum Zeitpunkt des Beherrschungsverlusts ebenfalls erfolgswirksam ausgebucht. Im Eigenkapital erfasste versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Pensionsplänen werden hingegen erfolgsneutral in die angesammelten Gewinne umgegliedert. Eine gemäß IFRS 3 (rev. 2004) gebildete Neubewertungsrücklage wird im Zeitpunkt der Entkonsolidierung ebenfalls nicht erfolgswirksam ausgebucht, sondern erfolgsneutral in die angesammelten Gewinne umgebucht.



### **Bewertung at Equity**

Die at Equity bewerteten Anteile werden zum Zeitpunkt der erstmaligen Einbeziehung at Equity bei erstmaligem Erwerb von Anteilen mit den Anschaffungskosten einschließlich direkt zurechenbarer Anschaffungsnebenkosten bzw. bei Teilveräußerungen oder sonstigen Beherrschungsverlusten von zuvor vollkonsolidierten Tochterunternehmen zum beizulegenden Zeitwert zum Zeitpunkt des Beherrschungsverlusts angesetzt. Auf die Bewertung at Equity finden die Regelungen zur Vollkonsolidierung grundsätzlich entsprechende Anwendung. Ein sich ergebender Geschäfts- oder Firmenwert ist Bestandteil des Beteiligungsbuchwerts und wird weder planmäßig abgeschrieben noch einem separaten Wertminderungstest unterzogen. Ein entstandener passivischer Unterschiedsbetrag wird nach erfolgtem Reassessment zum Zeitpunkt der erstmaligen Einbeziehung at Equity erfolgswirksam erfasst.

In den Folgeperioden wird der Buchwert um die auf den Porsche SE Konzern entfallenden Veränderungen des Reinvermögens des assoziierten Unternehmens bzw. des Gemeinschaftsunternehmens fortgeschrieben. Der Anteil des Konzerns am Ergebnis nach Steuern und nach nicht beherrschenden Anteilen der Beteiligung wird in der Gewinn- und Verlustrechnung im Posten „Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen“ erfasst. In diesem Posten werden ebenfalls beteiligungsbuchwertmindernde Verwässerungseffekte im Falle einer unterproportionalen oder ausgebliebenen Teilnahme an einer auf Ebene der Beteiligung durchgeführten Kapitalerhöhung im Zeitpunkt des Entstehens der Verwässerung erfasst, die nicht zu einer Änderung des Status der Beteiligung als assoziiertes Unternehmen bzw. Gemeinschaftsunternehmen führt.

Änderungen von direkt im Eigenkapital erfassten Aufwendungen und Erträgen auf Ebene des assoziierten Unternehmens bzw. Gemeinschaftsunternehmens werden in einem separaten Posten innerhalb des Konzerneigenkapitals der Porsche SE erfasst. Erhaltene Ausschüttungen führen zu einer erfolgsneutralen Minderung des Beteiligungsbuchwerts. Sonstige Eigenkapitalveränderungen auf Ebene at Equity bewerteter Anteile enthalten die der Porsche SE zuzurechnenden anteiligen Änderungen in der Beteiligungsquote nicht beherrschender Anteilseigner im Konzern von at Equity bewerteten Beteiligungsunternehmen, die in deren Konzernabschluss nicht zu einer Änderung der Beherrschungssituation führen und infolgedessen dort erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst werden. Sonstige auf Ebene des Beteiligungsunternehmens erfolgsneutral erfasste Veränderungen des Eigenkapitals werden ebenfalls erfolgsneutral im Konzerneigenkapital der Porsche SE erfasst, sofern sie nicht zu einer Verwässerung des Kapitalanteils führen.

Bei Erwerb von zusätzlichen Anteilen ohne Statuswechsel wird grundsätzlich jede Tranche separat at Equity bewertet, d.h. für die neuen Anteile wird ein Unterschiedsbetrag zwischen dem anteiligen neu bewerteten Eigenkapital des Beteiligungsunternehmens und ihren Anschaffungskosten ermittelt und in Folgeperioden individuell fortgeschrieben bzw. bei Vorliegen eines negativen Unterschiedsbetrags erfolgswirksam erfasst. Für die zuvor bereits gehaltenen Anteile erfolgt hingegen keine Neubewertung.

Ein Werthaltigkeitstest wird durchgeführt, sofern Indikatoren auf eine Wertminderung des gesamten Beteiligungsansatzes gemäß IAS 39 vorliegen. Sofern der Buchwert der Beteiligung seinen nach den Regelungen des IAS 36 ermittelten erzielbaren Betrag übersteigt, wird in Höhe

der Differenz ein Wertminderungsaufwand ergebniswirksam erfasst. Der Nutzungswert wird hierbei auf Basis von geschätzten, vom at Equity bewerteten Unternehmen künftig erwirtschafteten Cashflows gemäß IAS 28.33a ermittelt. Als beizulegender Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten werden Börsenkurse und situativ Bewertungen anhand von Multiplikatoren verwendet. Wurde in Vorperioden eine Wertminderung vorgenommen, wird mindestens einmal jährlich geprüft, ob Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass der Grund für diese zuvor vorgenommene Wertminderung nicht mehr besteht oder sich der Betrag der vorgenommenen Wertminderung vermindert hat. In diesem Fall wird der erzielbare Betrag neu ermittelt und eine zuvor vorgenommene Wertminderung, die nicht mehr begründet ist, entsprechend rückgängig gemacht.

## Währungsumrechnung

In den Jahresabschlüssen der in den Konzernabschluss im Wege der Vollkonsolidierung oder at Equity einbezogenen Unternehmen werden Fremdwährungsposten bei ihrem Zugang mit dem Anschaffungskurs bewertet. Monetäre Vermögenswerte und Schulden in einer Fremdwährung werden zu jedem Stichtag unter Verwendung des Stichtagskurses in die funktionale Währung umgerechnet. Nicht-monetäre Posten, die zu historischen Anschaffungs- und Herstellungskosten in einer Fremdwährung bewertet wurden, werden mit dem Kurs am Tag des Geschäftsvorfalles umgerechnet. Nicht-monetäre Posten, die mit ihrem beizulegenden Zeitwert in einer Fremdwährung bewertet werden, werden mit dem Kurs umgerechnet, der zum Zeitpunkt der Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts gültig war. Kursgewinne und -verluste zum Bilanzstichtag werden ergebniswirksam erfasst.

Geschäfts- oder Firmenwerte sowie Anpassungen von Vermögenswerten und Schulden aus Unternehmenszusammenschlüssen an ihre beizulegenden Zeitwerte werden in den funktionalen Währungen der Tochterunternehmen geführt.

In Fremdwährung aufgestellte Abschlüsse werden gemäß IAS 21 in Euro umgerechnet. Die funktionale Währung der einbezogenen Gesellschaften entspricht dabei der Währung des primären Wirtschaftsumfelds, in dem das Unternehmen tätig ist.

Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden werden mit dem Stichtagskurs am Bilanzstichtag, das Eigenkapital wird mit Ausnahme der direkt im Eigenkapital erfassten Erträge und Aufwendungen zu historischen Kursen umgerechnet. Die Umrechnung der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt zum Durchschnittskurs. Aus der Umrechnung von Abschlüssen resultierende Umrechnungsdifferenzen werden bis zum Abgang des Tochterunternehmens ergebnisneutral als gesonderter Posten im Eigenkapital erfasst. Bei Abgang wird dieser gesonderte Posten erfolgswirksam aufgelöst.

Die für die Umrechnung von Geschäftsvorfällen verwendeten Währungskurse werden nachfolgend dargestellt.

		Bilanz Stichtagskurs			
		Porsche SE Konzern	VW Konzern <sup>1</sup>	Porsche SE Konzern	VW Konzern <sup>1</sup>
1 €=		31.12.2016	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2015
Argentinien	ARS	N/A	16,8010	N/A	14,1351
Australien	AUD	N/A	1,4615	N/A	1,4897
Brasilien	BRL	N/A	3,4372	N/A	4,3117
China	CNY	N/A	7,3332	N/A	7,0608
Großbritannien	GBP	N/A	0,8585	N/A	0,7340
Indien	INR	N/A	71,6550	N/A	72,0215
Japan	JPY	N/A	123,5000	N/A	131,0700
Kanada	CAD	N/A	1,4228	N/A	1,5116
Mexiko	MXN	N/A	21,8480	N/A	18,9145
Polen	PLN	N/A	4,4153	N/A	4,2639
Republik Korea	KRW	N/A	1.269,1100	N/A	1.280,7800
Russland	RUB	N/A	64,6755	N/A	80,6736
Schweden	SEK	N/A	9,5672	N/A	9,1895
Südafrika	ZAR	N/A	14,4848	N/A	16,9530
Tschechische Republik	CZK	N/A	27,0240	N/A	27,0230
USA	USD	1,0541	1,0560	1,0887	1,0887

<sup>1</sup> Einbeziehung at Equity.

		Gewinn- und Verlustrechnung Durchschnittskurs			
		Porsche SE Konzern	VW Konzern <sup>1</sup>	Porsche SE Konzern	VW Konzern <sup>1</sup>
1 €=		2016	2016	2015	2015
Argentinien	ARS	N/A	16,3321	N/A	10,26074
Australien	AUD	N/A	1,4888	N/A	1,4765
Brasilien	BRL	N/A	3,8622	N/A	3,6916
China	CNY	N/A	7,3507	N/A	6,9730
Großbritannien	GBP	N/A	0,8190	N/A	0,726
Indien	INR	N/A	74,3706	N/A	71,1752
Japan	JPY	N/A	120,3166	N/A	134,2865
Kanada	CAD	N/A	1,4666	N/A	1,4176
Mexiko	MXN	N/A	20,6654	N/A	17,5998
Polen	PLN	N/A	4,3642	N/A	4,1828
Republik Korea	KRW	N/A	1.284,7954	N/A	1.255,7406
Russland	RUB	N/A	74,2344	N/A	68,0068
Schweden	SEK	N/A	9,4671	N/A	9,3545
Südafrika	ZAR	N/A	16,2834	N/A	14,1528
Tschechische Republik	CZK	N/A	27,0343	N/A	27,2850
USA	USD	1,1066	1,1068	1,1095	1,1096

<sup>1</sup> Einbeziehung at Equity.

## Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Die Vermögenswerte und Schulden der Porsche SE und der im Wege der Vollkonsolidierung einbezogenen inländischen und ausländischen Tochterunternehmen werden einheitlich nach den im Porsche SE Konzern geltenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden angesetzt und bewertet. Auch auf Ebene der assoziierten Unternehmen und der Gemeinschaftsunternehmen der Porsche SE kommen grundsätzlich dieselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden zur Anwendung. Sofern erforderlich, werden Anpassungen vorgenommen.

Da die Ergebnisbeiträge der at Equity bewerteten Anteile einen wesentlichen Einfluss auf die Ertrags- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns haben, werden nachfolgend auch Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden dargestellt, die im Porsche SE Konzern nur innerhalb des Volkswagen Konzerns und des INRIX Konzerns Anwendung finden.

### **Bewertungsprinzipien**

Der Konzernabschluss ist mit Ausnahme bestimmter Posten, wie beispielsweise der erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumente, der at Equity bewerteten Anteile oder der Rückstellung für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen, nach dem historischen Anschaffungs- oder Herstellungskostenprinzip aufgestellt. Die angewandten Bewertungsgrundlagen werden im Einzelnen nachfolgend beschrieben.

### **Immaterielle Vermögenswerte**

Immaterielle Vermögenswerte, die nicht im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses entgeltlich erworben wurden, werden bei der erstmaligen Erfassung gemäß IAS 38 mit ihren Anschaffungskosten aktiviert. Die Anschaffungskosten von im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses erworbenen immateriellen Vermögenswerten entsprechen ihrem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt. In den Folgeperioden werden immaterielle Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten abzüglich etwaiger kumulierter planmäßiger Abschreibungen und kumulierter Wertminderungsaufwendungen erfasst.

Es wird dabei zwischen immateriellen Vermögenswerten mit bestimmbarer und mit unbestimmter Nutzungsdauer unterschieden.

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer werden unter Berücksichtigung etwaiger Wertminderungen planmäßig linear über ihre wirtschaftliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Die Nutzungsdauer beträgt im Wesentlichen drei Jahre. Nutzungsdauern, Restwerte und die Abschreibungsmethoden werden mindestens am Ende des Geschäftsjahres überprüft und bei Bedarf angepasst. Werden Anpassungen vorgenommen, werden diese als Schätzungsänderungen behandelt.

Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer sowie noch nicht nutzungs-bereite immaterielle Vermögenswerte werden nicht planmäßig abgeschrieben. Hierzu gehören Geschäfts- oder Firmenwerte und Markennamen aus Unternehmenszusammenschlüssen sowie noch nicht der Abschreibung unterliegende, aktivierte Entwicklungskosten. Die Unbestimmtheit der Nutzungsdauer der Marken ergibt sich häufig aus der weiteren Nutzung und Pflege einer Marke und beruht daher auf der Einschätzung, dass der wirtschaftliche Nutzenzufluss aus diesen Vermögenswerten nicht auf einen bestimmten Zeitraum festgelegt werden kann. Mindestens einmal jährlich wird für jeden einzelnen Vermögenswert oder auf der Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten ein Wertminderungstest durchgeführt. Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer werden einmal jährlich dahingehend überprüft, ob die Einschätzung einer unbestimmten Nutzungsdauer weiterhin gerechtfertigt ist. Ist dies nicht mehr der Fall, wird die Änderung der Einschätzung von unbestimmter zu begrenzter Nutzungsdauer prospektiv vorgenommen.

Entwicklungskosten werden mit Ausnahme ihres aktivierungsfähigen Anteils nicht aktiviert, sondern erfolgswirksam in der Periode erfasst, in der sie anfallen. Aktiviert wird der Anteil, für den eine eindeutige Aufwandszuordnung möglich ist und der die übrigen Kriterien des IAS 38 kumulativ erfüllt. Die aktivierten Entwicklungskosten schließen alle dem Entwicklungsprozess

direkt zurechenbaren Einzel- und Produktionsgemeinkosten ein, die ab dem Zeitpunkt anfallen, an dem sämtliche Kriterien zur Aktivierung erfüllt sind. Aktivierte Entwicklungskosten werden unter Berücksichtigung etwaiger Wertminderungen ab Produktionsstart planmäßig linear über den erwarteten Produktlebenszyklus abgeschrieben. Dieser beträgt in der Regel zwischen zwei und zehn Jahren. Forschungskosten werden bei Entstehung als Aufwand erfasst.

### Sachanlagen

Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet, vermindert um kumulierte planmäßige Abschreibungen entsprechend der wirtschaftlichen Nutzungsdauer sowie etwaige kumulierte außerplanmäßige Abschreibungen aufgrund von Wertminderungen. Bei Sachanlagen, die im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen erworben wurden, entsprechen die Anschaffungskosten dem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt. Selbst erstellte Sachanlagen sind zu Herstellungskosten aktiviert. Sie enthalten neben den direkt zurechenbaren Kosten auch anteilige produktionsbezogene Gemeinkosten. Investitionszuschüsse werden grundsätzlich von den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abgesetzt. Kosten für Reparaturen und Instandhaltung werden als laufender Aufwand erfasst.

Das Sachanlagevermögen wird linear pro rata temporis über die voraussichtliche Nutzungsdauer abgeschrieben.

Den planmäßigen Abschreibungen liegen folgende Nutzungsdauern zugrunde:

	In Jahren
Gebäude	20 bis 50
Grundstückseinrichtungen	10 bis 20
Technische Anlagen und Maschinen	6 bis 12
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung (einschließlich Spezialwerkzeuge)	3 bis 15

Restwerte, Abschreibungsmethoden und Nutzungsdauern werden am Ende regelmäßig überprüft und bei Bedarf prospektiv als Schätzungsänderung angepasst.

Sachanlagen werden entweder bei Abgang oder dann ausgebucht, wenn aus der weiteren Nutzung oder Veräußerung eines angesetzten Vermögenswerts kein wirtschaftlicher Nutzen mehr erwartet wird. Die aus der Ausbuchung des Vermögenswerts resultierenden Gewinne oder Verluste werden als Differenz zwischen dem Nettoveräußerungserlös und dem Buchwert des Vermögenswerts zum Zeitpunkt des Abgangs ermittelt und in der Periode erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, in der der Vermögenswert ausgebucht wird.

### Leasingverhältnisse

Die Feststellung, ob eine Vereinbarung ein Leasingverhältnis beinhaltet, wird auf Basis des wirtschaftlichen Gehalts der Vereinbarung zum Zeitpunkt ihres Abschlusses getroffen und erfordert eine Einschätzung, ob die Erfüllung der vertraglichen Vereinbarung von der Nutzung eines bestimmten Vermögenswerts oder bestimmter Vermögenswerte abhängig ist und ob die Vereinbarung ein Recht auf die Nutzung des Vermögenswerts einräumt. Eine erneute Beurteilung ist nach dem Beginn des Leasingverhältnisses nur unter den Voraussetzungen des IFRIC 4 vorzunehmen.

### Operating Leasing

Leasingverhältnisse, bei denen nicht im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Chancen und Risiken auf den Leasingnehmer übertragen werden, werden als Operating Leasing klassifiziert.

Bei an Dritte im Rahmen von Operating Leasingverträgen vermieteten Vermögenswerten handelt es sich insbesondere um Fahrzeugleasingverträge von Leasinggesellschaften. Die Leasingfahrzeuge werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten aktiviert und über die Leasingdauer linear 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 getroffen werden bezüglich des zukünftigen Fahrzeugangebots und der Fahrzeugnachfrage sowie der Entwicklung der Fahrzeugpreise. 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 historische Erfahrungswerte und zeitnahe Verkaufsdaten.

Soweit Konzerngesellschaften als Leasingnehmer im Rahmen von Operating-Leasing-Verhältnissen auftreten, das heißt, wenn nicht alle wesentlichen Chancen und Risiken im Zusammenhang mit dem Eigentum an die Konzerngesellschaften übergegangen sind, werden die Leasingraten bzw. die Mietzahlungen direkt als Aufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

### Finanzierungsleasing

Leasingverhältnisse, bei denen im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Chancen und Risiken übertragen werden, werden als Finanzierungsleasing klassifiziert.

Bei der Nutzung von Sachanlagen im Rahmen von Finanzierungsleasing werden beim Leasingnehmer die jeweiligen Sachanlagen und aus dem Leasingverhältnis resultierende Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert bzw. zum niedrigeren Barwert der Mindestleasingzahlungen erfasst. Die Sachanlagen werden linear entsprechend der wirtschaftlichen Nutzungsdauer oder über die kürzere Laufzeit des Leasingvertrags abgeschrieben. Die aus künftigen Leasingraten resultierenden Zahlungsverpflichtungen sind diskontiert als Verbindlichkeit passiviert.

Soweit Konzerngesellschaften als Leasinggeber im Rahmen von Finanzierungsleasing auftreten, werden Forderungen in Zusammenhang mit diesen Leasingverhältnissen bei der erstmaligen Erfassung in Höhe des Nettoinvestitionswerts aktiviert.

### **Finanzierungskosten**

Finanzierungskosten, die dem Bau, Erwerb oder der Herstellung eines qualifizierten Vermögenswerts zugeordnet werden können, werden als Teil der Anschaffungs- und Herstellungskosten des qualifizierten Vermögenswerts aktiviert. Ein qualifizierter Vermögenswert liegt vor, wenn ein Zeitraum von mindestens einem Jahr zur Versetzung in den beabsichtigten gebrauchsbereiten Zustand erforderlich ist. Weder im Geschäftsjahr 2016 noch im Geschäftsjahr 2015 wurden im Porsche SE Konzern Fremdkapitalkosten aktiviert.

### **Werthaltigkeitstest**

An jedem Bilanzstichtag wird überprüft, ob Anhaltspunkte für eine Wertminderung vorliegen. Ein Werthaltigkeitstest wird bei Geschäfts- oder Firmenwerten, noch nicht nutzungsbereiten Entwicklungskosten sowie bei immateriellen Vermögenswerten mit unbestimmter Nutzungsdauer mindestens einmal jährlich, bei immateriellen Vermögenswerten mit begrenzter Nutzungsdauer sowie bei Sachanlagen und at Equity bewerteten Anteilen nur bei Vorliegen konkreter Anhaltspunkte durchgeführt. Zur Vorgehensweise beim Impairment Test auf at Equity bewertete Anteile wird auf den Abschnitt „Bewertung at Equity“ innerhalb der Konsolidierungsgrundsätze verwiesen.

Im Rahmen der Durchführung des Werthaltigkeitstests wird der erzielbare Betrag ermittelt. Der erzielbare Betrag ist der höhere Betrag aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten und Nutzungswert. Der beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten entspricht dem aus einem Verkauf eines Vermögenswerts zwischen unabhängigen, vertragswilligen Parteien erzielbaren Betrag nach Abzug etwaiger Veräußerungskosten. Veräußerungskosten sind zusätzlich entstehende Kosten, die aus dem Verkauf eines Vermögenswerts bzw. einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit resultieren. Der Nutzungswert wird auf Basis der geschätzten künftigen Cashflows aus der Nutzung und dem Abgang eines Vermögenswerts mit Hilfe des Discounted-Cashflow- oder des Ertragswertverfahrens ermittelt.

Die Ermittlung des erzielbaren Betrags erfolgt für jeden Vermögenswert grundsätzlich einzeln. Sofern die Ermittlung für einen einzelnen Vermögenswert nicht möglich ist, weil dieser nicht weitestgehend unabhängig von anderen Vermögenswerten Mittelzuflüsse generiert, erfolgt die Ermittlung auf Basis einer Gruppe von Vermögenswerten, die eine zahlungsmittelgenerierende Einheit darstellt.

Übersteigt der Buchwert eines Vermögenswerts oder einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit den erzielbaren Betrag, wird die Differenz als Wertminderungsaufwand erfasst. Jährlich wird geprüft, ob die Gründe für eine gegebenenfalls in der Vergangenheit erfasste Wertminderung weiterhin bestehen. Sollten die entsprechenden Gründe nicht mehr bestehen, werden – mit Ausnahme von Geschäfts- oder Firmenwerten – Wertaufholungen erfolgswirksam erfasst. Die



Wertaufholung ist begrenzt auf den Betrag, der sich als Buchwert, gegebenenfalls unter Berücksichtigung planmäßiger Abschreibungen, ergeben würde, wenn in der Vergangenheit keine Wertminderung für den Vermögenswert erfasst worden wäre.

Wertminderungen und Wertaufholungen werden gegebenenfalls ergebniswirksam im Posten Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, vermietete Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien erfasst.

#### **Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien**

Zur Erzielung von Mieterträgen gehaltene Grundstücke und Gebäude (als Finanzinvestition gehaltene Immobilien) werden zu fortgeführten Anschaffungs- und Herstellungskosten bilanziert. Die bei der Folgebilanzierung zugrunde gelegten Nutzungsdauern und Abschreibungsmethoden entsprechen denen der selbst genutzten Sachanlagen.

#### **Vorräte**

Die Vorräte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten oder dem zum Bilanzstichtag niedrigeren Nettoveräußerungswert erfasst.

Die Anschaffungs- oder Herstellungskosten von Vorräten beinhalten die Kosten des Erwerbs sowie diejenigen Kosten, die dafür angefallen sind, die Vorräte an ihren derzeitigen Ort und in ihren derzeitigen Zustand zu versetzen. Die Herstellungskosten von selbst erstellten Erzeugnissen enthalten neben den Einzelkosten angemessene Teile der notwendigen Material- und Fertigungsgemeinkosten sowie fertigungsbedingte Abschreibungen und sonstige direkt zu-rechenbare Kosten.

Der Nettoveräußerungswert ist der geschätzte, im normalen Geschäftsgang erzielbare Verkaufserlös abzüglich der geschätzten Kosten bis zur Fertigstellung und der geschätzten notwendigen Vertriebskosten.

Sofern die Wertansätze am Abschlussstichtag aufgrund gesunkener Preise am Absatzmarkt nicht mehr realisierbar sind, werden entsprechende Wertkorrekturen vorgenommen.

Grundsätzlich werden gleichartige Gegenstände des Vorratsvermögens nach der Durchschnittsmethode bewertet.

#### **Finanzinstrumente**

Finanzinstrumente sind nach IAS 39 Verträge, die bei einem Unternehmen zu einem finanziellen Vermögenswert und bei einem anderen zu einer finanziellen Verbindlichkeit oder einem Eigenkapitalinstrument führen. Sofern bei finanziellen Vermögenswerten Handels- und Erfüllungstag zeitlich auseinanderfallen, ist für die erstmalige Bilanzierung der Erfüllungstag maßgeblich. Die erstmalige Bewertung eines Finanzinstruments erfolgt zum beizulegenden Zeitwert. Transaktionskosten werden bei Finanzinstrumenten, die nicht als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert

bewertet kategorisiert sind, mit einbezogen. Im Rahmen der Folgebewertung werden Finanzinstrumente abhängig von der Kategorisierung entweder zum beizulegenden Zeitwert oder zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert. Die Festlegung der Kategorie erfolgt mit dem erstmaligen Ansatz des Finanzinstruments.

Für die Bewertung unterteilt IAS 39 finanzielle Vermögenswerte in die Kategorien

- erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte (Fair Value through Profit or Loss, FVtPL) und zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte (Held for Trading, HfT),
- bis zur Endfälligkeit gehaltene finanzielle Vermögenswerte (Held to Maturity, HtM),
- zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (Available for Sale, AfS) und
- Kredite und Forderungen (Loans and Receivables, LaR).

Finanzielle Verbindlichkeiten sind dagegen den beiden Kategorien

- erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten (Fair Value through Profit or Loss, FVtPL) und zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Verbindlichkeiten (Held for Trading, HfT) sowie
- zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten (Financial Liabilities at Amortized Cost, FLAC)

zuzuordnen.

Der beizulegende Zeitwert entspricht dem Markt- oder Börsenpreis, sofern die zu bewertenden Finanzinstrumente an einem aktiven Markt gehandelt werden. Sofern kein aktiver Markt für ein Finanzinstrument besteht, wird der beizulegende Zeitwert mittels geeigneter finanzmathematischer Methoden (wie zum Beispiel anerkannter Optionspreismodelle, der Diskontierung zukünftiger Zahlungsströme mit dem Marktzinssatz oder der Zugrundelegung der jüngsten Geschäftsvorfälle zwischen sachverständigen, vertragswilligen und unabhängigen Geschäftspartnern für ein und dasselbe Finanzinstrument) ermittelt und gegebenenfalls anhand von Bestätigungen der Banken, die die Geschäfte abwickeln, überprüft. Im Zuge des Bewertungsprozesses werden die benötigten, öffentlich verfügbaren Marktdaten erhoben und gegebenenfalls aktualisiert. Insbesondere die Prämissen der durch Diskontierung der zukünftigen Zahlungsströme ermittelten beizulegenden Zeitwerte werden bei Bedarf validiert. Bei kurzfristigen finanziellen Vermögenswerten und Schulden, die nicht zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden, stellt der Buchwert eine vernünftige Annäherung an den beizulegenden Zeitwert dar.

Die fortgeführten Anschaffungskosten eines finanziellen Vermögenswerts oder einer finanziellen Schuld entsprechen dem Betrag, zu dem der finanzielle Vermögenswert bzw. die finanzielle Schuld bei erstmaliger Erfassung bewertet wurde, abzüglich etwaiger Tilgungen, außerplanmäßiger Abschreibungen aufgrund von Wertminderungen oder Uneinbringlichkeit sowie der kumulierten Verteilung einer Differenz zwischen den Anschaffungskosten und dem bei Endfälligkeit rückzahlbaren Betrag (Agio oder Disagio), welche über die Laufzeit unter Verwendung der Effektivzinsmethode berücksichtigt wird. Bei kurzfristigen Forderungen und Verbindlichkeiten entsprechen die fortgeführten Anschaffungskosten grundsätzlich dem Nennbetrag bzw. dem Rückzahlungsbetrag.

Finanzinstrumente werden erfasst, sobald der Porsche SE Konzern Vertragspartei des Finanzinstruments wird. Eine Ausbuchung von finanziellen Vermögenswerten erfolgt grundsätzlich dann, wenn das vertragliche Recht auf Cashflows ausläuft oder dieses Recht auf einen Dritten übertragen wird. Eine Ausbuchung von finanziellen Verbindlichkeiten erfolgt, wenn die der Verbindlichkeit zugrunde liegende Verpflichtung erfüllt, aufgehoben oder erloschen ist.

### Originäre Finanzinstrumente

Finanzinstrumente, die zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden, enthalten die Finanzinstrumente der Kategorie „zu Handelszwecken gehalten“ und finanzielle Vermögenswerte, die beim erstmaligen Ansatz als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte eingestuft werden. Gewinne und Verluste aus der Folgebewertung werden erfolgswirksam im übrigen Finanzergebnis erfasst; Zins- und Dividendenerträge werden hiervon gesondert innerhalb der Finanzerträge erfasst. Die Finanzinstrumente der Kategorie „zu Handelszwecken gehalten“ umfassen im Porsche SE Konzern derivative Finanzinstrumente. Rentenpapiere und Investmentfondsanteile werden im Porsche SE Konzern als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert eingestuft, sofern diese nach den internen Vorgaben zur Investitionsstrategie und zum Risikomanagement zum beizulegenden Zeitwert gesteuert werden.

Finanzinstrumente, die bis zur Endfälligkeit gehalten werden, werden gegebenenfalls zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert. Gewinne und Verluste aus der Folgebewertung werden erfolgswirksam erfasst. Im Porsche SE Konzern werden zum Bilanzstichtag keine Finanzinstrumente gehalten, die dieser Kategorie zuzuordnen sind.

Finanzinstrumente, die der Kategorie zur Veräußerung verfügbar zuzuordnen sind, werden gegebenenfalls zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Eine Zuordnung zu dieser Kategorie erfolgt für nicht-derivative finanzielle Vermögenswerte, die als zur Veräußerung verfügbar klassifiziert sind und die keiner anderen Kategorie zugeordnet werden. Unrealisierte Gewinne und Verluste aus der Folgebewertung werden im Eigenkapital unter Berücksichtigung latenter Steuern solange erfasst, bis diese Finanzinstrumente veräußert werden bzw. bis eine objektive Wertminderung eintritt. Beteiligungen, die in den Finanzanlagen ausgewiesen und nicht at Equity bewertet werden, stellen gegebenenfalls auch zur Veräußerung verfügbare Finanzinstrumente dar. Sie werden grundsätzlich zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Sofern jedoch kein aktiver Markt vorhanden ist und die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts nicht mit vertretbarem Aufwand erfolgen kann, erfolgt die Bewertung zu Anschaffungskosten. Soweit Hinweise auf niedrigere beizulegende Zeitwerte bestehen, werden diese angesetzt.

Kredite und Forderungen, bis zur Endfälligkeit gehaltene Finanzinstrumente sowie Finanzschulden werden, sofern sie nicht mit Sicherungsinstrumenten im Zusammenhang stehen, mit ihren fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Dabei handelt es sich zum Bilanzstichtag insbesondere um Termingeldanlagen und flüssige Mittel, Asset-Backed Commercial Papers, sonstige finanzielle Forderungen, Finanzgarantien, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Finanzschulden und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten.

Im Falle von gegebenen Finanzgarantien ist der Porsche SE Konzern zur Leistung von bestimmten Zahlungen verpflichtet, sofern ein Garantiennehmer seine finanziellen Verpflichtungen nicht erfüllt. Für Finanzgarantien wird die Nettodarstellung gewählt. Damit werden die Haftungsvergütungen erst zu dem Zeitpunkt erfasst, zu dem sie fällig sind. Der Ausweis erfolgt unter den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten bzw. unter den sonstigen Verbindlichkeiten. Erst im Falle einer wahrscheinlichen Inanspruchnahme aus einer gegebenen Finanzgarantie erfolgt die Passivierung. Eine Passivierung war weder im Geschäftsjahr 2016 noch im Vorjahr erforderlich.

Bei finanziellen Vermögenswerten erfolgt ein Wertminderungstest, falls objektive Anhaltspunkte für eine nachhaltige Wertminderung erkennbar sind. Ein Wertminderungsaufwand wird sofort ergebniswirksam erfasst.

Bei signifikanten Einzelforderungen werden nach einheitlichen Maßstäben Einzelwertberichtigungen in Höhe des bereits eingetretenen Ausfalls (incurred loss) gebildet. Ein potenzieller Wertminderungsbedarf wird bei Vorliegen verschiedener Tatsachen wie Zahlungsverzug über einen bestimmten Zeitraum, Einleitung von Zwangsmaßnahmen, drohende Zahlungsunfähigkeit oder Überschuldung, Beantragung oder Eröffnung eines Insolvenzverfahrens oder Scheitern von Sanierungsmaßnahmen angenommen.

Wertberichtigungen auf Forderungen werden regelmäßig auf separaten Wertberichtigungskonten erfasst.

Der Buchwert von zur Veräußerung verfügbaren Finanzinstrumenten ist bei Vorliegen von objektiven Hinweisen auf eine nachhaltige Wertminderung auf seine Werthaltigkeit zu testen. Bei Eigenkapitalinstrumenten wird unter anderem ein signifikantes (mehr als 20 %) oder dauerhaftes (mehr als 10 % der durchschnittlichen Marktpreise über ein Jahr) Absinken des Zeitwerts unter die Anschaffungskosten als Hinweis auf eine Wertminderung angenommen. Sofern eine nachhaltige Wertminderung vorliegt, wird bei einem zur Veräußerung verfügbaren Finanzinstrument der kumulierte Verlust, der sich als Unterschiedsbetrag aus den Anschaffungskosten und dem derzeitigen beizulegenden Zeitwert abzüglich eines etwaigen in Bezug auf dieses Finanzinstrument bereits in vorherigen Geschäftsjahren erfolgswirksam verbuchten Wertminderungsaufwands ergibt, aus dem kumulierten übrigen Eigenkapital ausgebucht und erfolgswirksam erfasst. Eine Wertaufholung zu einem späteren Zeitpunkt wird für Schuldinstrumente durch eine erfolgswirksame Zuschreibung berücksichtigt, bei Eigenkapitalinstrumenten wird diese Wertaufholung erfolgsneutral direkt im Eigenkapital erfasst.

#### **Derivative Finanzinstrumente**

Derivative Finanzinstrumente werden grundsätzlich erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert erfasst und in den Folgeperioden jeweils mit dem beizulegenden Zeitwert neu bewertet.

Sobald die Vorgaben des IAS 39 zur Bilanzierung des Hedge Accounting erfüllt sind, werden die derivativen Finanzinstrumente ab diesem Zeitpunkt entweder als Fair Value oder als Cash-flow Hedge designiert. Ansonsten werden sie der Kategorie „zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten“ zugeordnet.

Bei einem Fair Value Hedge wird der beizulegende Zeitwert eines bilanzierten Vermögenswerts, einer bilanzierten Verbindlichkeit oder einer nicht bilanzierten festen Verpflichtung gesichert. Dabei werden die Veränderungen der Marktbewertung des Sicherungsinstruments und der gesicherte Risikoanteil der Grundgeschäfte erfolgswirksam erfasst. Sofern der Fair Value Hedge beendet wird, erfolgt für Finanzinstrumente, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, eine erfolgswirksame Auflösung der Anpassung des Buchwerts des Grundgeschäfts aus der Fair Value Hedge-Bilanzierung über die Restlaufzeit des Grundgeschäfts. Beim Fair Value Hedge auf Portfoliobasis entspricht die Bilanzierung der Änderungen des beizulegenden Zeitwerts der Bilanzierung von Fair Value Hedges auf Einzelgeschäftsbasis. Bewertungsänderungen der Sicherungsgeschäfte und Grundgeschäfte werden ergebniswirksam erfasst.

Bei einem Cashflow Hedge werden Risiken aus hochwahrscheinlichen zukünftigen Zahlungsströmen abgesichert. Dabei werden Sicherungsinstrumente nur insoweit in das Hedge Accounting einbezogen, als sie Wertänderungen der Zahlungsströme der gesicherten Grundgeschäfte kompensieren. Der unwirksame Teil wird sofort erfolgswirksam erfasst. Die in das Cashflow Hedge-Accounting einbezogenen Wertänderungen werden erfolgsneutral direkt im Eigenkapital unter Berücksichtigung latenter Steuern erfasst. Mit Eintritt des Grundgeschäfts erfolgt die Umbuchung in die Gewinn- und Verlustrechnung. Wird mit dem Eintritt einer erwarteten Transaktion nicht länger gerechnet, werden die zuvor direkt im Eigenkapital erfassten kumulierten Gewinne bzw. Verluste erfolgswirksam ausgebucht.

#### **Saldierung von Finanzinstrumenten**

Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten werden nur dann in der Bilanz saldiert dargestellt, wenn zum gegenwärtigen Zeitpunkt ein Rechtsanspruch besteht, die erfassten Beträge miteinander zu verrechnen und beabsichtigt ist, den Ausgleich auf Nettobasis herbeizuführen oder gleichzeitig mit der Realisation des betreffenden Vermögenswerts die zugehörige Verbindlichkeit abzulösen.

#### **Termingeldanlagen**

Bei den Termingeldanlagen handelt es sich um Geldanlagen mit einer ursprünglichen Laufzeit von mehr als drei Monaten.

#### **Flüssige Mittel**

Bei den flüssigen Mitteln handelt es sich um Schecks, Kassenbestände und Guthaben bei Kreditinstituten mit einer ursprünglichen Laufzeit von bis zu drei Monaten. Dieser Posten kann gegebenenfalls auch flüssige Mittel enthalten, über die der Porsche SE Konzern nicht uneingeschränkt verfügen kann.

### **Latente Steuern**

Aktive latente Steuern werden grundsätzlich für steuerlich abzugsfähige temporäre Differenzen zwischen den Wertansätzen der Steuerbilanz und der Konzernbilanz (unter Berücksichtigung von temporären Differenzen aus der Konsolidierung) sowie auf steuerliche Verlustvorträge und Steuerguthaben erfasst, sofern damit zu rechnen ist, dass sie genutzt werden können. Passive latente Steuern werden grundsätzlich für sämtliche zu versteuernde temporäre Differenzen zwischen den Wertansätzen der Steuerbilanz und der Konzernbilanz gebildet (Temporary-Konzept). Latente Steuerschulden aus zu versteuernden temporären Differenzen im Zusammenhang mit Beteiligungen an Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen und Anteilen an Gemeinschaftsunternehmen werden nicht angesetzt, sofern der zeitliche Verlauf der Umkehrung der temporären Differenzen gesteuert werden kann und es wahrscheinlich ist, dass sich die temporären Unterschiede in absehbarer Zeit nicht umkehren werden.

Für aktive latente Steuern, deren Realisierung in einem überschaubaren Zeitraum nicht mehr zu erwarten ist, werden Wertberichtigungen vorgenommen. Nicht angesetzte latente Steueransprüche werden überprüft und in dem Umfang aktiviert, in dem es wahrscheinlich geworden ist, dass künftige zu versteuernde Ergebnisse deren Realisation ermöglichen.

Für die Bewertung der latenten Steuern werden die Steuersätze zum Realisationszeitpunkt zugrunde gelegt, die auf Basis der aktuellen Rechtslage in den einzelnen Ländern gelten oder erwartet werden. Latente Steuern werden nicht abgezinst.

Der Ausweis latenter Steuern, die sich auf direkt im Eigenkapital erfasste Posten beziehen, erfolgt im Eigenkapital. Aktive und passive latente Steuern werden miteinander verrechnet, wenn Konzerngesellschaften einen einklagbaren Anspruch zur Aufrechnung der tatsächlichen Steuererstattungsansprüche gegen tatsächliche Steuerschulden haben und diese sich auf Ertragsteuern des gleichen Steuersubjekts beziehen, die von der gleichen Steuerbehörde erhoben werden.

### **Tatsächliche Steuern**

Die tatsächlichen Steuererstattungsansprüche und Steuerschulden für die laufende und für frühere Perioden werden mit dem Betrag bemessen, in dessen Höhe eine Erstattung von der Steuerbehörde bzw. eine Zahlung an die Steuerbehörde erwartet wird. Der Berechnung des Betrags werden die Steuersätze und Steuergesetze zugrunde gelegt, die zum Bilanzstichtag gelten. Soweit ersichtlich, wurde in ausreichendem Umfang Vorsorge für mögliche, die Vergangenheit betreffende Steuerverpflichtungen gebildet. Dabei wurden eine Vielzahl von Faktoren wie beispielsweise Erkenntnisse aus steuerlichen Außenprüfungen, die Auslegung, Kommentierung und Rechtsprechung zur jeweiligen Steuergesetzgebung sowie Erfahrungen der Vergangenheit zugrunde gelegt.

Tatsächliche Steuern, die sich auf Posten beziehen, die direkt im Eigenkapital erfasst werden, werden ebenfalls direkt im Eigenkapital erfasst.

### **Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen**

Die versicherungsmathematische Bewertung der Pensionsrückstellungen beruht auf dem in IAS 19 vorgeschriebenen Anwartschaftsbarwertverfahren („Projected Unit Credit Method“) für leistungsorientierte Zusagen auf Altersversorgung. Bei diesem Verfahren werden neben den am Bilanzstichtag bekannten Renten und erworbenen Anwartschaften auch künftig zu erwartende Steigerungen von Gehältern und Renten berücksichtigt. Die Berechnung der Pensionsverpflichtungen beruht auf versicherungsmathematischen Gutachten unter Berücksichtigung biometrischer Rechnungsgrundlagen. Der Zinssatz, der zur Abzinsung der Rückstellungen verwendet wird, wird ausgehend von der Rendite langfristiger erstrangiger Unternehmensanleihen am Bilanzstichtag bestimmt. Neubewertungen werden unter Berücksichtigung latenter Steuern erfolgsneutral in den Gewinnrücklagen erfasst.

Sofern Pensionsverpflichtungen durch Planvermögen rückgedeckt werden, werden diese saldiert ausgewiesen. Bei der Bewertung der Pensionsrückstellungen und der Ermittlung der Pensionskosten wird die defined benefit obligation zugrunde gelegt. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste des Plans werden unter Berücksichtigung von latenten Steuern erfolgsneutral erfasst. Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand wird sofort erfolgswirksam erfasst. Der Dienstzeitaufwand wird im Personalaufwand ausgewiesen, die Nettozinsen aus Rückstellungszuführung und Erträgen aus Planvermögen werden in den Finanzierungsaufwendungen erfasst.

### **Sonstige Rückstellungen**

Sonstige Rückstellungen werden gebildet, wenn aus einem Ereignis der Vergangenheit eine gegenwärtige rechtliche oder faktische Verpflichtung gegenüber Dritten besteht, die künftig wahrscheinlich zu einem Abfluss von Ressourcen führt und dieser Abfluss verlässlich geschätzt werden kann. Rückstellungen werden grundsätzlich unter Berücksichtigung aller erkennbaren Risiken zum voraussichtlichen Erfüllungsbetrag bewertet. Der Erfüllungsbetrag wird auf Basis der bestmöglichen Schätzung berechnet und umfasst auch die erwarteten Kostensteigerungen.

Versicherungsverträge werden nach den Vorschriften des IFRS 4 bilanziert. Das in Rückdeckung genommene Versicherungsgeschäft wird jahrgenau ohne Zeitverzögerung bilanziert; Rückstellungen werden grundsätzlich nach den vertragsgemäßen Aufgaben der Zedenten gebildet. Für die Ermittlung einer Schadensrückstellung werden Schätzmethoden auf Grundlage von Annahmen über die weitere Schadensentwicklung angewendet.

Für Prozesskosten bei Passivprozessen werden Rückstellungen in Höhe der erwarteten Anwalts- und Verfahrenskosten gebildet. Schadensersatzverpflichtungen oder Sanktionen werden im Rahmen der Bewertung nur dann berücksichtigt, wenn deren Eintritt aus Sicht des Porsche SE Konzerns wahrscheinlich ist.

Anfallende Zinsen auf Steuerverpflichtungen werden basierend auf der jeweils berechneten Steuerverpflichtung in Höhe ihres bestmöglichen Schätzbetrags bzw. in Höhe der sich aus Bescheiden ergebenden Zahlungsverpflichtung separat in den sonstigen Rückstellungen bzw. den sonstigen Verbindlichkeiten erfasst.

Langfristige Rückstellungen werden mit ihrem auf den Bilanzstichtag abgezinsten Erfüllungsbetrag angesetzt. Als Zinssatz wird ein Zinssatz vor Steuern verwendet, der die aktuellen Markterwartungen im Hinblick auf den Zinseffekt sowie die für den Sachverhalt spezifischen Risiken widerspiegelt. Der aus der Aufzinsung entstehende Zinsaufwand wird in den Finanzierungsaufwendungen ausgewiesen.

Rückstellungen werden nicht mit Erstattungsansprüchen gegenüber Dritten verrechnet. Erstattungsansprüche werden in den sonstigen Vermögenswerten separat ausgewiesen, wenn so gut wie sicher ist, dass der Porsche SE Konzern die Erstattung bei Erfüllung der Verpflichtung erhält.

Abgegrenzte Schulden werden nicht unter den Rückstellungen, sondern sachverhaltsbezogen unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen bzw. unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

#### **Verbindlichkeiten**

Langfristige Verbindlichkeiten werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert. Differenzen zwischen historischen Anschaffungskosten und dem Rückzahlungsbetrag werden entsprechend der Effektivzinsmethode berücksichtigt. Kurzfristige Verbindlichkeiten werden mit ihrem Rückzahlungs- oder Erfüllungsbetrag angesetzt.

#### **Zuwendungen der öffentlichen Hand**

Zuwendungen der öffentlichen Hand für Vermögenswerte werden vom Buchwert abgesetzt und mittels eines reduzierten Abschreibungsbetrags über die Lebensdauer des abschreibungsfähigen Vermögenswerts im Gewinn oder Verlust erfasst. Soweit ein Anspruch auf eine Zuwendung nachträglich entsteht, wird der auf frühere Perioden entfallende Betrag der Zuwendung erfolgswirksam vereinnahmt. Zuwendungen der öffentlichen Hand, die den Konzern für entstandene Aufwendungen kompensieren, werden in der Periode erfolgswirksam in den Posten erfasst, in denen auch die zu kompensierenden Aufwendungen anfallen. Weder im Geschäftsjahr 2016 noch im Geschäftsjahr 2015 wurden im Porsche SE Konzern Zuwendungen der öffentlichen Hand erfasst.

#### **Erträge und Aufwendungen**

Erträge werden grundsätzlich erfasst, wenn es wahrscheinlich ist, dass der wirtschaftliche Nutzen dem Konzern zufließen wird und die Höhe der Erträge verlässlich ermittelt werden kann.

Die Erfassung von Erträgen aus dem Verkauf von Produkten erfolgt grundsätzlich erst zu dem Zeitpunkt, zu dem die mit dem Eigentum an den verkauften Waren und Erzeugnissen verbundenen maßgeblichen Chancen und Risiken auf den Käufer übergegangen sind, der Betrag der Erlöse verlässlich bestimmt und von dessen Begleichung ausgegangen werden kann. Die Erträge werden abzüglich der Erlösschmälerungen (Skonti, Preisnachlässe, Kundenboni und Rabatte) ausgewiesen. Erträge aus Kundenfinanzierung und Finanzierungsleasing werden unter



Berücksichtigung der Effektivzinsmethode realisiert und unter den Umsatzerlösen ausgewiesen. Bei der Vergabe von un- oder unterverzinslichen Fahrzeugfinanzierungen werden die Umsatzerlöse um gewährte Zinsvorteile gekürzt. Erlöse aus Operating-Leasingverhältnissen werden linear über die Vertragslaufzeit vereinnahmt. Umsätze aus verlängerter Gewährleistung oder Wartungsverträgen werden erfasst, wenn die Waren geliefert oder die Dienstleistungen erbracht wurden. Bei Vorauszahlungen erfolgt die Realisation der abgegrenzten Erträge proportional zum erwarteten Kostenanfall auf Basis von Erfahrungswerten. Sofern Erfahrungswerte nur unzureichend vorliegen, werden die Erträge linear über die Laufzeit verteilt. Sofern die erwarteten Kosten die abgegrenzten Umsatzerlöse übersteigen, wird ein Verlust aus den jeweiligen Verträgen erfasst.

Erlöse aus Vermögenswerten, für die eine Rückkaufverpflichtung (Buy-back-Verträge) besteht, werden erst dann realisiert, wenn die Vermögenswerte den Konzern endgültig verlassen haben. Wurde bei Vertragsschluss ein fester Rückkaufspreis vereinbart, erfolgt eine Ertragsrealisation des Unterschiedsbetrags zwischen Verkaufs- und Rückkaufspreis rätierlich über die Vertragslaufzeit. Bis zu diesem Zeitpunkt sind die Vermögenswerte bei kurzfristigen Vertragslaufzeiten in den Vorräten und bei langfristigen Vertragslaufzeiten in den vermieteten Vermögenswerten bilanziert.

Grundsätzlich werden Erträge für jeden Geschäftsvorfall separat erfasst. Sofern indes mehrere Geschäftsvorfälle in einer Art und Weise miteinander verknüpft sind, dass die wirtschaftlichen Auswirkungen ohne Bezugnahme auf die Gesamtheit dieser Geschäftsvorfälle nicht verständlich zu erfassen sind, werden die Kriterien zur Ertragsrealisation auf diese Geschäftsvorfälle gemeinsam angewendet.

Kundenspezifische Fertigungsaufträge werden nach ihrem Leistungsfortschritt (percentage of completion method) bilanziert. Nach dieser Methode werden anteilige Erlöse und Kosten entsprechend dem am Bilanzstichtag erreichten Leistungsfortschritt ausgewiesen. Grundlage sind die mit dem Kunden vereinbarten Auftragserlöse und die erwarteten Auftragskosten. Der Grad der Fertigstellung errechnet sich in der Regel aus dem Anteil der bis zum Bilanzstichtag angefallenen Auftragskosten an den insgesamt erwarteten Auftragskosten (cost to cost method). In einigen Einzelfällen, insbesondere wenn es sich um neuartige und komplexe Aufträge handelt, wird der Leistungsfortschritt anhand vertraglich vereinbarter Meilensteine (milestone method) festgelegt. Sofern das Ergebnis eines kundenspezifischen Fertigungsauftrags noch nicht ausreichend sicher ist, wird der Erlös nur in Höhe der angefallenen Auftragskosten erfasst (zero profit margin method). In der Bilanz werden die nach dem Leistungsfortschritt als Umsatz realisierten Auftragsteile nach Abzug erhaltener Anzahlungen in den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen berücksichtigt. Erwartete Verluste aus kundenspezifischen Fertigungsaufträgen werden sofort in voller Höhe als Aufwand berücksichtigt, indem aktivierte Vermögenswerte wertberichtigt und gegebenenfalls auch Rückstellungen gebildet werden.

Zinserträge und -aufwendungen werden bei zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten sowie bei verzinslichen zur Veräußerung gehaltenen Wertpapieren unter Anwendung der Effektivzinsmethode ermittelt.

Dividendenerträge werden mit der Entstehung des Rechtsanspruchs auf Zahlung erfasst.

Die produktionsbezogenen Aufwendungen werden mit der Lieferung bzw. der Inanspruchnahme der Leistung, alle sonstigen Aufwendungen werden im Zeitpunkt ihres Anfalls als Aufwand erfasst. Dies gilt auch für nicht aktivierungsfähige Entwicklungskosten.

### **Eventualschulden und Eventualforderungen**

Eventualschulden stellen mögliche Verpflichtungen gegenüber Dritten dar, die aus vergangenen Ereignissen resultieren und deren Existenz durch das Eintreten oder Nichteintreten eines oder mehrerer unsicherer künftiger Ereignisse, die nicht vollständig unter der Kontrolle des berichtenden Unternehmens stehen, erst noch bestätigt werden muss. Des Weiteren entstehen Eventualschulden aus einer gegenwärtigen Verpflichtung, die auf vergangenen Ereignissen beruht, die jedoch nicht bilanziert wird, weil der Abfluss von Ressourcen mit unter 50 % eingeschätzt wird bzw. die Höhe der Verpflichtung nicht ausreichend verlässlich geschätzt werden kann. Eventualschulden werden betragsmäßig nur in den Fällen angegeben, wenn sie bewertbar sind und wenn die Wahrscheinlichkeit des Abflusses von Ressourcen von der Unternehmensleitung nicht als unwahrscheinlich („remote“, d.h. unter 10 %) eingestuft wird. Eine verbale Erläuterung der Eventualschulden erfolgt, wenn sie nicht bewertbar sind und wenn die Wahrscheinlichkeit des Abflusses von Ressourcen von der Unternehmensleitung nicht als unwahrscheinlich („remote“, d.h. unter 10 %) eingestuft wird.

Eine Eventualforderung ist ein möglicher Vermögenswert, der aus vergangenen Ereignissen resultiert und dessen Existenz durch das Eintreten oder Nichteintreten eines oder mehrerer unsicherer künftiger Ereignisse erst noch bestätigt wird, die nicht vollständig unter der Kontrolle der Gesellschaft stehen. Eventualforderungen werden nicht als Vermögenswert erfasst, da dadurch Erträge erfasst würden, die möglicherweise nie realisiert werden. Ist die Realisation von Erträgen jedoch so gut wie sicher, ist der betreffende Vermögenswert nicht mehr als Eventualforderung anzusehen und die Erfassung als Vermögenswert angemessen. Eine Erläuterung in den Anhangangaben wird vorgenommen, wenn der Zufluss wirtschaftlichen Nutzens wahrscheinlich ist.

### **Schätzungen und Beurteilungen des Managements**

Zur Erstellung des Konzernabschlusses sind bis zu einem gewissen Grad Ermessensentscheidungen und Schätzungen notwendig, die sich auf Ansatz, Bewertung und Ausweis der Vermögenswerte, Schulden, Erträge und Aufwendungen sowie Eventualforderungen und Eventualschulden auswirken. Dabei werden sämtliche aktuell verfügbaren Erkenntnisse berücksichtigt.

Die wesentlichen Sachverhalte, die von Schätzungen auf Ebene der Beteiligungsunternehmen betroffen sind und daher das at Equity-Ergebnis beeinflussen, sind die Bewertung von nicht an einem aktiven Markt gehandelten Optionen auf Unternehmensanteile, die Ermittlung von beizulegenden Zeitwerten für Vermögenswerte und Schulden im Rahmen von Kaufpreisallokationen, für die keine beobachtbaren Marktwerte vorhanden sind, sowie die Überprüfung der Werthaltigkeit finanzieller und nicht-finanzieller Vermögenswerte wie z. B. Geschäfts- oder Firmenwerte, Markennamen, aktivierte Entwicklungskosten, Spezialwerkzeuge, Forderungen aus Finanzdienstleistungen, vermieteter Vermögenswerte oder at Equity-Beteiligungen. Darüber hinaus stellen auf



dieser Ebene Rechtsstreitigkeiten, mit der Dieseldisput thematik verbundene rechtliche Risiken, Nutzungsdauern, Zuwendungen der öffentlichen Hand, aktive latente Steuern, in den Verbindlichkeiten erfasste Andienungs- bzw. Ausgleichsansprüche, die Bewertung der Pensionsrückstellungen sowie die Bewertung von Gewährleistungs- und sonstigen Rückstellungen Bereiche mit Schätzungsunsicherheiten dar.

Wesentliche Sachverhalte, die darüber hinaus von Schätzungen auf Ebene der Porsche SE betroffen sind, stellen insbesondere die Ermittlung eines möglichen Wertminderungs- und Wertaufholungsbedarfs für Beteiligungsbuchwerte (hierzu wird auf Anhangangabe [11] verwiesen), die Ermittlung von beizulegenden Zeitwerten für Vermögenswerte und Schulden im Rahmen von Kaufpreisallokationen für zusätzlich erworbene at Equity bewertete Anteile (auf Anhangangabe [5] wird verwiesen), die Beurteilung steuerlicher Verlustvorträge, die Bewertung von Steuer- und sonstigen Rückstellungen sowie Eventualschulden dar (hierzu wird insbesondere auf Anhangangaben [8] und [19] sowie auf die Erläuterungen zu Rechtsstreitigkeiten in Anhangangabe [25] verwiesen).

Die Buchwerte der von Schätzungen betroffenen Vermögenswerte und Schulden können den Aufgliederungen der einzelnen Bilanzposten entnommen werden.

Die wesentlichen Sachverhalte, die Ermessensentscheidungen betreffen, beziehen sich auf die Festlegung von Indikatoren, die auf eine Wertminderung von assoziierten Unternehmen hindeuten, sowie den Ansatz von tatsächlichen und aktiven latenten Steuern (auf Anhangangaben [8] und [19] wird verwiesen), Rückstellungen und Eventualschulden (hierzu wird insbesondere auf Erläuterungen zu Rechtsstreitigkeiten in Anhangangabe [25] verwiesen). Auf Ebene der Beteiligungsunternehmen stellen darüber hinaus zusätzlich die Parameter, die für die Bewertung von nicht an einem aktiven Markt gehandelten Optionen und für die Werthaltigkeitstests der einzelnen Arten von Vermögenswerten zugrunde gelegt werden, sowie der Ansatz von Rückstellungen wesentliche Ermessensentscheidungen dar.

Ein besonders hervorzuhebender Sachverhalt, dessen Bilanzierung sowohl mit Schätz- als auch mit Ermessensunsicherheiten behaftet ist und somit eine wesentliche Auswirkung auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns haben kann, stellt die im September 2015 bekannt gewordene Dieseldisput thematik dar. Von der Dieseldisput thematik ist die Porsche SE einerseits an deren Auswirkungen auf Ebene des Volkswagen Konzerns mittelbar über ihre Beteiligung an der Volkswagen AG, andererseits unmittelbar aufgrund gegen sie geltend gemachter juristischer Ansprüche betroffen. Zudem sind steuerliche Sachverhalte bei der Porsche SE mit Schätz- und Ermessensunsicherheiten behaftet.

### Auswirkungen der Dieseldematik auf Ebene des Volkswagen Konzerns

Der Volkswagen Konzern hatte im Geschäftsjahr 2015 direkt mit der Dieseldematik im Zusammenhang stehende Aufwendungen in Höhe von insgesamt 16,2 Mrd. € im operativen Ergebnis erfasst. Dies erfolgte überwiegend durch die Einstellung von Rückstellungen zur Durchführung von Feldmaßnahmen (Servicemaßnahmen und Rückrufe) beziehungsweise Rückkäufen in Höhe von 7,8 Mrd. € sowie mit 7,0 Mrd. € für Rechtsrisiken. Im Geschäftsjahr 2016 waren im Volkswagen Konzernabschluss in diesem Zusammenhang zusätzliche Aufwendungen in Höhe von 6,4 Mrd. € zu erfassen. Diese resultieren mit 5,1 Mrd. € aus gestiegenen Aufwendungen aus Rechtsrisiken, mit 0,4 Mrd. € aus höheren Gewährleistungskosten, mit 0,5 Mrd. € aus spezifischen Vertriebsprogrammen sowie Wertberichtigungen auf Vorräte in Höhe von 0,3 Mrd. € und auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen in Höhe von 0,3 Mrd. €, denen Zuschreibungen im lang- und kurzfristigen Vermietvermögen von 0,1 Mrd. € gegenüber stehen. Die außerplanmäßigen Abschreibungen auf das Anlagevermögen resultieren im Wesentlichen aus verringerten Nutzungswerten verschiedener Produkte im Segment Pkw aufgrund von erwarteten Volumenrückgängen. Daneben waren für die im Rahmen der Vergleichsvereinbarungen über einen Zeitraum von 10 Jahren zugesagten Investitionen von insgesamt 2,0 Mrd. USD in die Infrastruktur für Null-Emissionsfahrzeuge sowie in Initiativen, die den entsprechenden Zugang und die Sensibilisierung für diese Technologien fördern, Vorsorgen von 0,3 Mrd. € zu bilden. Gegenläufig wirkten sich nicht in Anspruch genommene Vorsorgen für Rechtsrisiken und Vertriebsmaßnahmen in Höhe von insgesamt 0,5 Mrd. € aus. Der Volkswagen Konzern hat hinsichtlich der ausstehenden Verpflichtungen in Fremdwährung begonnen, Kurssicherungsgeschäfte abzuschließen. Die stichtagsbezogene Umrechnung der Fremdwährungsrückstellungen hat nach Kurssicherung zu Aufwendungen von 0,2 Mrd. € geführt.

Die nachfolgend beschriebenen, aus der Dieseldematik resultierenden erheblichen rechtlichen Risiken können in besonderem Maße Einfluss auf Schätzungen und Ermessensunsicherheiten auf Ebene des Volkswagen Konzerns nehmen.

Am 18. September 2015 informierte die US-amerikanische Umweltschutzbehörde Environmental Protection Agency (EPA) in einer „Notice of Violation“ die Öffentlichkeit, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NO<sub>x</sub>)-Emissionen festgestellt wurden. Volkswagen wird vorgeworfen, bei bestimmten Vierzylinder-Dieselmotoren der Baujahre 2009 bis 2015 im Prüfstandbetrieb mittels einer nicht angegebenen Motorsteuerungssoftware die US-amerikanischen Vorgaben zu NO<sub>x</sub>-Emissionen umgangen zu haben, um die Zulassungsbedingungen zu erfüllen. Die Umweltbehörde des US-Bundesstaates Kalifornien California Air Resources Board (CARB) kündigte im gleichen Zusammenhang eigene Untersuchungen an.

Volkswagen räumte in diesem Zusammenhang Unregelmäßigkeiten ein. In seiner Ad-hoc-Mitteilung vom 22. September 2015 informierte der Volkswagen Konzern darüber, dass in weltweit rund elf Mio. Fahrzeugen mit bestimmten Dieselmotoren auffällige Abweichungen zwischen Prüfstandswerten und realem Fahrbetrieb festgestellt wurden. Weit überwiegend handelt es sich um Euro-5-Motoren des Typs EA 189. Am 2. November 2015 gab die EPA ebenfalls in Form einer „Notice of Violation“ bekannt, dass auch bei der Software von Fahrzeugen mit Dieselmotoren vom Typ V6 TDI mit 3,0 Liter Hubraum Unregelmäßigkeiten aufgedeckt worden seien. Auch in

diesem Zusammenhang kündigte die CARB eigene Untersuchungen an. Audi bestätigte, dass mindestens drei Auxiliary Emission Control Devices im Rahmen der US-Zulassungsdokumentation nicht offengelegt worden waren. Betroffen sind in den USA und Kanada, wo für Fahrzeuge strengere Vorschriften in Bezug auf NO<sub>x</sub>-Grenzwerte als in anderen Teilen der Welt gelten, rund 113 Tsd. Fahrzeuge der Modelljahre 2009 bis 2016 mit bestimmten Sechszylinder-Dieselmotoren.

Das U.S. Department of Justice (DOJ) hat am 4. Januar 2016 im Auftrag der EPA eine Zivilklage gegen die Volkswagen AG, die AUDI AG sowie gegen weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns eingereicht. Die zivilrechtlich geltend gemachten Ansprüche basieren auf dem Vorwurf, durch den Einsatz von unzulässiger Software (Defeat Device) gegen das US-amerikanische Gesetz zur Reinhaltung der Luft, den Clean Air Act, verstoßen zu haben. Die Klage umfasst sowohl die Vier- als auch die Sechszylinder-Dieselmotoren. Am 12. Januar 2016 teilte die CARB mit, dass sie wegen vermeintlicher Verstöße gegen den California Health and Safety Code sowie gegen verschiedene CARB-Vorschriften Zivilstrafen beantragen würde.

Neben internen Untersuchungen hat die Volkswagen AG eine sogenannte „External Investigation“ bei der US-amerikanischen Anwaltskanzlei Jones Day in Auftrag gegeben. Es handelt sich dabei um eine unabhängige und umfangreiche Untersuchung zur Dieseldiagnostik. Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG trägt dafür Sorge, dass die Kanzlei ihre Aufklärungsarbeit unabhängig durchführen kann. Die Kanzlei Jones Day informiert die Gesellschaft und das DOJ laufend über die aktuellen Ergebnisse der Untersuchung und unterstützt die Volkswagen AG bei der Kooperation mit den Justizbehörden.

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG hat einen Sonderausschuss gebildet, der sämtliche Vorgänge in diesem Zusammenhang für den Aufsichtsrat koordiniert.

Durch Bescheide vom 15. Oktober 2015 hat das deutsche Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) den Marken Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge und SEAT für diejenigen Fahrzeuge aus der Gesamtzahl der rund elf Mio. betroffenen Dieselfahrzeuge, für die das KBA die entsprechende Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung erteilt hat, einen Rückruf für die Mitgliedsstaaten der EU (EU28) angeordnet. Am 10. Dezember 2015 erging eine ähnliche Entscheidung in Bezug auf Audi-Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189. Der dieser Anordnung zugrundeliegende Zeit- und Maßnahmenplan entspricht den zuvor von Volkswagen präsentierten Vorschlägen. Demnach werden die betroffenen Fahrzeuge, deren Gesamtzahl sich in den EU28-Staaten auf rund 8,5 Mio. beläuft, je nach technischer Komplexität der betreffenden Abstellmaßnahme seit Januar 2016 vom Volkswagen Konzern in die Service-Werkstätten zurückgerufen. Die Umfänge der Abstellmaßnahmen variieren je nach Motorvariante. Die technischen Lösungen umfassen je nach Bauweise und Modelljahr Software- und teilweise Hardware-Maßnahmen. Die Details dieser Maßnahmen für die dem Zuständigkeitsbereich des KBA unterliegenden Fahrzeuge des Volkswagen Konzerns sind in enger Zusammenarbeit mit dem KBA abgestimmt worden und waren von diesem vorab zu genehmigen. Lediglich die Freigabe der technischen Lösungen für 14 Tsd. Fahrzeuge steht noch aus.

Das spanische Industrieministerium hat im Geschäftsjahr 2016 die grundsätzlichen Freigaben zur Umrüstung der in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden Fahrzeuge der Marke SEAT erteilt.

Für die Marke ŠKODA ist als Typengenehmigungsbehörde die Vehicle Certification Agency in Großbritannien zuständig. Der Freigabeprozess für die ŠKODA Fahrzeuge ist noch nicht abgeschlossen. In einigen Ländern außerhalb der EU – unter anderem in der Schweiz, in Australien, in Südkorea, in Taiwan und in der Türkei – basiert die nationale Typengenehmigung auf einer vorherigen Anerkennung der EC/ECE-Typgenehmigung. Mit den Behörden dieser Staaten steht Volkswagen ebenfalls in engem Kontakt, um den Freigabeprozess abzuschließen. Ein intensiver Austausch erfolgt ferner mit den Behörden in den USA und Kanada. Auch dort bedürfen die von Volkswagen geplanten Maßnahmen für die Vier- und Sechszylinder-Dieselmotoren einer Genehmigung. Aufgrund deutlich strengerer NO<sub>x</sub>-Grenzwerte ist es in den USA und in Kanada eine größere technische Herausforderung, die Fahrzeuge so umzurüsten, dass alle gültigen Emissionsgrenzen eingehalten werden.

Mögliche Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von Volkswagen können sich im Wesentlichen in den folgenden Rechtsgebieten ergeben:

#### 1. Straf- und Verwaltungsverfahren weltweit (exklusive USA/Kanada)

Neben den ausgeführten Abstimmungsprozessen mit den jeweils zuständigen Zulassungsbehörden sind in einigen Ländern strafrechtliche Ermittlungsverfahren/Ordnungswidrigkeitenverfahren (so zum Beispiel durch die Staatsanwaltschaft in Braunschweig, Deutschland) und/oder Verwaltungsverfahren (so zum Beispiel durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht in Deutschland) eröffnet worden. Der Kernsachverhalt der strafrechtlichen Ermittlungsverfahren wird von der Staatsanwaltschaft in Braunschweig ermittelt. Ob und gegebenenfalls in welcher Höhe daraus am Ende Geldbußen für den Volkswagen Konzern resultieren, unterliegt zum aktuellen Zeitpunkt Einschätzungsrisiken. In der Mehrheit der Verfahren schätzt Volkswagen deren Erfolgswahrscheinlichkeit bisher mit unter 50 % ein. Für diese Fälle wurden im Konzernabschluss der Volkswagen AG Eventualverbindlichkeiten angegeben, soweit sie bewertbar sind und die Erfolgsaussichten nicht niedriger als 10 % eingeschätzt wurden.

#### 2. Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

In betroffenen Märkten besteht grundsätzlich die Möglichkeit von zivilrechtlichen Klagen von Kunden gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns. Zudem besteht die Möglichkeit, dass Importeure und Händler zum Beispiel im Wege des Regresses Ansprüche gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns geltend machen könnten. Dabei gibt es neben der Form von individuellen Klagen in verschiedenen Jurisdiktionen (nicht jedoch in Deutschland) auch die Form der Sammelklage, das heißt der kollektiven Geltendmachung von Individualansprüchen.

In diesem Zusammenhang sind derzeit verschiedene Klagen gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns anhängig.

Sammelverfahren gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns sind in verschiedenen Ländern, wie beispielsweise Argentinien, Australien, Belgien,

Brasilien, Israel, Italien, Großbritannien, Mexiko, Polen, Portugal und Taiwan anhängig. Die Sammelverfahren sind Klagen, mit denen unter anderem Schadensersatz geltend gemacht wird. Die Höhe dieser Ansprüche lässt sich aufgrund des frühen Stadiums der Verfahren noch nicht beziffern. In keinem der vorgenannten auf Schadensersatz gerichteten Verfahren wird von Volkswagen die Erfolgswahrscheinlichkeit der Kläger mit mehr als 50 % eingeschätzt. In Südkorea sind verschiedene Massenverfahren (bei einigen Individualklagen haben sich mehrere hundert Einzelkläger zusammengeschlossen) anhängig. Mit diesen Klagen werden Schadensersatzansprüche und die Rückabwicklung des Kaufvertrages inklusive der Rückzahlung des Kaufpreises geltend gemacht. Aufgrund der besonderen Marktumstände und der Besonderheiten des südkoreanischen Rechtssystems schätzt Volkswagen die Erfolgsaussichten der Kläger in den oben genannten südkoreanischen Massenverfahren im Vergleich zu anderen Rechtssystemen, abgesehen von den USA und Kanada, als grundsätzlich höher ein. Für die anhängigen Sammelverfahren wurden im Konzernabschluss der Volkswagen AG Eventualverbindlichkeiten angegeben, soweit sie bewertbar sind und die Erfolgsaussichten nicht als unwahrscheinlich eingeschätzt wurden. In geringem Umfang waren Rückstellungen zu bilden.

Darüber hinaus sind Einzelklagen und ähnliche Verfahren gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in zahlreichen Ländern anhängig. In Deutschland sind ca. 1.300, in Italien und Spanien im niedrigen dreistelligen Bereich und in Frankreich, Irland und Österreich sind jeweils im zweistelligen Bereich Einzelklagen anhängig, die meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung des Kaufvertrags gerichtet sind. In der weit überwiegenden Zahl der Einzelklageverfahren wird die Erfolgswahrscheinlichkeit der Kläger von Volkswagen bisher mit unter 50 % eingeschätzt, für diese Klagen wurden im Konzernabschluss der Volkswagen AG Eventualverbindlichkeiten angegeben, soweit sie bewertbar sind und die Erfolgsaussichten nicht als unwahrscheinlich eingeschätzt wurden.

In welcher Größenordnung und mit welchen Erfolgsaussichten Kunden zukünftig über die bestehenden Klagen hinaus von der Möglichkeit einer Klageerhebung Gebrauch machen, kann derzeit nicht eingeschätzt werden.

Mittlerweile hat das KBA – abgesehen von 14 Tsd. Fahrzeugen – für sämtliche freigegebenen Cluster (Fahrzeuggruppen) festgestellt, dass mit der Umsetzung der technischen Lösungen keine nachteiligen Veränderungen hinsichtlich des Kraftstoffverbrauchs, der Motorleistung, des Drehmoments und der Geräuschemissionen verbunden sind. Der Volkswagen Konzern arbeitet nun mit Hochdruck an der Umsetzung der technischen Lösungen im Feld. Die Umsetzung der technischen Maßnahmen hat bereits im Januar 2016 begonnen.

### 3. Anlegerklagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

Anleger aus Deutschland und dem Ausland haben gegen die Volkswagen AG Schadensersatzklagen wegen behaupteter Kursverluste in Folge angeblichen Fehlverhaltens bei der Kapitalmarktkommunikation im Zusammenhang mit der Dieseldematik erhoben.

Die überwiegende Mehrheit dieser Anlegerklagen ist derzeit beim Landgericht Braunschweig anhängig. Am 5. August 2016 entschied das Landgericht Braunschweig über die Vorlage von

gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen mit Relevanz für die am Landgericht Braunschweig anhängigen Anlegerklagen an das Oberlandesgericht Braunschweig zum Erlass von Musterentscheidungen nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz. Auf diese Weise soll in einem Verfahren eine für diese Klagen bindende Entscheidung hinsichtlich aller gemeinsamer Sachverhalts- und Rechtsfragen durch das Oberlandesgericht Braunschweig getroffen werden. Alle beim Landgericht Braunschweig erhobenen Klagen werden bis zur Entscheidung über die vorgelegten Fragen ausgesetzt, sofern sie nicht aus Gründen abgewiesen werden können, die unabhängig von den in den Musterverfahren zu entscheidenden Fragen sind. Die Entscheidung über die gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen in dem Musterverfahren sind für alle anhängigen Klagen verbindlich, die entsprechend ausgesetzt wurden.

Am Landgericht Stuttgart sind weitere Klagen gegen die Volkswagen AG und Porsche Automobil Holding SE als Gesamtschuldner eingereicht worden. Es ist derzeit noch offen, ob in Bezug auf diese Klagen ein Musterverfahren eingeleitet wird und ob dieses vor dem Oberlandesgericht Stuttgart durchgeführt oder an das Oberlandesgericht Braunschweig verwiesen wird.

Weitere Anlegerklagen sind bei verschiedenen Gerichten in Deutschland sowie in Österreich und den Niederlanden eingereicht worden.

Insgesamt sind Volkswagen bisher Anlegerklagen, gerichtliche Mahnanträge und Güteanträge mit geltend gemachten Ansprüchen in Höhe von ungefähr 9 Mrd. € zugestellt worden. Volkswagen ist unverändert der Auffassung, seine kapitalmarktrechtlichen Pflichten ordnungsgemäß erfüllt zu haben, sodass für diese Anlegerklagen keine Rückstellungen gebildet wurden. Soweit die Erfolgsaussichten nicht niedriger als 10 % eingeschätzt wurden, wurden im Konzernabschluss der Volkswagen AG Eventualverbindlichkeiten angegeben.

#### 4. Verfahren in den USA/Kanada

Nach der Veröffentlichung der „Notices of Violation“ durch die EPA sind die Volkswagen AG und weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns Gegenstand von eingehenden Untersuchungen, laufenden Ermittlungen (zivil- und strafrechtlich) und Zivilprozessen. Die Volkswagen AG und weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns haben Vorladungen und Anfragen seitens staatlicher Attorney Generals und anderer Regierungsbehörden erhalten und reagieren auf diese Untersuchungen und Anfragen.

Überdies kommen in Bezug auf die in den „Notices of Violation“ der EPA beschriebenen Vorgänge an verschiedenen Stellen Rechtsstreitigkeiten auf die Volkswagen AG und weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in den USA/Kanada zu.

Eine Vielzahl vermeintlicher Sammelklagen seitens betroffener Kunden und Händler sind bei US-Bundesgerichten eingereicht und zur vorprozessualen Koordination an ein Bundesgericht im Bundesstaat Kalifornien verwiesen worden.

Am 4. Januar 2016 reichte das DOJ, Civil Division, im Auftrag der EPA eine Zivilklage gegen die Volkswagen AG, die AUDI AG und bestimmte weitere Gesellschaften des Volkswagen



Konzerns ein. Mit der Klage werden gesetzliche Sanktionen gemäß dem U.S. Clean Air Act sowie ein bestimmter Unterlassungsanspruch beantragt; die Klage wurde zur vorprozessualen Koordination an ein Bundesgericht im Bundesstaat Kalifornien verwiesen.

Am 12. Januar 2016 teilte die CARB mit, dass sie wegen vermeintlicher Verstöße gegen den California Health and Safety Code sowie gegen verschiedene CARB-Vorschriften Zivilstrafen beantragen würde.

Im Juni 2016 informierte Volkswagen darüber, dass die Volkswagen AG, die Volkswagen Group of America, Inc. sowie bestimmte verbundene Unternehmen im Hinblick auf die im US-Bundesstaat Kalifornien anhängige „Multi-District Litigation“ Vergleichsvereinbarungen mit dem DOJ im Auftrag der EPA, der CARB und des Attorney General von Kalifornien sowie mit privaten, durch das sogenannte Steuerungskomitee der Kläger „Plaintiffs‘ Steering Committee (PSC)“ vertretenen Klägern und der Federal Trade Commission (FTC) geschlossen haben. Mit diesen Vergleichsvereinbarungen werden bestimmte zivilrechtliche Ansprüche im Zusammenhang mit betroffenen Dieselfahrzeugen mit Motoren der Variante 2,0 Liter TDI der Marken Volkswagen Pkw und Audi in den USA beigelegt. Die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen haben mit dem DOJ, der EPA, der CARB und dem Attorney General von Kalifornien ebenfalls ein erstes Partial Consent Decree vereinbart, das am 28. Juni 2016 bei Gericht eingereicht wurde. Am 18. Oktober 2016 fand eine Anhörung zur Billigkeit (Fairness Hearing) der Erteilung einer endgültigen Genehmigung statt und am 25. Oktober 2016 erteilte das Gericht die endgültige Genehmigung der Vergleichsvereinbarungen und der Partial Consent Order. Mehrere Sammelkläger haben bei einem US-Berufungsgericht Einspruch gegen die Vergleichsvereinbarungen eingelegt.

Die Vergleichsvereinbarungen beinhalten Fahrzeugrückkäufe beziehungsweise die vorzeitige Leasingrücknahme von Leasing-Fahrzeugen oder die kostenlose emissionsbezogene Anpassung von Fahrzeugen, sofern die Umrüstung durch EPA und CARB freigegeben worden ist. Volkswagen erklärte sich zudem bereit, zusätzlich Ausgleichszahlungen an derzeitig betroffene und auch an bestimmte frühere Eigentümer und Leasingnehmer vorzunehmen.

Zusätzlich erklärte sich Volkswagen bereit, Umweltprogramme zu unterstützen. Über einen Zeitraum von drei Jahren zahlt Volkswagen einen Betrag in Höhe von 2,7 Mrd. USD in einen von einem gerichtlich bestellten Treuhänder verwalteten Umweltfonds ein, um überhöhte Stickoxid (NO<sub>x</sub>)-Emissionen auszugleichen. Volkswagen investiert darüber hinaus über einen Zeitraum von zehn Jahren insgesamt 2,0 Mrd. USD in die Infrastruktur für Null-Emissions-Fahrzeuge sowie in Initiativen, die den entsprechenden Zugang und die Sensibilisierung für diese Technologie fördern.

Die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen haben mit der CARB und dem Attorney General von Kalifornien ebenfalls ein separates Partial Consent Decree vereinbart, das am 7. Juli 2016 bei Gericht eingereicht wurde und der Beilegung bestimmter Ansprüche gemäß kalifornischem Wettbewerbs-, Werbe- und Verbraucherschutzrecht im Zusammenhang mit den 2,0-Liter- und 3,0-Liter-TDI-Fahrzeugen dient. Im Rahmen der Vereinbarung hat sich Volkswagen zur Zahlung von 86 Mio. USD an Kalifornien bereit erklärt. Das Partial Consent Decree wurde am 1. September 2016 rechtskräftig und die Zahlung von 86 Mio. USD erfolgte am 28. September 2016.

Am 20. Dezember 2016 vereinbarte Volkswagen ein der Zustimmung des Gerichts unterliegendes zweites Partial Consent Decree mit dem DOJ, der EPA, der CARB und dem Attorney General von Kalifornien zur Beilegung von Unterlassungsansprüchen gemäß dem Clean Air Act und den kalifornischen Umweltschutz- und Verbraucherschutzgesetzen sowie Gesetzen bezüglich irreführender Werbung in Bezug auf 3,0-Liter-TDI-Fahrzeuge. Gemäß den Bedingungen dieses Consent Decrees erklärte sich Volkswagen bereit, ein Rückkauf- und Leasingrücknahme-Programm für 3,0-Liter-TDI-Fahrzeuge der ersten Generation und ein kostenloses emissionsbezogenes Rückruf- und Umrüstungsprogramm für 3,0-Liter-TDI-Fahrzeuge der zweiten Generation durchzuführen (sollte das Umrüstungsprogramm für Fahrzeuge der zweiten Generation nicht von der EPA und der CARB genehmigt werden, muss Volkswagen für diese Fahrzeuge ein Rückkauf- und Leasingrücknahme-Programm anbieten) und 225 Mio. USD in einen Environmental Mitigation Trust zu zahlen, der gemäß dem ersten Partial Consent Decree eingerichtet wird. Das zweite Partial Consent Decree wurde am 20. Dezember 2016 bei Gericht eingereicht und befindet sich derzeit in der Phase der Stellungnahme.

Des Weiteren vereinbarte Volkswagen am 20. Dezember 2016 ein weiteres der Zustimmung des Gerichts unterliegendes mitgeltendes zweites Partial Consent Decree mit der CARB und dem Attorney General von Kalifornien zur Beilegung von Unterlassungsansprüchen gemäß kalifornischen Umweltschutz- und Verbraucherschutzgesetzen sowie Gesetzen bezüglich irreführender Werbung in Bezug auf 3,0-Liter-TDI-Fahrzeuge. Gemäß den Bedingungen dieses Consent Decrees stimmte Volkswagen zu, Kalifornien zusätzliche Unterlassungsansprüche zu gewähren, unter anderem die Umsetzung einer „Green City“-Initiative und die Einführung von drei neuen batterieelektrischen Fahrzeugen (BEV) in Kalifornien bis 2020, sowie eine Zahlung in Höhe von 25 Mio. USD an die CARB in Unterstützung der Verfügbarkeit von BEVs in Kalifornien.

Am 11. Januar 2017 vereinbarte Volkswagen ein drittes, der Zustimmung des Gerichts unterliegendes Partial Consent Decree mit dem DOJ und der EPA zur Beilegung zivilrechtlicher Ansprüche und Unterlassungsansprüche gemäß dem Clean Air Act, in Bezug auf die 2,0-Liter- und 3,0-Liter-TDI-Fahrzeuge. Volkswagen erklärte sich einverstanden, zur Beilegung der zivilrechtlichen Ansprüche und Unterlassungsansprüche gemäß dem Clean Air Act sowie der Zollforderungen seitens der Zoll- und Grenzschutzbehörde der USA (Customs and Border Protection) 1,45 Mrd. USD (zuzüglich aufgelaufener Zinsen) zu zahlen. Im Rahmen des dritten Partial Consent Decrees umfassen die Unterlassungsansprüche Überwachungs-, Prüf- und Compliance-Verpflichtungen. Dieses Consent Decree, das eine Stellungnahme der Öffentlichkeit erfordert, wurde am 11. Januar 2017 bei Gericht eingereicht. Des Weiteren schloss Volkswagen am 11. Januar 2017 eine Vergleichsvereinbarung mit dem DOJ ab, um Ansprüche entsprechend dem Financial Institutions Reform, Recovery and Enforcement Act von 1989 beizulegen, und stimmte einer Zahlung in Höhe von 50 Mio. USD (zzgl. aufgelaufener Zinsen) zu. Dabei wurden eine Haftung jedweder Art und sämtliche Ansprüche ausdrücklich zurückgewiesen.

Das DOJ leitete überdies ein strafrechtliches Ermittlungsverfahren ein, das auf Vorwürfe verschiedener bundesrechtlicher Straftaten abstellt. Am 11. Januar 2017 stimmte die Volkswagen AG einem Schuldanerkenntnis im Hinblick auf drei nach US-amerikanischem Bundesrecht strafbare Handlungen sowie der Zahlung einer Strafe in Höhe von 2,8 Mrd. USD zu. Gemäß den Bedingungen dieser Vereinbarung gilt für Volkswagen eine Bewährungsfrist von drei Jahren. Volkswagen

wird zudem mit einer unabhängigen Aufsichtsperson (Independent Monitor) für drei Jahre zusammenarbeiten. Dieser Monitor hat die Aufgabe, die Erfüllung der im Vergleich dargelegten Bedingungen seitens Volkswagen zu bewerten und zu beaufsichtigen; dazu zählt auch die Beaufsichtigung der Implementierung von Maßnahmen zur weiteren Stärkung der Compliance und der Berichts- und Kontrollsysteme sowie eines erweiterten Programms für ethisches Verhalten. Volkswagen wird überdies das DOJ bei seinen laufenden Ermittlungen bezüglich einzelner oder früherer Mitarbeiter, die möglicherweise für strafbare Verstöße verantwortlich sind, weiterhin unterstützen.

Überdies laufen Untersuchungen seitens verschiedener US-amerikanischer Regulierungs- und Regierungsbehörden, auch in Bezug auf den Wertpapier-, Finanzierungs- und Steuerbereich.

Am 31. Januar 2017 schlossen die Volkswagen AG, die Volkswagen Group of America, Inc. sowie bestimmte verbundene Unternehmen im Hinblick auf die im US-Bundesstaat Kalifornien anhängige „Multi-District Litigation“ eine Vergleichsvereinbarung mit privaten, durch das Steuerungskomitee der Kläger „Plaintiffs‘ Steering Committee (PSC)“ vertretenen Klägern, sowie eine „Consent Order“ mit der Federal Trade Commission (FTC). Mit diesen Vereinbarungen werden bestimmte zivilrechtliche Ansprüche im Zusammenhang mit betroffenen Dieselfahrzeugen mit Motoren der Variante 3,0 Liter TDI der Marken Volkswagen, Audi und Porsche in den USA beigelegt. Am 14. Februar 2017 hat das Gericht die Vergleichsvereinbarung mit privaten Klägern vorläufig genehmigt und eine Anhörung zur Billigkeit (Fairness Hearing) der Erteilung einer endgültigen Genehmigung für den 11. Mai 2017 angesetzt. Die Vereinbarung mit der FTC unterliegt ebenfalls der Zustimmung des Gerichts.

Bei den Vergleichen richten sich die Möglichkeiten und Entschädigungen der Verbraucher danach, ob ihre Fahrzeuge als Fahrzeuge der ersten oder zweiten Generation klassifiziert sind. Verbraucher mit Fahrzeugen der ersten Generation (Modelljahre 2009-2012) können sich wahlweise für einen Rückkauf, eine vorzeitige Leasingrücknahme, eine Inzahlungnahme oder eine kostenlose emissionsbezogene Anpassung ihres Fahrzeugs entscheiden, sofern diese Anpassung von der EPA und der CARB genehmigt wird. Überdies haben Eigentümer und Leasingnehmer von Fahrzeugen der ersten Generation sowie bestimmte frühere Eigentümer und Leasingnehmer Anspruch auf Ausgleichszahlungen.

Verbraucher mit Fahrzeugen der zweiten Generation (Modelljahre 2013-2016) erhalten eine kostenlose, den Emissionsanforderungen entsprechende Nachbesserung, um die Fahrzeuge mit den Abgasnormen in Einklang zu bringen, nach denen sie ursprünglich zertifiziert wurden – sofern eine Genehmigung seitens der EPA und der CARB erfolgt – sowie Ausgleichszahlungen. Wenn Volkswagen letztendlich nicht in der Lage ist, innerhalb der in der Vergleichsvereinbarung angegebenen Fristen die Zustimmung der EPA und der CARB für den Emissionsanforderungen entsprechende Nachbesserungen zu erlangen, können Verbraucher mit Fahrzeugen der zweiten Generation sich über die Ausgleichszahlungen hinaus wahlweise für einen Rückkauf, eine Leasingrücknahme, eine Inzahlungnahme oder – sofern dies seitens der EPA und der CARB genehmigt wird – eine emissionsbezogene Anpassung entscheiden, mit der zwar die Emissionen reduziert, die Fahrzeuge aber nicht in Einklang mit den ursprünglichen Zertifizierungsstandards gebracht

werden. Volkswagen erklärte sich zudem bereit, Ausgleichszahlungen an bestimmte frühere Eigentümer und Leasingnehmer von Fahrzeugen der zweiten Generation vorzunehmen.

Im September 2016 gab Volkswagen den Abschluss einer Vereinbarung zur Beilegung der Ansprüche von Volkswagen-Marken-Vertragshändlern in den Vereinigten Staaten in Zusammenhang mit TDI-Fahrzeugen und sonstigen geltend gemachten Angelegenheiten betreffend des Franchise-Wertes bekannt. Die Vergleichsvereinbarung beinhaltet eine Ausgleichszahlung in Höhe von bis zu 1,208 Mrd. USD sowie zusätzliche Zahlungen zur Beilegung vermeintlicher vergangener, derzeitiger und zukünftiger Ansprüche in Verbindung mit Wertverlusten. Am 18. Januar 2017 fand eine Anhörung zur Billigkeit (Fairness Hearing) der Erteilung einer endgültigen Genehmigung statt und am 23. Januar 2017 erteilte das Gericht die endgültige Genehmigung der Vergleichsvereinbarungen. Es besteht die Möglichkeit, dass einige Sammelkläger gegen die Genehmigung der Vergleichsvereinbarung vor einem US-Berufungsgericht Einspruch einlegen, da die entsprechende Frist noch nicht verstrichen ist.

Überdies sind in den USA einige vermeintliche Sammelklagen, einige Einzelklagen von Kunden und einige staatliche oder kommunale Ansprüche bei einzelstaatlichen Gerichten eingereicht worden.

Volkswagen hat separate Vereinbarungen mit den Attorneys General von 44 US-Bundesstaaten, dem District of Columbia und Puerto Rico erzielt, mit denen bestehende oder mögliche künftige Ansprüche aus verbraucherschutzrechtlichen und wettbewerbsrechtlichen Bestimmungen – im Hinblick auf Fahrzeuge in den USA mit Motoren des Typs 2,0-Liter-TDI und 3,0-Liter-TDI – für einen Vergleichsbetrag in Höhe von 603 Mio. USD beigelegt werden. In sechs Bundesstaaten (Arizona, New Jersey, New Mexico, Oklahoma, Vermont und West Virginia), die sich den Vereinbarungen nicht angeschlossen haben, stehen noch Verbraucherklagen aus. Die Attorneys General von 18 US-Bundesstaaten (Alabama, Illinois, Maine, Maryland, Massachusetts, Minnesota, Missouri, Montana, New Hampshire, New Jersey, New Mexico, New York, Ohio, Pennsylvania, Tennessee, Texas, Vermont und Wyoming) sowie einige Kommunen haben vor einzel- und bundesstaatlichen Gerichten Klage – und der Bundesstaat Washington hat im Rahmen eines Verwaltungsverfahrens einen Pönalanspruch – gegen die Volkswagen AG, die Volkswagen Group of America, Inc. und bestimmte verbundene Unternehmen erhoben und fordern/fordert Bußgelder und Unterlassungsverfügungen wegen angeblicher Verletzungen des Umweltrechts. Alabama, Illinois, Maine, Maryland, Massachusetts, Minnesota, Missouri, Montana, New Hampshire, New York, Ohio, Pennsylvania, Tennessee, Texas, Washington und Wyoming waren an den vorstehend beschriebenen staatlichen Vergleichen in Bezug auf verbraucherrechtliche und wettbewerbsrechtliche Klagen beteiligt, wobei diese Vergleiche jedoch keine umweltrechtlichen Bußgelder einschlossen. Des Weiteren hat der Bundesstaat Delaware zwar noch keine Klage eingereicht, aber eine Vereinbarung abgeschlossen, wonach die für seine Ansprüche wegen Verletzung des Umweltrechts geltenden Verjährungsfristen bis Ende Februar 2017 ausgesetzt werden. Zwei weitere Staaten – Oregon und Wisconsin – unterzeichneten zwar Vereinbarungen, wonach die für ihre Ansprüche wegen Verletzung des Umweltrechts geltenden Verjährungsfristen bis Ende 2016 ausgesetzt werden, haben aber keine Verlängerung gefordert oder Klage eingereicht. Ein weiterer Staat (Connecticut) hat seine Absicht zur Teilnahme an Vergleichsgesprächen in Bezug auf die Verletzung des Umweltrechts bekundet, wird aber keine Klage erheben.



Über die vorstehend beschriebenen Klagen hinaus, für die Risikovorsorgen gebildet wurden, ist eine vermeintliche Sammelklage im Auftrag von Erwerbern von sogenannten American Depository Receipts der Volkswagen AG wegen angeblicher erlittener Kursverluste infolge der in den „Notices of Violation“ der EPA beschriebenen Vorgänge ergangen. Im Auftrag von Erwerbern bestimmter Volkswagen-Anleihen in US-Dollar wurde eine vermeintliche Sammelklage wegen des angeblichen Handels dieser Anleihen zu künstlich überhöhten Preisen, die auf Falschaussagen seitens Volkswagen zurückzuführen waren, und wegen des Wertverlusts dieser Anleihen nach der Bekanntgabe der „Notice of Violation“ durch die EPA eingereicht.

Auch diese Klagen sind, wie vorstehend beschrieben, zur Koordination an das Bundesgericht im Bundesstaat Kalifornien verwiesen worden. Volkswagen ist der Auffassung, seine kapitalmarktrechtlichen Pflichten ordnungsgemäß erfüllt zu haben, sodass keine Rückstellungen gebildet wurden. Des Weiteren wurden im Konzernabschluss der Volkswagen AG keine Eventualverbindlichkeiten angegeben, da sie gegenwärtig nicht bewertbar sind.

In Kanada sind in Bezug auf Fahrzeuge mit 2,0-Liter- und 3,0-Liter-Motoren zivilrechtliche Verbraucheransprüche geltend gemacht und Untersuchungen seitens der Regulierungsbehörden eingeleitet worden. Am 19. Dezember 2016 trafen die Volkswagen AG und weitere kanadische und US-amerikanische Gesellschaften des Volkswagen Konzerns mit Verbrauchern in Bezug auf 2,0-Liter-Dieselfahrzeuge eine Sammelklagevereinbarung in Kanada. Ebenfalls am 19. Dezember 2016 vereinbarte die Volkswagen Group Canada mit dem kanadischen Wettbewerbskommissar (Commissioner of Competition) eine zivilrechtliche Übereinkunft seiner regulatorischen Untersuchung von Verbraucherschutzangelegenheiten bezüglich dieser Fahrzeuge. Zivile Verbraucheransprüche und die Untersuchungen des Kommissars in Bezug auf 3,0-Liter-Dieselfahrzeuge bleiben weiterhin anhängig. Überdies erfolgen in Kanada in Bezug auf 2,0- und 3,0-Liter-Dieselfahrzeuge seitens der bundesstaatlichen Umweltregulierungsbehörde Untersuchungen bezüglich strafrechtlicher Durchsetzungsmaßnahmen und seitens einer Provinzregulierungsbehörde Untersuchungen hinsichtlich quasi-strafrechtlicher Durchsetzungsmaßnahmen. Für mögliche Verpflichtungen aus anhängigen Verfahren in Kanada wurden im Konzernabschluss der Volkswagen AG Rückstellungen gebildet.

##### 5. Bewertung der rechtlichen Risiken aus der Dieseldematik auf Ebene des Volkswagen Konzerns

Zur Absicherung der derzeit bekannten Rechtsrisiken einschließlich angemessener Verteidigungs- und Rechtsberatungsaufwendungen im Zusammenhang mit der Dieseldematik wurden im Konzernabschluss der Volkswagen AG auf Basis des gegenwärtigen Kenntnisstands und aktueller Einschätzungen im Berichtsjahr Aufwendungen in Höhe von 5,1 Mrd. € (Vorjahr: 7,0 Mrd. €) erfasst. Rückstellungen für Rechtsrisiken des Vorjahres waren in Höhe von 0,4 Mrd. € ertragswirksam aufzulösen. Daneben wurden im Zusammenhang mit der Dieseldematik – soweit bereits hinreichend bewertbar – im Konzernabschluss der Volkswagen AG insbesondere Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit Anlegerklagen in Höhe von 3,1 Mrd. € (Vorjahr: 1,0 Mrd. €) angegeben. Aufgrund des noch nicht abgeschlossenen Stadiums der unabhängigen und umfangreichen Untersuchungen, sowie der Vielschichtigkeit der einzelnen Einflussfaktoren und den noch andauernden Abstimmungen mit den Behörden unterliegen die gebildeten Rückstellungen

sowie die angegebenen Eventualverbindlichkeiten und die weiteren latenten Rechtsrisiken zum Teil erheblichen Einschätzungsrisiken.

#### **Unmittelbare Auswirkungen der Dieselthematik auf die Porsche SE**

Die Porsche SE ist durch die Dieselthematik unmittelbar durch gegen sie geltend gemachte Ansprüche insbesondere in Form von Klageverfahren betroffen (auf die Erläuterungen zu Eventualschulden im Abschnitt „Klageverfahren und rechtliche Risiken im Zusammenhang mit der Dieselthematik“ in Anhangangabe [25] wird verwiesen). Für die erwarteten Anwalts- und Verfahrenskosten wurden Rückstellungen gebildet. Der Ausgang der Rechtsstreitigkeiten unterliegt erheblichen Einschätzungsrisiken.

#### **Auswirkungen der Einschätzungsrisiken aus der Dieselthematik auf den Konzernabschluss der Porsche SE**

Aus den beschriebenen Einschätzungsrisiken aus der Dieselthematik können sich erhebliche Auswirkungen auf den Porsche SE Konzern ergeben. Dies betrifft insbesondere das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen (auf Anhangangabe [5] wird verwiesen), den at Equity-Buchwert für die Beteiligung an der Volkswagen AG (auf die Erläuterungen zum durchgeführten Werthaltigkeitstest in Anhangangabe [11] wird verwiesen), die Höhe der Rückstellungen (auf Anhangangabe [18] wird verwiesen) sowie Folgewirkungen einer geänderten Dividendenpolitik der Volkswagen AG.

#### **Steuerliche Sachverhalte**

Die Steuern stellen ebenfalls einen wesentlichen Bereich dar, der von Schätzungen und Ermessensentscheidungen betroffen ist. Im Geschäftsjahr 2012 wurde eine steuerliche Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2006 bis 2008 begonnen, die im Geschäftsjahr 2014 abgeschlossen wurde. Darüber hinaus hat Ende 2015 eine steuerliche Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2009 bis 2013 begonnen. In den Veranlagungszeiträumen 2006 bis 2009 war die Porsche SE zunächst Rechtsnachfolgerin der Porsche AG und später Organträgerin und damit Steuerschuldnerin. Basierend auf den Ergebnissen aus der abgeschlossenen steuerlichen Außenprüfung bzw. dem zum Zeitpunkt der Abschlusserstellung gegebenen Kenntnisstand wurden für diese Veranlagungszeiträume bereits Zahlungen geleistet bzw. in Vorjahren Rückstellungen erfasst (auf die Erläuterungen in den Anhangangaben [8] und [19] wird verwiesen). Neue Erkenntnisse aus der steuerlichen Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2009 bis 2013 können dazu führen, dass sich zu leistende Steuer- und Zinszahlungen erhöhen oder vermindern können bzw. bereits geleistete Zahlungen teilweise zurückerstattet werden.

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. Etwaige entgegenstehende spätere Steuerentlastungen auf Ebene der Porsche Holding Stuttgart GmbH, der Porsche AG oder der betroffenen Tochterunternehmen des Porsche AG Konzerns sind im Konzernabschluss der Porsche SE nicht berücksichtigungsfähig, da diese Gesellschaften nicht mehr dem Kreis der vollkonsolidierten Tochterunternehmen des Porsche SE Konzerns nach den Regelungen der IFRS zuzurechnen sind. Diese fallen auf Ebene des Volkswagen Konzerns an. Im Rahmen der Betriebseinbringung hat sich die Volkswagen AG grundsätzlich verpflichtet, steuerliche Vorteile – z. B. 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 Höhe der hierbei zu berücksichtigenden steuerlichen Vor- und Nachteile ergibt sich aus den Regelungen des Einbringungsvertrags. Die sich auf Ebene der Porsche SE ergebenden Risiken, für die in Vorjahren Rückstellungen passiviert waren und in der Berichtsperiode Zahlungen geleistet wurden, werden im Volkswagen Konzern zum Teil zu steuerlichen Vorteilen führen, die voraussichtlich durch die bestehenden Regelungen die steuerlichen Risiken der Porsche SE teilweise kompensieren. 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. Ein möglicher Erstattungsanspruch ist erst nach Abschluss der steuerlichen Außenprüfung für den Veranlagungszeitraum 2009 mit hinreichender Sicherheit ermittelbar und wurde daher nicht als Vermögenswert im Konzernabschluss erfasst. Basierend auf dem Ergebnis aus der abgeschlossenen steuerlichen Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2006 bis 2008 und dem zum Zeitpunkt der Aufstellung dieses Konzernabschlusses gegebenen Kenntnisstand für den Veranlagungszeitraum 2009 würde sich für die Porsche SE ein Ausgleichsanspruch im niedrigen dreistelligen Millionen-Euro-Bereich ergeben. Künftige neuere Erkenntnisse aus der Ende 2015 begonnenen steuerlichen Außenprüfung für den Veranlagungszeitraum 2009 können dazu führen, dass sich der mögliche Ausgleichsanspruch erhöhen oder vermindern kann.

### Änderungen zugrunde liegender Prämissen

Den Annahmen und Schätzungen 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 erwartete zukünftige Entwicklung des globalen und branchenbezogenen Umfelds zugrunde gelegt. Die künftige Geschäftsentwicklung ist Unsicherheiten ausgesetzt. Einflussgrößen, durch die Abweichungen von den Erwartungen auf Ebene der Porsche SE verursacht werden können, sind insbesondere weitere negative Auswirkungen der Dieseldisussion, der Ausgang der steuerlichen Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2009 bis 2013 und der Rechtsstreitigkeiten. Einflussgrößen, durch die Abweichungen von den Annahmen und Schätzungen auf Ebene von assoziierten Unternehmen von der erwarteten künftigen Geschäftsentwicklung verursacht werden können, betreffen insbesondere kurz- und mittelfristig prognostizierte Cashflows, verwendete Diskontierungssätze sowie Erwartungen bezüglich des globalen und branchenbezogenen Umfelds.

Wenn die tatsächliche Entwicklung von der erwarteten abweicht, werden die Prämissen und, falls erforderlich, die Buchwerte der betreffenden Vermögenswerte und Schulden entsprechend angepasst. Bis zur Freigabe des Abschlusses durch den Vorstand zur Weitergabe an den Aufsichtsrat lagen keine Erkenntnisse über eine erforderliche wesentliche Anpassung der in der Konzernbilanz ausgewiesenen Buchwerte der Vermögenswerte und Schulden im folgenden Geschäftsjahr vor. Den Schätzungen und Beurteilungen des Managements lagen Annahmen bezüglich der Entwicklung des Volkswagen Konzerns, der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, der Entwicklung von Automobilmärkten sowie der rechtlichen Rahmenbedingungen zugrunde, die im Prognosebericht des Konzernlageberichts der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2016 dargestellt sind.



## Neue Rechnungslegungsvorschriften

### a) Im Geschäftsjahr erstmals angewendete neue oder überarbeitete Standards

Im Folgenden werden die neuen oder überarbeiteten Standards dargestellt, die im Geschäftsjahr 2016 in Übereinstimmung mit den jeweiligen Übergangsvorschriften erstmals angewendet wurden. Keine dieser Neuerungen wurde auf freiwilliger Basis vorzeitig angewendet.

#### Jährliche Verbesserungen der IFRS 2010-2012

Durch die jährlichen Verbesserungen der IFRS 2010-2012 wurden folgende Änderungen vorgenommen:

- IFRS 2: Überarbeitung von Regelungen zu Leistungs- und Ausübungsbedingungen bei Transaktionen, bei denen Dienstleistungen erbracht werden,
- IFRS 3, IFRS 9 und IAS 37: Klarstellung von Regelungen zu bedingten Gegenleistungen,
- IFRS 8: Überarbeitung der allgemeinen Informationen und Überleitungsrechnungen zu Segmenten,
- IAS 16 und IAS 38: Überarbeitung der Regelungen zum Neubewertungsmodell und
- IAS 24: Klarstellungen zur Erbringung von Leistungen im Bereich des Managements von Schlüsselpositionen.

#### Änderungen an IAS 16 und IAS 38: Klarstellung akzeptabler Abschreibungsmethoden

Mit den Änderungen werden Leitlinien zur Verfügung gestellt, welche Methoden für die planmäßige Abschreibung von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten angewendet werden können; für erlösbasierte Abschreibungsmethoden besteht bezüglich Sachanlagen die Auffassung und bei immateriellen Vermögenswerten die (widerlegbare) Vermutung, dass diese nicht sachgerecht sind.

#### Änderungen an IFRS 11: Bilanzierung von Anteilerwerben an einer gemeinschaftlichen Tätigkeit

Mit dieser Änderung wird die Bilanzierung von Anteilerwerben an gemeinschaftlichen Tätigkeiten, die einen Geschäftsbetrieb im Sinne von IFRS 3 darstellen, klargestellt. Ein Unternehmen hat hierbei die Prinzipien der Bilanzierung von Unternehmenszusammenschlüssen nach IFRS 3 anzuwenden, solange diese nicht im Widerspruch zu den in IFRS 11 verankerten Leitlinien stehen.

#### **Änderung an IAS 1: Disclosure Initiative**

Diese Änderungen umfassen insbesondere Klarstellungen hinsichtlich:

- der Beurteilung der Wesentlichkeit von Abschlussangaben,
- der Darstellung von zusätzlichen Abschlussposten in der Bilanz und der Gesamtergebnisrechnung,
- der Darstellung des sonstigen Ergebnisses, das auf assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen entfällt, die at Equity bilanziert werden,
- der Struktur von Anhangangaben und
- der Darstellung der maßgeblichen Rechnungslegungsmethoden.

#### **Jährliche Verbesserungen der IFRS 2012-2014**

Diese Änderungen betreffen folgende Standards:

- IFRS 5: Änderungen eines Veräußerungsplans oder eines Ausschüttungsplans an Eigentümer,
- IFRS 7 und IFRS 1: Angabepflichten zu anhaltendem Engagement,
- IAS 19: Reihenfolge der zugrunde zu legenden Wertpapiere für Ermittlung des Abzinsungssatzes und
- IAS 34: Neuerungen zur Verortung bestimmter Informationen im Zwischenabschluss.

#### **Änderungen an IAS 19: Beitragsorientierte Pläne: Beiträge von Arbeitnehmern**

Unternehmen ist es aufgrund dieser Änderung nun gestattet, Beiträge von Arbeitnehmern oder Dritten in der Periode als Reduktion des laufenden Dienstzeitaufwands zu erfassen, in der die zugehörige Arbeitsleistung erbracht wurde. Voraussetzung ist, dass die Beiträge unabhängig von der Anzahl der Dienstjahre sind. Die Unabhängigkeit ist beispielsweise gegeben, wenn der Beitrag ein fester Prozentsatz des Gehalts ist. Dagegen besteht keine Unabhängigkeit, wenn z. B. der prozentuale Anteil am Gehalt mit der Dauer der Unternehmenszugehörigkeit steigt. In diesem Fall sind die sich aus den Beiträgen von Arbeitnehmern oder Dritten ergebenden Leistungen über die Dienstzeit zu verteilen.

Die dargestellten Neuerungen haben keine bzw. keine wesentlichen Auswirkungen auf die Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns im Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2016.

**b) Nicht angewendete Standards und Interpretationen (veröffentlicht, aber noch nicht verpflichtend anzuwenden bzw. zum Teil in der EU noch nicht anzuwenden)**

**Änderungen an IAS 7: Anhangangaben zu Verbindlichkeiten aus Finanzierungsaktivitäten**

Kern der an IAS 7 vorgenommenen Änderungen sind zusätzliche Anhangangaben, die es dem Abschlussadressaten ermöglichen sollen, die Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Finanzierungsaktivitäten des Unternehmens zu beurteilen. Die Änderungen sind erstmals in Geschäftsjahren anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2017 beginnen. Bei der erstmaligen Anwendung sind keine Vergleichsinformationen der Vorperioden zu berichten. Mit Ausnahme eventueller zusätzlicher Erläuterungen werden sich keine Auswirkungen auf die Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns aus dieser Neuerung ergeben.

**Änderungen an IAS 12: Ansatz latenter Steueransprüche für unrealisierte Verluste**

Mit den Änderungen sollen diverse Fragestellungen in Bezug auf den Ansatz von aktiven latenten Steuern für nicht realisierte Verluste, die sich aus den Änderungen des beizulegenden Zeitwertes von Schuldinstrumenten ergeben und die im sonstigen Ergebnis erfasst werden, adressiert werden. Die Änderung ist erstmals in Geschäftsjahren anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2017 beginnen. Aus dieser Neuerung erwartet die Porsche SE keine wesentlichen Auswirkungen auf die Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns.

**IFRS 9 „Finanzinstrumente“**

IFRS 9 enthält Regelungen zur Klassifizierung, Bewertung und Wertminderung von Finanzinstrumenten sowie die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen.

Die Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten werden anhand des vorhandenen Geschäftsmodells sowie der Struktur der Zahlungsströme bestimmt. Ein finanzieller Vermögenswert wird dabei zum erstmaligen Ansatz entweder als „zu fortgeführten Anschaffungskosten“, als „zum beizulegenden Zeitwert mit erfolgsneutraler Erfassung der Wertänderungen im Sonstigen Ergebnis“ oder als „zum beizulegenden Zeitwert mit Erfassung der Wertänderungen in der Gewinn- und Verlustrechnung“ klassifiziert. Das Modell zur Ermittlung von Wertminderungen und der Bildung von Risikovorsorgen verändert sich vom Modell bereits eingetretener Kreditausfälle (Incurred Loss Modell) zu einem Modell erwarteter Kreditausfälle (Expected Credit Loss Modell). Im Rahmen der Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen ergeben sich sowohl Erweiterungen von Designationsmöglichkeiten und komplexere Bewertungsmethoden als auch vereinfachte Effektivitätsüberprüfungen.

Der Standard ist anwendbar für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2018 beginnen. Auf Ebene der Porsche SE und ihren Tochterunternehmen ergeben sich hieraus keine wesentlichen Auswirkungen auf die Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns. Auf Ebene der assoziierten Unternehmen werden keine wesentlichen Auswirkungen aus der Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten erwartet, während aus

dem Wechsel des Modells zur Ermittlung der Wertminderung von tendenziell höheren Risikovor-sorgen auszugehen ist. Aus den Neuregelungen zu Sicherungsbeziehungen wird auf dieser Ebene in Abhängigkeit von der Marktentwicklung von einer stärkeren Beeinflussung des operativen Er-gebnisses durch Sicherungsgeschäfte ausgegangen. Die sich hieraus ergebenden Auswirkun-gen auf die Ertrags- und Vermögenslage werden in Höhe des Kapitalanteils der Porsche SE an den assoziierten Unternehmen Einfluss auf die at Equity-Bilanzierung im Porsche SE Konzernab-schluss nehmen.

#### **IFRS 15 „Erlöse aus Verträgen mit Kunden“**

IFRS 15 enthält Regelungen, wann und in welcher Höhe Erlöse zu erfassen sind. Zudem werden umfangreichere Angaben als bisher zur Erlöserfassung gefordert. IFRS 15 ersetzt IAS 11, IAS 18 und eine Reihe erlösbezogener Interpretationen. Der Standard ist anwendbar für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2018 beginnen. Auf Ebene der Porsche SE und ihren Tochter-unternehmen ergeben sich hieraus keine Auswirkungen auf die Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns. Auf Ebene der assoziierten Unternehmen werden aus dieser Neuerung geringfügige Verschiebungen bei der Realisation von Umsatzerlösen aus Garantie- und Lizenzverträgen sowie vereinzelte geringfügige Verschiebungen bei kundenspezifischen Fertigungsaufträgen erwartet. Mit wesentlichen darüberhinausgehenden Anpassungen, insbe-sondere auch bei Multikomponentenverträgen, ist nicht zu rechnen. Die sich hieraus ergebenden Auswirkungen auf die Ertrags- und Vermögenslage werden in Höhe des Kapitalanteils der Porsche SE an den assoziierten Unternehmen Einfluss auf die at Equity-Bilanzierung im Porsche SE Konzernabschluss nehmen.

#### **Änderung an IFRS 15: Klarstellungen**

Durch die Änderung werden Klarstellungen zu folgenden Themenkomplexen in IFRS 15 vorge-nommen:

- Identifizierung von Leistungsverpflichtungen (zur Abgrenzbarkeit im Kontext des Vertrags),
- Prinzipal-Agenten-Beziehungen (zu den Prinzipien zur Unterscheidung zwischen Prinzipal und Agent),
- Lizenzierung (zur Bestimmung der Art einer eingeräumten Lizenz sowie zu umsatz- und nutzungsabhängigen Lizenzentgelten), und
- Übergangsvorschriften (zu Erleichterungen bei retrospektiver Anwendung von IFRS 15).

Die vorgeschlagenen Änderungen sollen von den Unternehmen zeitgleich mit IFRS 15 eingeführt werden. Die Änderung ist daher erstmals in Geschäftsjahren anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2018 beginnen. Aus dieser Neuerung erwartet die Porsche SE keine wesentlichen Auswirkungen auf die Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns.

**IFRS 16: Leasingverhältnisse**

Dieser Standard ersetzt IAS 17, SIC-15 und SIC-27. Leasingnehmer haben grundsätzlich für alle Leasingverhältnisse künftig Vermögenswerte für die erlangten Nutzungsrechte und Verbindlichkeiten für die eingegangenen Zahlungsverpflichtungen zu erfassen. Anwendungserleichterungen werden für Leasinggegenstände von geringem Wert und für kurzfristige Leasingverhältnisse eingeräumt. IFRS 16 ist erstmals in Geschäftsjahren anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2019 beginnen. Auf Ebene der Porsche SE und ihren Tochterunternehmen ergeben sich hieraus keine wesentlichen Auswirkungen auf die Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns. Auf Ebene der assoziierten Unternehmen wird die neue Leasingnehmerbilanzierung tendenziell zu einer Erhöhung des langfristigen Vermögens und der langfristigen Schulden führen; in der Gewinn- und Verlustrechnung werden eine Entlastung des operativen Ergebnisses und eine Belastung des Finanzergebnisses erwartet. Die sich hieraus ergebenden Auswirkungen auf die Ertrags- und Vermögenslage werden in Höhe des Kapitalanteils der Porsche SE an den assoziierten Unternehmen Einfluss auf die at Equity-Bilanzierung im Porsche SE Konzernabschluss nehmen.

**Änderung an IFRS 10 und IAS 28: Veräußerung oder Einbringung von Vermögenswerten zwischen einem Investor und einem assoziierten Unternehmen oder Joint Venture sowie Verschiebung des Erstanwendungszeitpunkts dieser Änderung**

Mit dieser Änderung wird eine zwischen IFRS 10 und IAS 28 bestehende Inkonsistenz beseitigt. Es erfolgt eine Klarstellung in Bezug auf die Erfassung nicht realisierter Erfolge aus Transaktionen zwischen einem Investor und einem assoziierten Unternehmen oder Joint Venture. Sofern die Transaktion einen Geschäftsbetrieb im Sinne von IFRS 3 betrifft, hat eine vollständige Erlöserfassung beim Investor zu erfolgen. Betrifft die Transaktion nur die Veräußerung von Vermögenswerten, welche keinen Geschäftsbetrieb darstellen, so ist eine Teilerfolgserfassung vorzunehmen. Der Erstanwendungszeitpunkt dieser Änderung wurde auf unbestimmte Zeit verschoben; eine vorzeitige Anwendung auf freiwilliger Basis ist möglich. Aus dieser Neuerung werden keine Auswirkungen auf die Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage erwartet.

**Änderungen an IFRS 2: Klarstellungen zur Bilanzierung bestimmter anteilsbasierter Vergütungstransaktionen**

Die Klarstellungen betreffen folgende Themenbereiche:

- Berücksichtigung marktbezogener und nicht-marktbezogener Ausübungsbedingungen bei der Bewertung von in bar erfüllten Zusagen,
- Modifikationen von bar zu erfüllenden Zusagen mit Änderung der Klassifizierung hin zu in Eigenkapitalinstrumenten erfüllte Zusagen, und
- in Eigenkapitalinstrumenten erfüllte Zusagen mit Nettoerfüllungsvereinbarungen.

Die Änderungen sind für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2018 beginnen, anzuwenden. Aus dieser Neuerung erwartet die Porsche SE keine Auswirkungen auf die Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns.

#### **Änderung an IFRS 4: Anpassungen infolge der Implementierung von IFRS 9**

Die Anpassungen resultieren aus Folgen der Implementierung von IFRS 9. Sie beinhalten zwei optionale Ansätze:

- Überlagerungsansatz: Unternehmen, die Versicherungsverträge ausgeben, können die Volatilität, die aus der Anwendung von IFRS 9 vor Anwendung des neuen Versicherungsstandards resultiert, im OCI statt in der GuV erfassen.
- Verschiebungsansatz: Unternehmen, deren Aktivitäten vorherrschend mit Versicherungen verknüpft sind, können die Anwendung von IFRS 9 bis 2021 aufschieben und weiterhin IAS 39 anwenden.

Mit diesen Änderungen werden die bereits bestehenden Optionen in IFRS 4 zur Adressierung temporärer Volatilitäten ergänzt. Diese Änderungen sind auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2018 beginnen, anzuwenden. Aus dieser Neuerung werden keine Auswirkungen auf die Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage erwartet.

#### **Änderung von IAS 40: Im Bau oder Entwicklung befindliche als Finanzinvestition gehaltene Immobilien**

Diese Änderung stellt klar, dass die in IAS 40 enthaltenen Grundsätze zur Einordnung als investment properties bei einer bestimmten Nutzungsänderung auch in Bezug auf nicht fertiggestellte Immobilien anzuwenden sind. Diese Änderung gilt für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2018 beginnen. Aus dieser Neuerung erwartet die Porsche SE keine wesentlichen Auswirkungen auf die Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns.

#### **Jährliche Verbesserungen der IFRS 2014-2016**

Diese Änderungen betreffen folgende Standards:

- IFRS 1: Eliminierung kurzzeitiger Befreiungen,
- IFRS 12: Klarstellung, dass auch zur Veräußerung gehaltene Anteile und aufgegebene Geschäftsbereiche gemäß IFRS 5 in den Anwendungsbereich von IFRS 12 fallen, und
- IAS 28: Klarstellung, dass Wagniskapital-Organisationen, offene Investmentfonds, Investmentgesellschaften oder ähnliche Unternehmen für jedes einzelne Investment in assoziierte Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen individuell entscheiden kann, ob das Wahlrecht zur erfolgswirksamen Bilanzierung zum beizulegenden Zeitwert gemäß IFRS 9 ausgeübt wird.

Diese Änderung gilt für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2017 (Änderung an IFRS 12) bzw. 1. Januar 2018 (Änderungen an IFRS 1 und IAS 28) beginnen. Aus dieser Neuerung erwartet die Porsche SE keine wesentlichen Auswirkungen auf die Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns.

### **IFRIC Interpretation 22: Währungsumrechnung und Vorauszahlungen**

Diese Interpretation regelt die Bilanzierung von Geschäftsvorfällen, die erhaltene oder geleistete Vorauszahlungen beinhalten. Es wird klargestellt, dass zur Bestimmung des Transaktionskurses derjenige Zeitpunkt zugrunde zu legen ist, zu dem ein Unternehmen den aus der Vorauszahlung entstehenden nichtmonetären Vermögenswert oder die nichtmonetäre Schuld erstmalig ansetzt. Diese Interpretation ist erstmals anzuwenden auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2018 beginnen, anzuwenden. Auf Ebene der Porsche SE und ihren Tochterunternehmen ergeben sich hieraus keine Auswirkungen auf die Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns. Auf Ebene der assoziierten Unternehmen werden die Auswirkungen derzeit noch analysiert.

Eine freiwillige vorzeitige Anwendung der Neuerungen, bevor dies nach den Übergangsregelungen des IASB erstmals verpflichtend erforderlich ist, ist nicht geplant.

### **Anpassung von Vorjahreswerten**

Im September 2015 einigte sich die Porsche SE mit der Suzuki Motor Corporation, Shizuoka/Japan über den außerbörslichen Erwerb von 1,5 % der Stammaktien der Volkswagen AG. Infolge dieses Erwerbs war eine Kaufpreisallokation durchzuführen, bei der das anteilig erworbene Nettovermögen neu zu bewerten und daher die beizulegenden Zeitwerte der Vermögenswerte und Schulden des Volkswagen Konzerns zu ermitteln waren. Die Kaufpreisallokation war zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr 2015 noch nicht abgeschlossen. Somit war der hieraus im 2. Halbjahr 2015 resultierende Ertrag aus der erstmaligen Equity-Bewertung hinzugeworbener Anteile als vorläufig zu betrachten.

Insbesondere neue Erkenntnisse auf Ebene des Volkswagen Konzerns bezüglich der Wertverhältnisse von Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten aus der Dieseldiagnostik zum Erwerbszeitpunkt führten zu Anpassungen der Kaufpreisallokation. Da die Kaufpreisallokation zum 30. September 2016 abgeschlossen wurde, wurden bis zu diesem Zeitpunkt auf Ebene des Volkswagen Konzerns bekanntgewordene Erkenntnisse und Wertverhältnisse in Höhe von insgesamt 3.998 Mio. € berücksichtigt.

Diese führten auf Ebene des Porsche SE Konzerns zu folgenden Anpassungen:

Mio. €	vor Anpassung	Anpassung	nach Anpassung
<b>1.1.2016</b>			
<b>Konzernbilanz</b>			
At Equity bewertete Anteile	25.609	-35	25.574
Gewinnrücklagen	21.922	-35	21.887

Mio. €	vor Anpassung	Anpassung	nach Anpassung
<b>2015</b>			
<b>Konzern-Gesamtergebnisrechnung</b>			
Ergebnis nach Steuern	-273	-35	-308
Gesamtergebnis	-375	-35	-410

<b>Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung</b>			
Ergebnis vor Steuern	-456	-35	-491
davon Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	-436	-35	-471
Ergebnis nach Steuern	-273	-35	-308
davon Ergebnisanteil Aktionäre der Porsche Automobil Holding SE	-273	-35	-308
Ergebnis je Stammaktie (verwässert und unverwässert)	-0,90	-0,11	-1,01
Ergebnis je Vorzugsaktie (verwässert und unverwässert)	-0,89	-0,11	-1,00



## Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und zur Konzern-Kapitalflussrechnung

### [1] Umsatzerlöse

Bei den ausgewiesenen Umsatzerlösen handelt es sich weitgehend um Erlöse aus der Erbringung von Beratungsleistungen für den Volkswagen Konzern.

### [2] Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge des Vorjahres resultieren vor allem aus der Auflösung von Rückstellungen für Prozesskosten.

### [3] Personalaufwand

Mio. €	2016	2015
Löhne und Gehälter	10	13
Soziale Abgaben	0	0
Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	2	2
	<b>12</b>	<b>15</b>
<b>Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt</b>		
Indirekter Bereich	30	33
<b>Mitarbeiter gem. § 314 Abs. 1 Nr. 4 HGB</b>	<b>30</b>	<b>33</b>
Sonstige	2	1
<b>Gesamt</b>	<b>32</b>	<b>34</b>

#### [4] Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2016	2015
Rechts- und Beratungskosten	22	12
Sonstige Fremdleistungen	8	9
Sonstige Steuern	1	2
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	6	8
	<b>37</b>	<b>31</b>

Die sonstigen Fremdleistungen betreffen insbesondere Aufwendungen im Zusammenhang mit der Durchführung von Hauptversammlungen der Porsche SE.

In den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind im Wesentlichen Aufwendungen für Mieten und Versicherungen, Reisekosten sowie im Vorjahr Nachzahlungen für IHK-Beiträge enthalten.

#### [5] Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen

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

Mio. €	2016	2015
Ertrag aus der erstmaligen Equity-Bewertung hinzuerworbener Anteile	0	411 <sup>1</sup>
Ergebnis aus der laufenden at Equity-Bewertung vor Kaufpreisallokationen	1.591	-561
Effekte aus Kaufpreisallokationen	-128	-84
Ergebnis aus der laufenden at Equity-Bewertung	1.463	-234 <sup>1</sup>
Effekte aus der Verwässerung des Kapitalanteils	0	-237 <sup>1</sup>
Wertberichtigung	-14	0
	<b>1.449</b>	<b>-471<sup>1</sup></b>

Das Ergebnis aus der laufenden at Equity-Bewertung betrifft nahezu ausschließlich den Ergebnisbeitrag aus der Beteiligung an der Volkswagen AG.

Der Ertrag aus der erstmaligen Equity-Bewertung hinzuerworbener Anteile im Vorjahr resultiert aus der Differenz zwischen dem anteiligen Neubewerteten Eigenkapital des Volkswagen

<sup>1</sup> Inklusive rückwirkender Anpassung der at Equity-Bilanzierung für den Volkswagen Konzern, auf den Abschnitt „Anpassung von Vorjahreswerten“ wird verwiesen.

Konzerns unter Berücksichtigung von Effekten aus der hierfür durchgeführten Kaufpreisallokation und den Anschaffungskosten der 1,5 % der Stammaktien der Volkswagen AG, die die Porsche SE Ende September 2015 von der Suzuki Motor Corporation erworben hat. Der Preis der erworbenen Aktien orientierte sich am Börsenkurs, der zum Erwerbszeitpunkt stark von den Unsicherheiten hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen aus der Dieseldisruption im Volkswagen Konzern beeinflusst war.

Die Kaufpreisallokation wurde zum 30. September 2016 abgeschlossen. Der Ertrag im Vorjahr ist im Wesentlichen dadurch begründet, dass die Fundamentaldaten des Volkswagen Konzerns, die z.B. insbesondere bei der Bewertung der Marken und der at Equity bewerteten Anteile in die Berechnung des anteiligen neubewerteten Eigenkapitals des Volkswagen Konzerns einfließen, nicht vollständig in den Anschaffungskosten reflektiert wurden. Zudem waren aus der Dieseldisruption resultierende negative Einflüsse auf den Börsenkurs und somit den Kaufpreis bei der Kaufpreisallokation nicht im gleichen Maß bilanziell zu berücksichtigen. Die auf Ebene des Volkswagen Konzerns bis zum 30. September 2016 bekanntgewordenen und berücksichtigten Risikovorbringen einschließlich Eventualverbindlichkeiten (auf die Erläuterungen zu Auswirkungen der Dieseldisruption auf Ebene des Volkswagen Konzerns im Abschnitt „Schätzungen und Beurteilungen des Managements“ wird verwiesen) wurden im Rahmen der Kaufpreisallokation als stille Lasten berücksichtigt, sofern ihnen bezüglich des Erwerbszeitpunkts ein wertaufhellender Charakter beizumessen war.

Die Bewertung der Marken erfolgte mittels der Lizenzpreis analogie-Methode. Im Rahmen der Anwendung der Lizenzpreis analogie wurde der Zeitwert der Marken über eine fiktive Lizenzzahlung bezogen auf einen markenrelevanten Umsatz basierend auf der jeweiligen Planung des Volkswagen Konzerns ermittelt. Die Lizenzrate wurde unter Heranziehung von internen Studien und Daten unter Berücksichtigung der erwarteten Auswirkungen der Dieseldisruption ermittelt; bei der Bewertung wurde eine nachhaltige Wachstumsrate von 1,0 % unterstellt. Die at Equity bewerteten Anteile wurden im Wesentlichen auf Basis der Discounted Cashflow-Methode („DCF“) bewertet. Als Grundlage wurden hierfür ebenfalls die jeweilige Planung des Volkswagen Konzerns sowie eine nachhaltige Wachstumsrate von 1,0 % herangezogen. Für die Bewertung der Marken und der at Equity bewerteten Anteile wurden länder- und vermögenswertspezifische Kapitalkostensätze nach Steuern zwischen 6,1 % und 12,4 % zugrunde gelegt.

Die Effekte aus der Verwässerung des Kapitalanteils im Vorjahr in Höhe von -237<sup>1</sup> Mio. € resultieren aus der Ausgabe von Vorzugsaktien im Zusammenhang mit von der Volkswagen AG begebenen Pflichtwandelanleihen. Diese setzen sich aus der Differenz zwischen der im Vorjahr vorgenommenen Umgliederung bislang erfolgsneutral im Eigenkapital erfasster sonstiger Eigenkapitalveränderungen auf Ebene at Equity bewerteter Anteile (auf die Erläuterungen in Anhangangabe [17] wird verwiesen) und dem anteiligen Abgang des at Equity-Buchwerts in Höhe von insgesamt -258<sup>1</sup> Mio. € sowie aus der Ausbuchung anteiliger reklassifizierbarer, direkt im Eigenkapital erfasster Aufwendungen und Erträge in Höhe von 21 Mio. € zusammen.

<sup>1</sup> Inklusive rückwirkender Anpassung der at Equity-Bilanzierung für den Volkswagen Konzern, auf den Abschnitt „Anpassung von Vorjahreswerten“ wird verwiesen.

Die Wertberichtigung wurde auf die at Equity bewerteten Anteile an INRIX vorgenommen (auf die Erläuterungen in Anhangangabe [11] wird verwiesen).

## [6] Finanzierungsaufwendungen

Mio. €	2016	2015
Zinsaufwendungen aus Darlehen gegenüber assoziierten Unternehmen	21	21
Zinsen auf nachträgliche Steuerzahlungen	1	20
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	2	2
	<b>24</b>	<b>43</b>

Die Zinsen auf nachträgliche Steuerzahlungen enthalten geleistete Zinszahlungen. Im Vorjahr waren zudem Zuführungen zu Rückstellungen für erwartete Zinsen auf nachträgliche Steuerzahlungen enthalten.

In den Finanzierungsaufwendungen sind Zinsaufwendungen aus Finanzinstrumenten in Höhe von 22 Mio. € (Vorjahr: 23 Mio. €) enthalten, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden.

## [7] Übriges Finanzergebnis

Mio. €	2016	2015
Erträge aus Steuerzinsen	0	59
Erträge aus Rentenpapieren und Investmentfondsanteilen	1	0
Aufwendungen aus Rentenpapieren und Investmentfondsanteilen	0	-1
Erträge aus derivativen Finanzinstrumenten	5	6
Aufwendungen aus derivativen Finanzinstrumenten	-4	-9
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	2	7
	<b>4</b>	<b>62</b>

Die Erträge aus Steuerzinsen im Vorjahr betrafen Rückerstattungen von in der Vergangenheit bezahlten Steuerzinsen und erhaltene Zinsen auf Steuererstattungen.

In den Finanzerträgen sind Zinserträge aus Finanzinstrumenten in Höhe von 2 Mio. € (Vorjahr: 7 Mio. €) enthalten, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden.

## [8] Ertragsteuern

Der ausgewiesene Ertragsteueraufwand (+) und -ertrag (-) setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2016	2015
Tatsächlicher Steueraufwand/-ertrag	0	- 169
davon periodenfremde Erträge/Aufwendungen	0	- 169
Latenter Steueraufwand/-ertrag	8	- 14
<b>Ertragsteuern</b>	<b>8</b>	<b>- 183</b>

Sämtliche Ertragsteuern fielen im Inland an.

Mit der steuerlichen Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2009 bis 2013 wurde im Vorjahr begonnen.

Die Porsche SE hatte zur Vermeidung von Steuernachzahlungszinsen im Geschäftsjahr 2014 und Anfang des Geschäftsjahres 2015 Zahlungen im Zusammenhang mit Bescheiden für den Veranlagungszeitraum 2009 geleistet. Diese Bescheide wichen teilweise von der steuerlichen Rechtsauffassung der Porsche SE ab und wurden daher mit Rechtsbehelf angefochten. Aufgrund einer Entscheidung der Finanzverwaltung bezüglich des Rechtsbehelfs hat die Porsche SE Ende des Geschäftsjahres 2015 geänderte Steuerbescheide für den Veranlagungszeitraum 2009 erhalten. Diese führten im Vorjahr zu einer Rückerstattung von Steuerzahlungen in Höhe von 221 Mio. € nebst Zinsen in Höhe von 59 Mio. €. Die Bescheide stehen unter dem Vorbehalt der Nachprüfung. Des Weiteren ergaben sich im Vorjahr Aufwendungen für Vorperioden in Höhe von 52 Mio. €.

Der Gesamtsteuersatz für die Inlandsgesellschaften betrug 30,5 % (Vorjahr: 30,5 %).

Bisher noch nicht genutzte Verlustvorträge, für die keine aktiven latenten Steuern erfasst wurden, bestehen in Höhe von 1.913 Mio. € (Vorjahr: 1.891 Mio. €).

In der Berichtsperiode liegen abzugsfähige temporäre Differenzen in Höhe von 29 Mio. € (Vorjahr: 21 Mio. €) vor, auf die keine latenten Steuern gebildet wurden.

Die Unterschiede zwischen dem aufgrund des rechnerischen Konzern-Steuersatzes von 30,5 % (Vorjahr: 30,5 %) erwarteten Ertragsteueraufwand und dem tatsächlich ausgewiesenen Ertragsteueraufwand können der nachfolgenden Überleitungsrechnung entnommen werden.

Mio. €	2016	2015
Ergebnis vor Steuern	1.382	-491 <sup>1</sup>
Konzernsteuersatz	30,5 %	30,5 %
<b>Erwartete Ertragsteuern</b>	<b>422</b>	<b>-150<sup>1</sup></b>
Steuersatzbedingte Abweichungen	0	0
Abweichung in der steuerlichen Bemessungsgrundlage	-423	109 <sup>1</sup>
Ansatz und Bewertung latente Steuern	9	27
Aperiodische Effekte	0	-169
<b>Ausgewiesene Ertragsteuern</b>	<b>8</b>	<b>-183</b>

Der Posten „Abweichung in der steuerlichen Bemessungsgrundlage“ bezieht sich im Wesentlichen auf die Steuerbefreiung bzw. Nichtabzugsfähigkeit des Ergebnisses aus at Equity bewerteten Anteilen und im Vorjahr die Nichtabzugsfähigkeit von Zinsen auf Steuernachzahlungen bzw. der Zuführung zu den Rückstellungen für Zinsen auf Steuernachzahlungen. Der Überleitungsposten „Ansatz und Bewertung latente Steuern“ enthält im Wesentlichen nicht angesetzte latente Steuern auf Verlustvorträge in Höhe von 7 Mio. € (Vorjahr: nicht angesetzte latente Steuern bzw. Auflösung von aktiven latenten Steuern auf Verlustvorträge in Höhe von 25 Mio. €). Die aperiodischen Effekte im Vorjahr resultieren aus den beschriebenen, im Geschäftsjahr 2015 erhaltenen Steuerzahlungen für Vorjahre sowie aus vorgenommenen Zuführungen zu Rückstellungen im Zusammenhang mit ergangenen Bescheiden für den Veranlagungszeitraum 2009.

Die aktiven und passiven latenten Steuern auf Ebene der einzelnen Bilanzposten werden in der folgenden Übersicht dargestellt:

Mio. €	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2015
At Equity bewertete Anteile	0	0	71	53
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	0	0	0	1
Steuerliche Verlustvorträge	39	29	0	0
Pensionsrückstellungen	4	3	0	0
Sonstige Rückstellungen	0	0	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	0	0	0	0
Wertberichtigung auf aktive latente Steuern	0	0	0	0
Wertaufholung auf aktive latente Steuern	0	0	0	0
Bruttowert	43	32	71	54
Saldierung	-43	-32	-43	-32
<b>Bestand laut Konzernbilanz</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>28</b>	<b>22</b>

<sup>1</sup> Inklusive rückwirkender Anpassung der at Equity-Bilanzierung für den Volkswagen Konzern, auf den Abschnitt „Anpassung von Vorjahreswerten“ wird verwiesen.

Mit Ausnahme der latenten Steuern auf Pensionsrückstellungen werden sämtliche dargestellten Veränderungen der aktiven und passiven latenten Steuern erfolgswirksam erfasst.

## [9] Ergebnis je Aktie

		2016	2015
Ergebnis nach Steuern	Mio. €	1.374	-308 <sup>1</sup>
Davon Ergebnisanteil Aktionäre der Porsche SE	Mio. €	1.374	-308 <sup>1</sup>
Ergebnisanteil Stammaktien (unverwässert)	Mio. €	686,5	-154,5 <sup>1</sup>
Ergebnisanteil Vorzugsaktien (unverwässert)	Mio. €	687,5	-153,5 <sup>1</sup>
Ergebnisanteil Stammaktien (verwässert)	Mio. €	686,5	-154,5 <sup>1</sup>
Ergebnisanteil Vorzugsaktien (verwässert)	Mio. €	687,5	-153,5 <sup>1</sup>
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 je Stammaktie (unverwässert)	€	4,48	-1,01 <sup>1</sup>
Ergebnis je Vorzugsaktie (unverwässert)	€	4,49	-1,00 <sup>1</sup>
Ergebnis je Stammaktie (verwässert)	€	4,48	-1,01 <sup>1</sup>
Ergebnis je Vorzugsaktie (verwässert)	€	4,49	-1,00 <sup>1</sup>

Das Ergebnis je Aktie wird aus der Division des Ergebnisanteils der Aktionäre der Porsche SE durch die durchschnittliche Anzahl der im Geschäftsjahr insgesamt ausgegebenen Aktien ermittelt. Die den Vorzugsaktionären zustehende Mehrdividende von 0,6 Cent je Aktie wurde bei der Ermittlung des Ergebnisses je Stammaktie mindernd berücksichtigt, was zu der vorliegenden Abweichung zwischen dem Ergebnis je Stammaktie und dem Ergebnis je Vorzugsaktie führt.

Maßnahmen, die zu Verwässerungseffekten führen, gab es nicht.

<sup>1</sup> Inklusive rückwirkender Anpassung der at Equity-Bilanzierung für den Volkswagen Konzern, auf den Abschnitt „Anpassung von Vorjahreswerten“ wird verwiesen.

## [10] Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

Die Kapitalflussrechnung zeigt, wie sich der Finanzmittelbestand des Porsche SE Konzerns im Laufe des Berichtsjahres durch Mittelzu- und -abflüsse verändert hat. Hierzu werden die Zahlungsströme in der Kapitalflussrechnung nach laufender Geschäftstätigkeit, Investitionstätigkeit sowie Finanzierungstätigkeit unterteilt. Die Zahlungsmittelzu- und -abflüsse aus der Investitions- und Finanzierungstätigkeit werden nach der direkten Methode dargestellt.

Im Zahlungsmittelzu- bzw. -abfluss aus der Investitionstätigkeit sind Auszahlungen aus dem Erwerb von Anteilen an assoziierten Unternehmen sowie aus der Veränderung der Geldanlagen in Wertpapiere und Termingelder enthalten.

Der Zahlungsmittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit betrifft ausschließlich Zahlungsmittelabflüsse aus Dividendenzahlungen.

Demgegenüber wird, ausgehend vom Ergebnis nach Steuern, der Mittelzu- bzw. -abfluss aus laufender Geschäftstätigkeit indirekt abgeleitet. Dazu wird das Ergebnis nach Steuern um nicht zahlungswirksame Aufwendungen und Erträge, das sind im Wesentlichen die Veränderungen der Rückstellungen und das in den nicht zahlungswirksamen Aufwendungen und Erträgen enthaltene Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen, korrigiert und um die Veränderung der betrieblichen Aktiva und Passiva ergänzt. Zahlungsmittelzuflüsse aus Dividenden sind ebenfalls Bestandteil des Zahlungsmittelzuflusses aus laufender Geschäftstätigkeit.

Im Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit sind enthalten:

Mio. €	2016	2015
Gezahlte Zinsen für Finanzinstrumente	-22	-22
Erhaltene Zinsen für Finanzinstrumente	3	5

Der Finanzmittelbestand laut Kapitalflussrechnung enthält flüssige Mittel und Zahlungsmitteläquivalente mit einer ursprünglichen Laufzeit von bis zu drei Monaten und entspricht den in der Bilanz ausgewiesenen flüssigen Mitteln.



## Erläuterungen zur Konzernbilanz

### [11] At Equity bewertete Anteile

Die at Equity bewerteten Anteile betreffen mit 26.739 Mio. € den Buchwert für die Beteiligung an der Volkswagen AG.

Die Porsche SE einigte sich Ende September 2015 mit der Suzuki Motor Corporation, Shizuoka/Japan über den außerbörslichen Erwerb von 1,5 % der Stammaktien der Volkswagen AG. Die Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG stieg damit von 50,7 % auf 52,2 % der Stammaktien. Der Anteil am gezeichneten Kapital der Volkswagen AG erhöhte sich im Erwerbszeitpunkt auf 32,4 %. Durch die Ausgabe von Vorzugsaktien bis zum 9. November 2015 im Zusammenhang mit von der Volkswagen AG begebenen Pflichtwandelanleihen reduzierte sich der Anteil der Porsche SE am gezeichneten Kapital der Volkswagen AG auf 30,8 %. Diese Verwässerung führte im Vorjahr zu einer Verminderung des at Equity-Buchwerts um 1.337<sup>1</sup> Mio. €. Der gegenläufige Effekt aus der Kapitalerhöhung wurde in früheren Berichtsperioden erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst und im Vorjahr erfolgswirksam in das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen umgegliedert (auf die Erläuterungen in Anhangangabe [17] wird verwiesen).

Die Porsche SE verfügt über eine Kreditlinie mit einem Volumen von 1.000 Mio. € und einer Laufzeit bis Oktober 2019. Bei Ziehung der Kreditlinie sind Stammaktien der Volkswagen AG im Wert von 150 % des gezogenen Betrags als Sicherheit zu stellen. Neben dieser Besicherung ist keine Einhaltung von finanzwirtschaftlichen Kennzahlen erforderlich.

Der Werthaltigkeitstest bezüglich der Beteiligung an der Volkswagen AG wurde mittels der Bestimmung des Nutzungswerts auf Basis eines Discounted-Cashflow Verfahrens durchgeführt, da zum Stichtag die Marktkapitalisierung der Beteiligung unterhalb des Buchwerts der at Equity bewerteten Beteiligung im Konzernabschluss der Porsche SE lag.

Grundlage für die Ermittlung des Nutzungswerts war die aktuelle, vom Vorstand der Volkswagen AG aufgestellte Fünf-Jahresplanung (Vorjahr: Fünf-Jahresplanung). Zusätzlich zu dem noch verbleibenden Teil der im Geschäftsjahr 2015 auf Ebene des Volkswagen Konzerns gebildeten Risikovorsorgen in Höhe von insgesamt 16,2 Mrd. € wurden hinsichtlich der Auswirkungen der Dieselthematik die Belastungen aus Sondereinflüssen im Geschäftsjahr 2016 – im Wesentlichen bedingt durch höhere Aufwendungen aus der Bildung von Rückstellungen für Rechtsrisiken – in Höhe von 6,4 Mrd. € bei der Ableitung der Cashflows berücksichtigt. Die Höhe der insgesamt berücksichtigten Zahlungsabflüsse deckt sich im Wesentlichen mit derzeitigen Einschätzungen der Analysten der Volkswagen Aktie.

Die insgesamt im Rahmen des Werthaltigkeitstests für das Geschäftsjahr 2017 unterstellte Entwicklung der operativen Ertragslage liegt dabei im unteren Bereich der Prognose von Volkswagen. Diese beinhaltet eine operative Rendite von 6 % bis 7 %. Bezüglich der Umsatz-

<sup>1</sup> Inklusive rückwirkender Anpassung der at Equity-Bilanzierung für den Volkswagen Konzern, auf den Abschnitt „Anpassung von Vorjahreswerten“ wird verwiesen.

entwicklung wird eine Steigerung von bis zu 4 % im Vergleich zum Geschäftsjahr 2016 prognostiziert. Im Hinblick auf den gesamten Fünf-Jahreszeitraum liegt das unterstellte durchschnittliche jährliche Umsatzwachstum im mittleren einstelligen Prozentbereich.

Dem unterstellten Umsatzwachstum liegt die Erwartung zugrunde, dass sich das moderat positive Wachstum der Weltwirtschaft in den kommenden Jahren weiter fortsetzt. So wird für das Jahr 2017 ein leicht über dem Niveau von 2016 liegendes Wachstum der Weltwirtschaft prognostiziert, das jedoch weiterhin durch geopolitische Spannungen und Konflikte belastet sein wird. Die meisten Schwellenländer werden voraussichtlich stärker wachsen als im Vorjahr. Die höchsten Zuwachsraten werden in den aufstrebenden Wirtschaftsnationen Asiens erwartet. Bezüglich der Automobilmärkte ist mit einem heterogenen Wachstum in den verschiedenen Regionen zu rechnen. Durch seine breite, gezielt ergänzte Modellpalette mit Motoren der neuesten Generation sowie verschiedenen alternativen Antrieben befindet sich der Volkswagen Konzern grundsätzlich in einer guten Position gegenüber dem Wettbewerb, sodass im Planungszeitraum von moderaten Marktanteilsgewinnen ausgegangen wird.

Die geplanten Investitionstätigkeiten im Konzernbereich Automobile belaufen sich im Geschäftsjahr 2017 auf 18 Mrd. € und steigen im Planungszeitraum moderat an. Die Investitionen in Werke und Modelle sowie in die Entwicklung alternativer Antriebe und modularer Baukästen schaffen die Voraussetzungen für profitables, nachhaltiges Wachstum bei Volkswagen.

Bezüglich der operativen Rendite unterstellt die Porsche SE über die Planjahre hinweg einen moderaten Anstieg, der sich am langfristigen Ziel des Volkswagen Konzerns einer operativen Rendite zwischen 7 % und 8 % bis 2025 orientiert. Innerhalb des Volkswagen Konzerns wurden zur Erreichung dieser Zielsetzung bereits weitreichende Maßnahmen initiiert. Insbesondere betrifft dies Effizienzsteigerungen im Rahmen des Zukunftsprogramms „TOGETHER – Strategie 2025“. Dabei wird das Produktportfolio des Konzerns unter Berücksichtigung regionaler Markt- und Kundenbedürfnisse auf Profitabilität ausgerichtet. Die modularen Baukästen werden überarbeitet und gestrafft, um die Komplexität in Entwicklung und Produktion zu reduzieren und gleichzeitig die Effizienz zu steigern. Zudem hat die Marke Volkswagen mit dem Gesamtbetriebsrat einen Zukunftspakt geschlossen, der die Wirtschaftlichkeit und Zukunftsfähigkeit der deutschen Standorte absichern soll. Dieser sieht unter anderem den Abbau von bis zu 23.000 Arbeitsplätzen in Deutschland vor. Entsprechend beinhaltet der Werthaltigkeitstest eine Steigerung der operativen Rendite der Marke Volkswagen.

Zur Extrapolation der Cashflows über die Detailplanungsphase hinaus wurde eine jährliche Wachstumsrate von 1 % (Vorjahr: 1 %) verwendet. Die nachhaltige operative Rendite wurde dabei unter Berücksichtigung der in den letzten fünf Geschäftsjahren erzielten operativen Renditen (vor Sondereinflüssen) bestimmt. Für die Diskontierung der Cashflows wurde ein durchschnittlicher gewichteter Kapitalkostensatz von 7,4 % (Vorjahr: 7,3 %) für die Beteiligung an der Volkswagen AG herangezogen. Dieser wurde aus einer spezifischen Gruppe vergleichbarer Unternehmen (Peer Group) abgeleitet und spiegelt somit eine branchenübliche risikoadäquate Kapitalverzinsung wider.

Im Rahmen des Werthaltigkeitstests wurde zudem eine Sensitivitätsanalyse hinsichtlich wesentlicher Bewertungsparameter durchgeführt. Hierbei wurde analysiert, inwieweit eine isolierte Reduktion der nachhaltigen operativen Rendite um 20 %, ein isoliertes Absenken der Wachstumsrate auf 0 % oder ein isolierter Anstieg der durchschnittlichen gewichteten Kapitalkosten um 20 % Auswirkungen auf die Werthaltigkeit der Beteiligung an der Volkswagen AG haben.

Der im Rahmen des Werthaltigkeitstests bestimmte Nutzungswert liegt deutlich über dem Buchwert der Beteiligung an der Volkswagen AG. Auch die Sensitivitätsanalyse ergab in allen betrachteten Szenarien einen deutlich über dem Buchwert liegenden Nutzungswert. Im Ergebnis lag entsprechend zum 31. Dezember 2016 kein Wertberichtigungsbedarf vor.

Zudem wurde bezüglich der Beteiligung an INRIX ein Werthaltigkeitstest durchgeführt, da sich die Gesellschaft im abgelaufenen Geschäftsjahr in wesentlichen Kennzahlen nicht plangemäß entwickelt hat. Der Werthaltigkeitstest ergab im Konzernabschluss der Porsche SE einen Wertminderungsbedarf in Höhe von 14 Mio. €. Der verbleibende Buchwert zum 31. Dezember 2016 beträgt 21 Mio. €.

## [12] Lang- und kurzfristige sonstige Forderungen und Vermögenswerte

Mio. €	31.12.2016	31.12.2015
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte gegen assoziierte Unternehmen	1	0
Übrige sonstige Forderungen und Vermögenswerte	4	8
	<b>5</b>	<b>8</b>
davon langfristig	1	2
davon kurzfristig	4	6

Etwaigen Ausfallrisiken wird durch Wertberichtigungen Rechnung getragen. Das maximale Ausfallrisiko entspricht den Buchwerten der sonstigen Forderungen und Vermögenswerte. Die kurzfristigen sonstigen Forderungen und Vermögenswerte sind unverzinslich.

Der Buchwert der sonstigen Forderungen und Vermögenswerte teilt sich auf die finanziellen Forderungen mit einem Buchwert von 3 Mio. € (Vorjahr: 5 Mio. €) und die nicht-finanziellen sonstigen Forderungen und Vermögenswerte mit einem Buchwert von 2 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. €) auf. In den nicht-finanziellen sonstigen Forderungen und Vermögenswerten sind im Wesentlichen Abgrenzungen enthalten. In den finanziellen sonstigen Forderungen und Vermögenswerten sind derivative Finanzinstrumente enthalten, deren Buchwert zum Bilanzstichtag von untergeordneter Bedeutung ist.

### [13] Ertragsteuerforderungen

Die Ertragsteuerforderungen enthalten Steuererstattungsansprüche aus Kapitalertragsteuern.

### [14] Wertpapiere

Die Wertpapiere setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	31.12.2016	31.12.2015
Rentenpapiere und Investmentfondsanteile	189	192
Asset-Backed Commercial Papers	83	550
	<b>272</b>	<b>742</b>

Für die Rentenpapiere und Investmentfondsanteile wird das Wahlrecht zur erfolgswirksamen Bilanzierung zum beizulegenden Zeitwert ausgeübt. In diesem Posten waren im Vorjahr Rentenpapiere in Höhe von 9 Mio. € enthalten, die von einem assoziierten Unternehmen emittiert wurden. Es bestehen branchenübliche gestellte Sicherheiten für Verpflichtungen aus Derivatgeschäften in Höhe von 8 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €).

### [15] Termingeldanlagen

Die Termingeldanlagen enthalten Geldanlagen mit einer ursprünglichen Laufzeit von mehr als drei Monaten. Von den Termingeldanlagen war zum Bilanzstichtag des Vorjahres ein Betrag in Höhe von 100 Mio. € bei einem assoziierten Unternehmen angelegt. Das maximale Ausfallrisiko entspricht dem Buchwert.

### [16] Flüssige Mittel

Die flüssigen Mittel enthalten Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente mit einer ursprünglichen Restlaufzeit von bis zu drei Monaten fast ausschließlich in Euro. Das maximale Ausfallrisiko entspricht dem Buchwert.

## [17] Eigenkapital

Die Entwicklung des Eigenkapitals ist im Porsche SE Konzern-Eigenkapitalspiegel sowie in der Konzern-Gesamtergebnisrechnung 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

Bei den Gewinnrücklagen handelt es sich um die Rücklage für at Equity bewertete Anteile und die Rücklage für angesammelte Gewinne. In der Rücklage für at Equity bewertete Anteile werden direkt im Eigenkapital erfasste Aufwendungen und Erträge aus at Equity bewerteten Beteiligungen separat erfasst. Im Vorjahr wurden infolge der Verwässerung des Kapitalanteils der Porsche SE an der Volkswagen AG bislang im Eigenkapital erfasste, reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge nach Steuern in Höhe von insgesamt 21 Mio. € ertragswirksam in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert. Zudem wurden im Vorjahr infolge der Verwässerung nicht reklassifizierbare Aufwendungen in Höhe von 181 Mio. € in die Gewinnrücklagen umgegliedert; der zugehörige Ertrag aus latenten Steuern betrug 53 Mio. €.

Die Rücklage für angesammelte Gewinne enthält die laufenden und die in Vorjahren von der Porsche SE und den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen erwirtschafteten, noch nicht ausgeschütteten Gewinne. Darüber hinaus werden auch umgegliederte Neubewertungsrücklagen entkonsolidierter Tochterunternehmen, infolge von Verwässerungen des Kapitalanteils an assoziierten Unternehmen umgegliederte, nicht reklassifizierbare Aufwendungen und Erträge sowie die Rücklage für Neubewertungen aus Pensionen unter Berücksichtigung der hierauf entfallenden latenten Steuern in diesem Posten erfasst.

Der Bestand der versicherungsmathematischen Verluste aus Pensionen zum 31. Dezember 2016 beträgt 15 Mio. € (31. Dezember 2015: 11 Mio. €); die hierauf entfallenden, gegenläufigen latenten Steuern betragen zum 31. Dezember 2016 4 Mio. € (31. Dezember 2015: 3 Mio. €).

Die im Vorjahr im Konzern-Eigenkapitalspiegel dargestellte erfolgswirksame Umgliederung infolge der Verwässerung des Kapitalanteils an at Equity bewerteten Anteilen enthält die ertragswirksam in die Gewinn- und Verlustrechnung umzugliedernden Beträge aus Kapitalerhöhungen auf Ebene des Volkswagen Konzerns in der Vergangenheit, die zu einer Verwässerung des Kapitalanteils der Porsche SE an der Volkswagen AG führten, in Höhe von 1.079 Mio. €.

In den sonstigen Eigenkapitalveränderungen auf Ebene at Equity bewerteter Anteile werden im Konzern-Eigenkapitalspiegel insbesondere Beträge aus Änderungen der Beteiligungsquote dargestellt, die im Konzernabschluss von assoziierten Unternehmen nicht zu einer Änderung der Beherrschungssituation führten und daher dort erfolgsneutral im Eigenkapital zu erfassen waren.

Der handelsrechtliche Jahresabschluss der Porsche SE weist zum 31. Dezember 2016 bei einem Jahresfehlbetrag in Höhe von 70 Mio. € (Vorjahr: Jahresüberschuss in Höhe von 871 Mio. €) und Entnahmen aus den Gewinnrücklagen in Höhe von 378 Mio. € (Vorjahr: Einstellungen in die Gewinnrücklagen in Höhe von 435 Mio. €) einen Bilanzgewinn von 308 Mio. € (Vorjahr: 436 Mio. €) aus. Der Vorstand schlägt vor, die Auszahlung einer Dividende je Stammaktie von 1,004 € und je Vorzugsaktie von 1,010 €, das heißt in Höhe von insgesamt 308 Mio. €, für das Geschäftsjahr 2016 zu beschließen. Die Dividende für das Geschäftsjahr 2015 betrug ebenfalls 1,004 € je Stammaktie und 1,010 € je Vorzugsaktie.

In den reklassifizierbaren direkt im Eigenkapital erfassten Aufwendungen und Erträgen aus at Equity bewerteten Anteilen sind folgende Bestände enthalten: Erträge aus der Währungsumrechnung vor Steuern in Höhe von 933 Mio. € (Vorjahr: 924 Mio. €), Erträge aus der Marktbewertung von Wertpapieren vor Steuern in Höhe von 1 Mio. € (Vorjahr: Aufwendungen in Höhe von 6 Mio. €), Aufwendungen aus Cashflow Hedges vor Steuern in Höhe von 181 Mio. € (Vorjahr: 1.660 Mio. €), direkt im Eigenkapital erfasste Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen nach Steuern in Höhe von 607 Mio. € (Vorjahr: 781 Mio. €) sowie Steuererträge in Höhe von 48 Mio. € (Vorjahr: 484 Mio. €). Im Vorjahr wurden direkt im Eigenkapital erfasste Aufwendungen in Höhe von 8 Mio. € erfolgswirksam in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert; der zugehörige Ertrag aus Steuern betrug 29 Mio. €. Für die nicht reklassifizierbaren versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste aus Pensionen ist ein Aufwand vor Steuern in Höhe von 4.862 Mio. € (Vorjahr: 3.250 Mio. €) als Bestand zum Stichtag erfasst; der zugehörige Ertrag aus Steuern beträgt zum Stichtag 1.422 Mio. € (Vorjahr: 934 Mio. €).

### **Kapitalmanagement**

Ziel des Kapitalmanagements der Porsche SE ist eine kontinuierliche Steigerung des Unternehmenswerts, die Sicherung der Liquidität und die risikoadäquate Verzinsung von Guthaben. Mit den genannten Zielsetzungen sollen die Interessen der Anteilseigner und der Mitarbeiter sowie der übrigen Anspruchsgruppen nachhaltig gesichert werden. Durch ein systematisches Anlage- und Finanzierungsmanagement stellt die Porsche SE kontinuierlich sicher, dass sowohl die Kapitalkosten als auch die Kapitalstruktur unter Berücksichtigung ihrer Holding-Funktion optimiert werden.

Das Gesamtkapital des Porsche SE Konzerns, definiert im Rahmen des Kapitalmanagements als Summe aus Eigenkapital und Finanzschulden, stellt sich zum Bilanzstichtag wie folgt dar:

Mio. €	31.12.2016	31.12.2015
Eigenkapital	27.894	27.077 <sup>1</sup>
Anteil am Gesamtkapital	99 %	99 %
Langfristige Finanzschulden	0	300
Kurzfristige Finanzschulden	300	0
Summe Finanzschulden	300	300
Anteil am Gesamtkapital	1 %	1 %
<b>Gesamtkapital</b>	<b>28.194</b>	<b>27.377<sup>1</sup></b>

## [18] Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Für die betriebliche Altersversorgung bestehen im Porsche SE Konzern sowohl beitragsorientierte als auch leistungsorientierte Zusagen.

Bei den beitragsorientierten Zusagen (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 Beitragszahlungen sind als Aufwand des jeweiligen Jahres ausgewiesen und waren von untergeordneter Bedeutung.

Die im Porsche SE Konzern bestehenden Altersversorgungssysteme basieren auf rückstellungsfinanzierten Leistungszusagen (Defined Benefit Plans). Die Rückstellungen für leistungsorientierte Versorgungspläne werden gemäß IAS 19 nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected Unit Credit Method) errechnet. Die Pensionsverpflichtungen werden dabei mit dem Barwert der am Bewertungsstichtag erdienten Pensionsansprüche unter Berücksichtigung wahrscheinlicher künftiger Erhöhungen von Renten und Gehältern bilanziert. Der Verpflichtungsumfang für aktive Mitarbeiter erhöht sich jährlich um die Aufzinsung und um den Barwert der im Wirtschaftsjahr neu erdienten Pensionsansprüche. Versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste ergeben sich aus Bestandsänderungen und Abweichungen der tatsächlichen Trends (zum Beispiel Einkommens- und Rentenerhöhungen, Zinssatzänderungen) von den Rechnungsannahmen.

<sup>1</sup> Inklusive rückwirkender Anpassung der at Equity-Bilanzierung für den Volkswagen Konzern, auf den Abschnitt „Anpassung von Vorjahreswerten“ wird verwiesen.

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 besteht mit der Porsche VarioRente in Deutschland ein persönliches Vorsorgekapital, das durch Beiträge der Mitarbeiter aufgebaut wird.

#### Versicherungsmathematische Annahmen:

Die Berechnung der Pensionsverpflichtung erfolgt nach versicherungsmathematischen Methoden. Hierin enthalten sind Annahmen zu künftigen Lohn- und Gehaltstrends sowie Rententrends. Der Bewertung liegen die folgenden versicherungsmathematischen Annahmen zugrunde:

in %	Deutschland	
	2016	2015
Abzinsungssatz	1,70	2,25
Lohn- und Gehaltssteigerungen	3,00	3,00
Karrieretrend	0,50	0,50
Rentensteigerungen	1,70	1,80

#### Entwicklung des Barwerts der Pensionsverpflichtungen:

Mio. €	2016	2015
Stand am 1.1.	24	20
Dienstzeitaufwand	2	2
Zinsaufwand	1	1
Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+) aus der Änderung demographischer Annahmen	0	0
Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+) aus der Änderung finanzwirtschaftlicher Annahmen	4	-1
Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+) aus erfahrungsbedingten Anpassungen	0	1
Sonstige Veränderungen	-1	1
<b>Stand am 31.12.</b>	<b>30</b>	<b>24</b>

Die im Periodenergebnis erfassten Beträge betreffen Aufwendungen für den Dienstzeitaufwand in Höhe von 2 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) sowie Zinsaufwendungen in Höhe von 1 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €).



Der Barwert der rückstellungsfinanzierten Pensionsverpflichtungen entspricht der Nettoverpflichtung und somit auch den passivierten Beträgen.

Eine Erhöhung des Abzinsungssatzes um 50 Basispunkte (bps) würde zu einer Verminderung des Barwerts der Pensionsverpflichtung um 3 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. €) führen. Eine Verminderung des Abzinsungssatzes um 50 bps würde zu einer Erhöhung des Barwerts der Pensionsverpflichtungen um 3 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) führen. Eine vergleichbare Erhöhung oder Verminderung der sonstigen versicherungsmathematischen Annahmen würde nicht zu einer Anpassung führen, die über 1 Mio. € liegen würde (Vorjahr: keine Anpassung über 1 Mio. €).

Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit bei den Pensionsverpflichtungen beträgt 21 Jahre (Vorjahr: 20 Jahre). Der Zahlungsabfluss der Pensionsrückstellungen wird in Höhe von 2 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) in einem Zeitraum zwischen einem und fünf Jahren und in Höhe von 28 Mio. € (Vorjahr: 22 Mio. €) in einem Zeitraum von mehr als fünf Jahren erwartet.

### [19] Lang- und kurzfristige Ertragsteuerrückstellungen und sonstige Rückstellungen

Mio.€	31.12.2016		31.12.2015	
		davon Restlaufzeit bis ein Jahr		davon Restlaufzeit bis ein Jahr
Ertragsteuerrückstellungen	0	0	49	49
Sonstige Rückstellungen	93	75	101	88
Rückstellungen für Boni und Kosten der Belegschaft	5	4	5	4
Rückstellungen für Prozesskosten	26	9	23	11
Rückstellungen für Steuerzinsen	0	0	13	13
Übrige sonstige Rückstellungen	62	62	60	60

Die Verminderung der Ertragsteuerrückstellungen und der Rückstellungen für Steuerzinsen zum 31. Dezember 2016 im Vergleich zum 31. Dezember 2015 ergab sich aufgrund geleisteter Zahlungen für den Veranlagungszeitraum 2009.

Rückstellungen für Boni und Kosten der Belegschaft werden unter anderem für Gratifikationen, Jubiläumswendungen und ähnliche Verpflichtungen gebildet.

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 zugrunde liegenden Rechtsstreitigkeiten in Anhangangabe [25] wird verwiesen).

Die übrigen sonstigen Rückstellungen enthalten im Wesentlichen Rückstellungen für sonstige Steuern.

Der Zahlungsabfluss der sonstigen Rückstellungen wird zu 81 % innerhalb eines Jahres und zu 19 % in einem Zeitraum zwischen einem und fünf Jahren erwartet.

Die sonstigen Rückstellungen haben sich wie folgt entwickelt:

Mio. €	Stand 1.1.2016	Zuführung	Verbrauch	Auflösung	Stand 31.12.2016
Rückstellungen für Boni und Kosten der Belegschaft	5	4	4	0	5
Rückstellungen für Prozesskosten	23	10	7	0	26
Rückstellungen für Steuerzinsen	13	0	13	0	0
Übrige sonstige Rückstellungen	60	9	7	0	62
	<b>101</b>	<b>23</b>	<b>31</b>	<b>0</b>	<b>93</b>

Die Effekte aus der Aufzinsung von Rückstellungen waren im Geschäftsjahr 2016 wie schon im Geschäftsjahr 2015 von untergeordneter Bedeutung.

## [20] Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Bei den ausgewiesenen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 2 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €) handelt es sich im Wesentlichen um Verbindlichkeiten aus Rechts- und Beratungsleistungen.

## [21] Finanzschulden

Die Finanzschulden bestehen ausschließlich gegenüber assoziierten Unternehmen und werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert. Sie werden am 18. Juni 2017 zur Rückzahlung fällig.

## [22] Lang- und kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten

Die sonstigen Verbindlichkeiten setzen sich zum Bilanzstichtag wie folgt zusammen:

Mio. €	31.12.2016	31.12.2015
Verbindlichkeiten gegenüber assoziierten Unternehmen	16	15
Übrige sonstige Verbindlichkeiten	2	2
	<b>18</b>	<b>17</b>
davon langfristig	0	0
davon kurzfristig	18	17

Vom Buchwert in Höhe von 18 Mio. € (Vorjahr: 17 Mio. €) entfallen 17 Mio. € (Vorjahr: 17 Mio. €) auf finanzielle sonstige Verbindlichkeiten und 1 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) auf nicht finanzielle sonstige Verbindlichkeiten. In den finanziellen sonstigen Verbindlichkeiten sind derivative Finanzinstrumente enthalten, deren Buchwert zum Bilanzstichtag von untergeordneter Bedeutung ist.

## Sonstige Angaben

### **[23] Sonstige finanzielle Verpflichtungen**

Aus unkündbaren Operating-Leasingverhältnissen fallen im Porsche SE Konzern Mindestleasingzahlungen in Höhe von 1 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €) innerhalb des nächsten Jahres an.

### **[24] 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 Finanzinstrumenten ergeben können. Im Rahmen des operativen Risikomanagements wurden Prozesse definiert, die insbesondere das laufende Monitoring der Liquiditätssituation des Porsche SE Konzerns, des Unternehmenswerts der Volkswagen AG und von INRIX, der Geldanlagen sowie der Entwicklungen an den Kapitalmärkten regelt. Hierbei werden auch Risikokonzentrationen im Porsche SE Konzern überwacht. Die Risiken werden durch geeignete Informationssysteme 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 Finanzinstrumenten wird auf das Kapitel „Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung“ im 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 positiven beizulegenden Zeitwerte der Ansprüche gegenüber dem jeweiligen Kontrahenten. Zudem besteht das Kredit- und Ausfallrisiko in Höhe gegebener Finanzgarantien. Dem Ausfallrisiko finanzieller Vermögenswerte wird grundsätzlich durch angemessene Wertberichtigungen unter Berücksichtigung bestehender Sicherheiten Rechnung getragen. Zur Reduzierung des Ausfallrisikos bei originären Finanzinstrumenten werden bei Bedarf verschiedene Sicherungsmaßnahmen getroffen, wie beispielsweise die Bonitätsüberwachung von Kontrahenten oder die Einholung von Einstandsverpflichtungen. Zudem erfolgt die Anlage von flüssigen Mitteln, Termingeldern und Wertpapieren zur Risikostreuung bei unterschiedlichen Kontrahenten. Vertragspartner von Geld- und Kapitalanlagen sowie, bei Bedarf, derivativen Finanzinstrumenten sind nationale und internationale Kontrahenten.

Es liegen keine wesentlichen Risikokonzentrationen vor, die nicht aus dem Anhang bzw. dem Lagebericht ersichtlich sind.

Das Kredit- und Ausfallrisiko finanzieller Vermögenswerte stellt sich nach Bruttobuchwerten folgendermaßen dar:

Mio. €	Weder überfällig noch wert- berichtigt
<b>31.12.2016</b>	
Sonstige finanzielle Forderungen	3
Wertpapiere	272
Termingeldanlagen	679
Flüssige Mittel	648
	<b>1.602</b>
<b>31.12.2015</b>	
Sonstige finanzielle Forderungen	5
Wertpapiere	742
Termingeldanlagen	550
Flüssige Mittel	712
	<b>2.009</b>

Innerhalb des Porsche SE Konzerns existieren keinerlei überfällige oder wertberichtigte finanziellen Vermögenswerte.

Die Bonitätseinstufung der Bruttobuchwerte weder überfälliger noch wertberichtigter finanzieller Vermögenswerte stellt sich wie folgt dar:

Mio. €	Risikoklasse 1	Risikoklasse 2	Gesamt
<b>31.12.2016</b>			
Sonstige finanzielle Forderungen	3	0	3
Wertpapiere	272	0	272
Termingeldanlagen	679	0	679
Flüssige Mittel	648	0	648
	<b>1.602</b>	<b>0</b>	<b>1.602</b>
<b>31.12.2015</b>			
Sonstige finanzielle Forderungen	5	0	5
Wertpapiere	742	0	742
Termingeldanlagen	550	0	550
Flüssige Mittel	712	0	712
	<b>2.009</b>	<b>0</b>	<b>2.009</b>

Die mit gut bewerteten Forderungen sind in der Risikoklasse 1 enthalten. Forderungen gegen Kunden, deren Bonität nicht mit gut eingestuft wird, die aber noch nicht ausgefallen sind, sind in der Risikoklasse 2 enthalten. Die Zuordnung zu den Risikoklassen erfolgt auf Basis von externen Ratings.

### 3 Liquiditätsrisiko

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 bestätigte Kreditlinie die Zahlungsfähigkeit und die Liquiditätsversorgung sicher. Für die Porsche SE beträgt die Kreditlinie zum Bilanzstichtag 1.000 Mio. € (Vorjahr: 1.000 Mio. €), die weder zum Bilanzstichtag noch zum Stichtag des Vorjahres in Anspruch genommen wurde. Auf die Erläuterungen zur Steuerung von Liquiditätsrisiken auf Ebene des Porsche SE Konzerns innerhalb der Risikoberichterstattung im Konzernlagebericht wird verwiesen.

Die folgende Übersicht zeigt die undiskontierten vertraglich vereinbarten Zahlungsmittelabflüsse aus finanziellen Verbindlichkeiten und Finanzgarantien:

Mio. €	Verbleibende vertragliche Fälligkeiten		
	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	Gesamt
<b>31.12.2016</b>			
Finanzschulden	313	0	313
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2	0	2
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	14	0	14
Derivative Finanzinstrumente	21	0	21
Finanzgarantien	251	0	251
	<b>601</b>	<b>0</b>	<b>601</b>
<b>31.12.2015</b>			
Finanzschulden	21	313	334
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1	0	1
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	14	0	14
Derivative Finanzinstrumente	19	0	19
Finanzgarantien	1.351	0	1.351
	<b>1.406</b>	<b>313</b>	<b>1.719</b>

Die Finanzgarantien sind für Finanzschulden des Volkswagen Konzerns ausgesprochen. Für diese Finanzgarantien besteht in voller Höhe eine Freistellungsverpflichtung der Volkswagen AG.

Es liegen keine wesentlichen Risikokonzentrationen vor, die nicht aus dem Anhang bzw. dem Lagebericht ersichtlich sind.

## 4 Marktpreisrisiko

Marktpreisrisiken bestehen in der Porsche SE insbesondere aus Zins- und Aktienkursrisiken. Zinsrisiken resultieren grundsätzlich aus Änderungen der Marktzinssätze und wirken sich auf die Marktpreise festverzinslicher Termingeldanlagen und Wertpapiere sowie sonstiger Forderungen und Verbindlichkeiten aus. Aktienkursrisiken ergeben sich aus Schwankungen von Börsenkursen.

Es liegen keine wesentlichen Risikokonzentrationen vor, die nicht aus dem Anhang bzw. dem Lagebericht ersichtlich sind.

Auswirkungen des Marktpreisrisikos auf das Ergebnis und Eigenkapital des Porsche SE Konzerns resultieren ausschließlich aus in dem Spezialfonds gehaltenen und zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Rentenpapieren, Investmentfondsanteilen und derivativen Finanzinstrumenten.

Generell erfolgt eine Diversifikation des Risikos aus diesen Finanzinstrumenten durch Streuung der Mittel des Fonds über verschiedene Asset Manager bzw. Strategien. Zudem werden die hieraus resultierenden Risiken mithilfe von Anlagerichtlinien begrenzt, in denen neben Kontrahenten, Produkten und Währungen insbesondere auch ein Risikobudget festgelegt wird. Das Risikobudget wird auf Jahressicht vergeben und liegt im niedrigen einstelligen Prozentbereich. Zur Steuerung wird außerdem in Abhängigkeit vom vergebenen Risikobudget eine Zielrendite für die langfristige Performance bestimmt.

Zur Darstellung von Marktpreisrisiken für diese Finanzinstrumente werden die Zins- und Aktienkursrisiken mittels Value at Risk auf Basis einer historischen Simulation gemessen. Die Value at Risk-Berechnung gibt die Größenordnung eines möglichen Verlusts des Gesamtportfolios an, der mit einer Wahrscheinlichkeit von 99 % innerhalb eines Zeitraums von 10 Tagen nicht überschritten wird. Die bei der Ermittlung des Value at Risk verwendeten historischen Marktdaten reichen dabei auf einen Zeitraum von in der Regel 250 Handelstagen zurück. Der gesamte Value at Risk für diese Finanzinstrumente betrug 2 Mio. € (31. Dezember 2015: 1 Mio. €).

## 5 Wertangaben zu Finanzinstrumenten

Die folgende Aufstellung zeigt die Überleitung der Bilanzposten zu den Klassen von Finanzinstrumenten sowie die Gegenüberstellung der Buchwerte und der beizulegenden Zeitwerte:

Mio. €	Bewertungs- kategorie nach IAS 39	31.12.2016		31.12.2015	
		Buchwert	Beizulegender Zeitwert	Buchwert	Beizulegender Zeitwert
<b>Aktiva</b>					
Sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte	LaR <sup>1</sup>	3	3	5	5
Wertpapiere	LaR <sup>1</sup>	83	83	559	559
Wertpapiere	FVtPL <sup>2</sup>	189	189	183	183
Termingeldanlagen	LaR <sup>1</sup>	679	679	550	550
Flüssige Mittel	LaR <sup>1</sup>	648	648	712	712
<b>Passiva</b>					
Finanzschulden	FLAC <sup>3</sup>	300	312	300	329
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	FLAC <sup>3</sup>	2	2	1	1
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	FLAC <sup>3</sup>	17	17	17	17

<sup>1</sup> LaR: Loans and Receivables (Kredite und Forderungen)

<sup>2</sup> FVtPL: Fair Value through Profit or Loss (erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente)

<sup>3</sup> FLAC: Financial Liabilities At Cost (zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten)

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 für identische Finanzinstrumente auf aktiven Märkten notiert wird. In Stufe 2 werden die beizulegenden Zeitwerte von Finanzinstrumenten dargestellt, für die Marktdaten direkt oder indirekt beobachtbar sind. Als wesentliche Parameter werden hierbei insbesondere Zinskurven, Index- und Währungskurse verwendet. Die ausgewiesenen beizulegenden Zeitwerte der Finanzschulden werden unter Verwendung dieser Parameter mittels einer Discounted Cashflow-Berechnung ermittelt. Beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten der Stufe 3 werden anhand von nicht direkt auf einem aktiven Markt beobachtbaren Faktoren errechnet. Bei kurzfristigen finanziellen Vermögenswerten und Schulden, die nicht zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden, stellt der Buchwert eine vernünftige Annäherung an den beizulegenden Zeitwert dar.

Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumente umfassen zum beizulegenden Zeitwert designierte originäre Finanzinstrumente sowie derivative Finanzinstrumente, für die kein Hedge Accounting angewendet wird.



Die nachfolgende Übersicht enthält die zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten Vermögenswerte:

Mio. €	31.12.2016	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
<b>Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte</b>				
Wertpapiere	189	0	189	0

Mio. €	31.12.2015	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
<b>Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte</b>				
Wertpapiere	183	0	183	0

Die Zuordnung der Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte und Schulden im Sinne des IAS 39 auf die jeweiligen Bewertungskategorien stellt sich wie folgt dar:

Mio. €	31.12.2016	31.12.2015
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente (FVtPL)	189	183
davon zu Handelszwecken gehalten (HfT)	0	0
Kredite und Forderungen (LaR)	1.413	1.826
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten (FLAC)	319	318

Das Nettoergebnis der jeweiligen Bewertungskategorie stellt sich wie folgt dar:

Mio. €	2016	2015
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente	2	-4
davon zu Handelszwecken gehalten (HfT)	1	-3
Kredite und Forderungen (LaR)	1	2
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten (FLAC)	-21	-18

Die Nettoergebnisse aus der Kategorie „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente“ enthalten Erträge und Aufwendungen aus derivativen Finanzinstrumenten, die der Kategorie „zu Handelszwecken gehalten“ zuzuordnen sind, sowie aus der Neubewertung von zum beizulegenden Zeitwert designierten Rentenpapieren und Investmentfondsanteilen.

Die Nettoergebnisse aus der Kategorie „Kredite und Forderungen“ umfassen Erträge aus der Geldanlage.

Die Nettoergebnisse aus der Kategorie „zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten“ beinhalten überwiegend Zinsaufwendungen.

Die nachfolgende Tabelle enthält die Nominalvolumina der aktivierten und passivierten derivativen Finanzinstrumente:

Mio. €	Nominalvolumen			Nominalvolumen gesamt
	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Restlaufzeit 1 – 5 Jahre	Restlaufzeit größer 5 Jahre	
<b>31.12.2016</b>				
Zinssicherung mit positivem Buchwert	22	0	0	22
Aktienoptionen mit positivem Buchwert	8	0	0	8
Wareterminkontrakte mit positivem Buchwert	5	0	0	5
Zinssicherung mit negativem Buchwert	77	0	0	77
Aktienoptionen mit negativem Buchwert	19	0	0	19
Wareterminkontrakte mit negativem Buchwert	5	0	0	5
	<b>136</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>136</b>

Mio. €	Nominalvolumen			Nominalvolumen gesamt
	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Restlaufzeit 1 – 5 Jahre	Restlaufzeit größer 5 Jahre	
<b>31.12.2015</b>				
Zinssicherung mit positivem Buchwert	11	0	0	11
Aktienoptionen mit positivem Buchwert	2	0	0	2
Zinssicherung mit negativem Buchwert	14	0	0	14
Wareterminkontrakte	10	0	0	10
	<b>37</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>37</b>

## [25] Eventualschulden aus Rechtsstreitigkeiten

Die Porsche SE ist seit mehreren Jahren an verschiedenen Klageverfahren beteiligt. Nachfolgend wird die Risikoeinschätzung der Porsche SE zu den zum 31. Dezember 2016 anhängigen Klageverfahren wiedergegeben. Für sämtliche Verfahren wurden bisher ausschließlich Rückstellungen für die erwarteten Anwalts- und Verfahrenskosten, nicht aber für die zugrunde liegenden 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. Die Entwicklung sämtlicher im Geschäftsjahr 2016 anhängiger Klageverfahren und rechtlicher Risiken ist im Konzernlagebericht und Lagebericht der Porsche SE im Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“ dargestellt.

### **Schadensersatzklagen im Zusammenhang mit dem Aufbau der Beteiligung an der Volkswagen AG**

Beim Oberlandesgericht Celle ist ein Musterverfahren nach dem Kapitalanlegermusterverfahrensgesetz (KapMuG) gegen die Porsche SE rechtshängig. Das Verfahren betrifft angebliche Schadensersatzansprüche wegen angeblicher Marktmanipulation und angeblicher unzutreffender Kapitalmarktinformationen im Rahmen des Erwerbs der Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG. Zum Teil werden die Ansprüche auch auf angebliche kartellrechtliche Anspruchsgrundlagen gestützt. Das Musterverfahren wurde durch einen Vorlagebeschluss des Landgerichts Hannover vom 13. April 2016 eingeleitet, nachdem die Kläger in vier von sechs rechtshängigen Verfahren vor dem Landgericht Hannover einen KapMuG-Antrag gestellt hatten. Mit dem Vorlagebeschluss hat das Landgericht Hannover insgesamt 83 von den Klägern geltend gemachte Feststellungsziele dem Oberlandesgericht Celle zur Entscheidung vorgelegt. Am 11. Mai 2016 hat das Landgericht Hannover alle sechs bei ihm gegen die Porsche SE rechtshängigen Verfahren bis zu einer rechtskräftigen Entscheidung über die Feststellungsziele im Musterverfahren vor dem Oberlandesgericht Celle ausgesetzt. In einem der Verfahren hat die Klägerseite sofortige Beschwerde gegen die Aussetzungsentscheidung eingelegt. Die Beschwerde wurde durch das Oberlandesgericht Celle mit Beschluss vom 20. Februar 2017 zurückgewiesen. Damit sind sämtliche Aussetzungsentscheidungen rechtskräftig. Bei den sechs ausgesetzten Verfahren handelt es sich um Klageverfahren von insgesamt 40 Klägern, die insgesamt angebliche Schadensersatzansprüche in Höhe von rund 5,4 Mrd. € zzgl. Zinsen geltend machen. Mit Beschluss vom 12. Januar 2017 hat das Oberlandesgericht Celle dem KapMuG-Vorlagebeschluss 14 weitere Feststellungsziele hinzugefügt. Außerdem hat das Oberlandesgericht Celle mehrere Termine zur mündlichen Verhandlung im Zeitraum von September bis November 2017 bestimmt. Die Porsche SE ist der Auffassung, dass die Feststellungsanträge der Klägerseite, soweit sie Gegenstand des Musterverfahrens werden oder sind, unbegründet und die Feststellungen daher nicht zu treffen sind.

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

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

Am 7. Juni 2012 hat die Porsche SE beim Landgericht Stuttgart Klage gegen zwei Gesellschaften eines Investmentfonds auf Feststellung des Nichtbestehens angeblicher Ansprüche in Höhe von rund 195 Mio. USD eingereicht. Der Investmentfonds hatte außergerichtlich behauptet, die Porsche SE habe im Rahmen des Erwerbs ihrer Beteiligung an der Volkswagen AG während des Jahres 2008 falsche und irreführende Angaben gemacht. Der Investmentfonds hat deshalb Klage vor einem englischen Gericht angedroht. Am 18. Juni 2012 hat der Investmentfonds Klage gegen die Porsche SE beim Commercial Court in England eingereicht. Das englische Verfahren wurde am 6. März 2013 auf beiderseitigen Parteiantrag ausgesetzt, bis in dem beim Landgericht Stuttgart begonnenen Verfahren rechtskräftig über die Frage entschieden wurde, welches Gericht das zuerst angerufene Gericht ist. Das Landgericht Stuttgart hat mit Beschluss vom 24. Juli 2013 festgestellt, dass das Landgericht Stuttgart das zuerst angerufene Gericht ist. Gegen diese Entscheidung des Landgerichts Stuttgart hat eine der Beklagten das Rechtsmittel der sofortigen Beschwerde eingelegt. Mit Beschluss vom 28. November 2013 hat das Landgericht Stuttgart der Beschwerde nicht abgeholfen und die Beschwerde dem Oberlandesgericht Stuttgart zur Entscheidung vorgelegt. Mit Beschluss vom 30. Januar 2015 hat das Oberlandesgericht Stuttgart die sofortige Beschwerde zurückgewiesen. Die Beklagte hat Rechtsbeschwerde zum Bundesgerichtshof eingelegt. Mit Beschluss vom 13. September 2016, eingegangen am 16. November 2016, hat der Bundesgerichtshof den Beschluss des Oberlandesgerichts Stuttgart vom 30. Januar 2015 aufgehoben und die Sache zur erneuten Entscheidung an das Oberlandesgericht Stuttgart zurückverwiesen. Die Porsche SE hält die in England erhobene Klage für unzulässig und die geltend gemachten Ansprüche für unbegründet.

#### **Klageverfahren und rechtliche Risiken im Zusammenhang mit der Dieseldematik**

Im Zusammenhang mit der Dieseldematik (siehe dazu die Darstellung im Abschnitt „Schätzungen und Beurteilungen des Managements“) sind gegen die Porsche SE folgende Ansprüche geltend gemacht worden:

Der Porsche SE sind seit April 2016 156 Klagen vom Landgericht Stuttgart zugestellt worden. Die Klagen sind auf Zahlung von Schadensersatz, soweit beziffert, in Höhe von insgesamt rund 899 Mio. € (zzgl. Zinsen) und teils auf Feststellung einer Schadensersatzverpflichtung gerichtet. Im Februar 2017 wurde außerdem ein Mahnverfahren mit einem Streitwert von rund 3,5 Mio. € (zzgl. Zinsen) an das Landgericht Stuttgart abgegeben. Die Kläger werfen der Porsche SE angeblich pflichtwidrig unterlassene Kapitalmarktinformationen im Zusammenhang mit der Dieseldematik vor. Ein Teil der Klagen richtet sich sowohl gegen die Porsche SE als auch die

Volkswagen AG. Die Volkswagen AG hat in Bezug auf eine dieser Klagen beim Oberlandesgericht Braunschweig den Antrag gestellt, das Landgericht Braunschweig als zuständiges Gericht zu bestimmen. Ein Teil der Kläger in den beim Landgericht Stuttgart anhängigen Verfahren hat Musterverfahrensanträge nach dem KapMuG gestellt. Die Porsche SE hat hilfsweise für den Fall, dass das Landgericht Stuttgart Klagen nicht ohne weiteres abweist, in insgesamt zehn dieser Verfahren den Erlass eines KapMuG-Vorlagebeschlusses mit sechs näher bezeichneten Feststellungszielen beantragt. Das Landgericht Stuttgart hat mit Blick auf die vorgenannten KapMuG-Anträge am 28. Februar 2017 einen Vorlagebeschluss erlassen, mit dem es insgesamt neun der von den Klägern geltend gemachten Feststellungsziele sowie die vorgenannten sechs hilfsweise von der Porsche SE geltend gemachten Feststellungsziele dem Oberlandesgericht Stuttgart zur Entscheidung vorlegt. Zum Teil haben die Kläger Verfahrensaussetzungen nach dem KapMuG im Hinblick auf einen KapMuG-Vorlagebeschluss des Landgerichts Braunschweig in Schadensersatzverfahren, die gegen die Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik geführt werden, beantragt. Es ist derzeit offen, ob die beim Landgericht Stuttgart anhängigen Verfahren etwa im Hinblick auf den Vorlagebeschluss des Landgerichts Braunschweig oder im Hinblick auf den Vorlagebeschluss des Landgerichts Stuttgart ausgesetzt werden. In einem Verfahren, das angebliche Schadensersatzansprüche in Höhe von rund 5,7 Mio. € (zzgl. Zinsen) und einen zugleich gestellten Musterverfahrensantrag betrifft, fand am 30. September 2016 eine mündliche Verhandlung statt. In den weiteren Verfahren wurden noch keine Termine zur mündlichen Verhandlung bestimmt. Die Porsche SE hält die Klagen für unbegründet.

Vor dem Landgericht Braunschweig sind seit September 2016 fünf Klagen gegen die Porsche SE erhoben worden. Die Porsche SE ist dabei jeweils gemeinsam mit der Volkswagen AG verklagt. Die Klagen stützen sich auf angebliche Schadensersatzansprüche wegen unterlassener unverzüglicher Veröffentlichung von Insiderinformationen. Sie zielen auf die Leistung von Schadensersatz durch die Porsche SE in Höhe von insgesamt rund 165.000 € ab. Die Klägerseite in zwei Verfahren hat die Aussetzung des Verfahrens im Hinblick auf den KapMuG-Vorlagebeschluss des Landgerichts Braunschweig beantragt. Die Kläger in drei Verfahren haben ihr Einverständnis mit einer solchen Aussetzung erklärt. Ein Verfahren hat das Landgericht Braunschweig hinsichtlich der Volkswagen AG mit Beschluss vom 1. Dezember 2016 im Hinblick auf den Vorlagebeschluss des Landgerichts Braunschweig ausgesetzt. Das Landgericht Braunschweig wird entscheiden müssen, ob es sich für die Verfahren hinsichtlich der Porsche SE für zuständig hält und ob dann die Verfahren hinsichtlich der Porsche SE im Hinblick auf den Vorlagebeschluss des Landgerichts Braunschweig oder den Vorlagebeschluss des Landgerichts Stuttgart auszusetzen sind. Die Porsche SE hält die Klagen für unzulässig und unbegründet.

Im November 2015 hat ein Käufer eines Volkswagen- und eines Audi-3,0-Liter-TDI-Dieselfahrzeugs im US-Bezirksgericht für den Eastern District of Michigan unter anderem gegen die Volkswagen AG und die Porsche SE eine Sammelklage erhoben. Der Kläger trägt vor, eine landesweite Gruppe von US-amerikanischen Käufern zu vertreten, und behauptet, die Beklagten hätten Verbraucher auf betrügerische Weise veranlasst, Volkswagen-, Audi- und Porsche-2,0-Liter-TDI- und 3,0-Liter-TDI-Dieselfahrzeuge zu kaufen, die verbotene Abschaltvorrichtungen eingebaut haben, um die US-amerikanischen Emissionsstandards zu umgehen, und die nicht die beworbene Leistung erbrächten. Der Kläger behauptet, dass sich der Wert dieser Fahrzeuge

gemindert habe und begehrt Schadensersatzzahlungen in nicht bezifferter Höhe für die Sammelkläger, einschließlich Strafschadensersatz und Schadensersatz in dreifacher Höhe nach US-amerikanischem Recht. Zudem verlangt der Kläger unter anderem eine gerichtliche Anordnung in Form eines Fahrzeugrückkaufprogramms, eines Fahrzeugrückrufs und/oder einer Rückerstattung des Kaufpreises. Die Klage ist zum US-Bezirksgericht für den Northern District of California zwecks gemeinsamer außergerichtlicher Verhandlung zusammen mit anderen Verfahren, die ähnliche Ansprüche betreffen, verwiesen worden. Am 22. Februar 2016 haben andere Kläger in dem bundesstaatenübergreifenden Verfahren drei konsolidierte und geänderte Klageschriften für Gruppen von Fahrzeughaltern und Leasingnehmern (zu der auch der Kläger aus dem Verfahren gegen die Porsche SE vor dem US-Bezirksgericht für den Eastern District of Michigan gehört), Vertriebshändlern und Gebrauchtwagenhändlern als mögliche Sammelkläger eingereicht. Die Porsche SE ist in keiner dieser drei Klageschriften als Beklagte benannt. Es ist noch nicht entschieden, ob gegen die Porsche SE nach der Einreichung der konsolidierten und geänderten Klageschriften Klagen fortbestehen. Am 28. Juni 2016 haben die Volkswagen AG, die AUDI AG und die Volkswagen Group of America, Inc. mit den Klägern in dem bundesstaatenübergreifenden Sammelklageverfahren eine vergleichsweise Einigung erzielt und die zivilrechtlichen Ansprüche der Halter und Leasingnehmer einschließlich der Vertriebshändler und Gebrauchtwagenhändler von 2,0-Liter-TDI-Dieselfahrzeugen von Volkswagen und Audi in den USA verglichen. Das US-Bezirksgericht für den Northern District of California hat die Vergleichsvereinbarung am 25. Oktober 2016 endgültig genehmigt. Infolgedessen hat jedes in die Sammelklage einbezogene Mitglied, soweit es den Vergleich nicht für sich abgelehnt hat, auf alle Ansprüche gegen die Volkswagen AG und ihre verbundenen Unternehmen, einschließlich die Porsche SE, in Bezug auf die Emissionsthematik, soweit sie sich auf 2,0-Liter-TDI-Dieselfahrzeuge von Volkswagen und Audi in den USA beziehen, verzichtet. Einige Mitglieder der Sammelklage haben Rechtsmittel gegen die endgültige Genehmigung erhoben; die Rechtsmittel sind derzeit vor dem Berufungsgericht des Ninth Circuit anhängig. Am 31. Januar 2017 haben die Volkswagen AG, die AUDI AG, die Volkswagen Group of America, Inc., die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und die Porsche Cars North America, Inc. mit den Klägern in dem bundesstaatenübergreifenden Sammelklageverfahren eine Einigung erzielt, um die Ansprüche bestimmter aktueller und früherer Halter und Leasingnehmer von 3,0-Liter-TDI-V6-Dieselfahrzeugen von Volkswagen, Audi und Porsche in den USA zu vergleichen. Die Bedingungen dieser Einigung, die unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Gerichts steht, sehen vor, dass Mitglieder, die in die Sammelklage einbezogen sind, wenn sie den Vergleich nicht ablehnen, auf alle Ansprüche gegen Volkswagen und ihre verbundenen Unternehmen, einschließlich der Porsche SE, in Bezug auf die Emissionsthematik, soweit sie sich auf 3,0-Liter-TDI-V6-Dieselfahrzeuge von Volkswagen, Audi und Porsche in den USA beziehen, verzichten. Am 14. Februar 2017 hat das Gericht die Vergleichsvereinbarung mit privaten Klägern vorläufig genehmigt und eine Anhörung zur Billigkeit (Fairness Hearing) der Erteilung einer endgültigen Genehmigung für den 11. Mai 2017 angesetzt. Die Porsche SE hält in allen Fällen alle gegen sie vorgebrachten Ansprüche für unbegründet.

Gegen die Porsche SE wurden 10 Mahnbescheide in Höhe von insgesamt rund 3,7 Mio. € (zzgl. Zinsen) erwirkt. Die Mahnbescheide betreffen angebliche Schadensersatzansprüche im Zusammenhang mit der Dieselmotorthematik. Die Porsche SE hält die Ansprüche für unbegründet und



hat gegen die Mahnbescheide jeweils Widerspruch eingelegt. Ein Verfahren mit einem behaupteten Streitwert von rund 3,5 Mio. € (zzgl. Zinsen) wurde im Februar 2017 an das Landgericht Stuttgart zur Verhandlung abgegeben.

Seit Oktober 2015 haben 28 Personen, die noch keine Klage erhoben haben, außergerichtlich bzw. mittels Güteantrag angebliche Schadensersatzansprüche im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik gegen die Porsche SE geltend gemacht. Die angeblichen Ansprüche sind zum Teil nicht beziffert. Soweit die angeblichen Ansprüche von den Anspruchstellern beziffert werden, belaufen sie sich auf insgesamt rund 395.000 € (ohne Zinsen). Die Anspruchsteller begehren Schadensersatz aufgrund angeblich nicht ausreichender oder unterlassener Veröffentlichung von Kapitalmarktinformationen durch die Porsche SE. Die Porsche SE hält die Ansprüche für unbegründet und hat sie zurückgewiesen.

## **[26] Ereignisse nach dem Bilanzstichtag**

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 zuletzt am 1. Februar 2017 geänderten Mitbestimmungsvereinbarung, in der die Kompetenzen der Arbeitnehmer festgelegt sind, sowie entsprechenden Satzungsregelungen. Gemäß der Vereinbarung vom 1. Februar 2017 setzt sich der Aufsichtsrat der Porsche Automobil Holding SE künftig aus sechs Mitgliedern der Anteilseigner zusammen und die Mitbestimmung der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat der Porsche Automobil Holding SE wird ruhend gestellt. Aufgrund der Änderung der Zusammensetzung des Aufsichtsrats hat die Porsche Automobil Holding SE am 6. Februar 2017 ein Statusverfahren nach § 97 AktG eingeleitet. Als Folge des Statusverfahrens erlöschen die Mandate aller amtierenden Aufsichtsratsmitglieder der Porsche Automobil Holding SE gemäß § 97 Abs. 2 Satz 3 AktG mit der Beendigung der ordentlichen Hauptversammlung 2017. Die ordentliche Hauptversammlung 2017 hat daher die Mitglieder des Aufsichtsrats (sechs Mitglieder der Anteilseigner) neu zu wählen.

Ansonsten ergaben sich mit Ausnahme der in Anhangangabe [25] „Eventualschulden aus Rechtsstreitigkeiten“ dargestellten Entwicklungen keine berichtspflichtigen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.

## **[27] Nahestehende Unternehmen und Personen**

Nach IAS 24 müssen 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 direkt bzw. indirekt eine Beherrschung auf das Mutterunternehmen Porsche SE aus.

Zwischen dem Porsche SE Konzern und den Familien Porsche und Piëch sowie deren verbundenen Unternehmen bestanden Leistungsbeziehungen von untergeordneter Bedeutung (Vorjahr: keine Leistungsbeziehungen).

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 2016 ebenso wie in der Vergleichsperiode Mitglieder des Aufsichtsrats und Vorstands der Porsche SE sowie deren nahe Familienangehörige. Unternehmen des Porsche SE Konzerns haben mit Mitgliedern des Aufsichtsrats oder des Vorstands als Personen in Schlüsselpositionen sowie deren nahen Familienangehörigen bzw. mit Gesellschaften, in deren Geschäftsführungs- oder Aufsichtsgremien diese Personen vertreten sind und über die die Porsche SE keinen maßgeblichen Einfluss hat bzw. gemeinschaftliche Führung ausübt, wie im Vorjahr keine Geschäfte vorgenommen.

Die Angabepflichten nach IAS 24 umfassen darüber hinaus Personen und Unternehmen, auf die der Porsche SE Konzern einen maßgeblichen Einfluss ausüben kann. Die Porsche SE übte in der Berichtsperiode und in der Vergleichsperiode maßgeblichen Einfluss auf den Volkswagen Konzern und den INRIX Konzern aus.

Es werden sämtliche Beziehungen zu den jeweiligen Mutter- und Tochterunternehmen dieser beiden Konzerne dargestellt. In den erbrachten Lieferungen und Leistungen sind von der Volkswagen AG erhaltene Dividenden in Höhe von insgesamt 17 Mio. € (Vorjahr: 719 Mio. €) enthalten. Aus der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG im Geschäftsjahr 2012 (im Folgenden auch: die „Betriebseinbringung“ oder „Einbringung“) unmittelbar resultierende Verpflichtungen sind mit einem Betrag in Höhe von 12 Mio. € (Vorjahr: 12 Mio. €) in den Verbindlichkeiten erfasst.

Darüber hinaus wurden gegenüber Gesellschaften des Volkswagen Konzerns Finanz- und sonstige Garantien mit einem Nominalvolumen von 250 Mio. € (Vorjahr: 1.310 Mio. €) zuzüglich Zinsen gegeben, für die die Wahrscheinlichkeit einer Inanspruchnahme als sehr gering eingeschätzt wird und für die eine Freistellungserklärung der Volkswagen AG in Höhe von 100 % vorliegt.

Zudem bestehen Beziehungen zwischen der Porsche SE und dem Volkswagen Konzern im Finanzdienstleistungsbereich. Diese führten zu Finanzerträgen in Höhe von 2 Mio. € (Vorjahr: 5 Mio. €); dem standen Finanzierungs- und sonstige Aufwendungen in Höhe von 22 Mio. € (Vorjahr: 21 Mio. €) gegenüber. In den Forderungen waren im Vorjahr aufgrund dieser Beziehung 109 Mio. € erfasst; in den Verbindlichkeiten ist hierauf ein Betrag in Höhe von 303 Mio. € (Vorjahr: 303 Mio. €) zurückzuführen.

Darüber hinaus bestanden im Geschäftsjahr 2016 Beziehungen im Dienstleistungsbereich, die zu einer Erfassung von erbrachten Leistungen in Höhe von 1 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) und empfangenen Lieferungen und Leistungen in Höhe von insgesamt 3 Mio. € (Vorjahr: 6 Mio. €) führten. In den Verbindlichkeiten sind aufgrund dieser Beziehungen 1 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) erfasst. Die aus diesen Beziehungen resultierenden erbrachten Lieferungen und Leistungen führten im Geschäftsjahr 2016 zu Forderungen in Höhe von 1 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €).



Im Rahmen der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG 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 stellt die Porsche SE von bestimmten Finanzgarantien, die die Porsche SE gegenüber Gläubigern der Gesellschaften des Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzerns gegeben hat, frei (auf Anhangangabe [24] wird verwiesen). Die Freistellung umfasst auch Finanzgarantien, die die Porsche SE gegenüber den Anleihegläubigern der Porsche Holding Finance plc, Dublin/Irland, bezüglich der Zinszahlung und Rückzahlung von Anleihen in einem Gesamtvolumen von insgesamt 250 Mio. € gegeben hat. Im Rahmen der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG verpflichtete sich die Volkswagen AG, für die gegenüber externen Gläubigern gegebenen Garantien, unter Berücksichtigung der Freistellung im Innenverhältnis, eine marktübliche Haftungsvergütung zu übernehmen.
- 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 (auf den Abschnitt „Schätzungen und Beurteilungen des Managements“ wird verwiesen).
- Die Porsche SE hat der Volkswagen AG verschiedene Garantien bezüglich der Porsche Holding Stuttgart GmbH, der Porsche AG und ihrer sonstigen übergehenden Beteiligungen gewährt. Diese beziehen sich unter anderem auf die ordnungsgemäße Ausgabe und volle Einzahlung der Aktien bzw. Einlagen und bzw. oder auf die Inhaberschaft der Anteile an der Porsche Holding Stuttgart GmbH und der Porsche AG.
- Des Weiteren gab die Porsche SE im Rahmen der Einbringung ihres operativen Holding-Geschäftsbetriebs Garantien für sonstige übergehende Vermögenswerte und Schulden gegenüber der Volkswagen AG ab. Dabei garantiert die Porsche SE, dass diese bis zum Zeitpunkt des Vollzugs der Einbringung nicht abgetreten und grundsätzlich frei von Rechten Dritter sind.
- Die Haftung der Porsche SE für diese Garantien ist grundsätzlich beschränkt auf die von der Volkswagen AG im Rahmen der Einbringung erhaltene Gegenleistung.
- Die Porsche SE stellt ihre im Rahmen der Betriebseinbringung eingebrachten Tochterunternehmen sowie die Porsche Holding Stuttgart GmbH und die Porsche AG 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 passivierte Verpflichtungen hinausgehen.
- Die Porsche SE stellt die Porsche Holding Stuttgart GmbH und die Porsche AG von Verpflichtungen aus bestimmten Rechtsstreitigkeiten frei; dies schließt die Kosten für eine angemessene Rechtsverteidigung ein.

- 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. Darüber hinaus wird die Porsche Holding Stuttgart GmbH hälftig von infolge der Verschmelzung ausgelösten Grunderwerbsteuern und sonstigen Kosten freigestellt.
- 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.
- Im Einbringungsvertrag wurden zwischen der Porsche SE und dem Volkswagen Konzern verschiedene Informations-, Verhaltens- und Mitwirkungspflichten vereinbart.
- 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 Grundlagvereinbarung 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.
- 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.

Die nachfolgende Übersicht enthält die zwischen dem Porsche SE Konzern und nahestehenden Unternehmen und Personen erbrachten und empfangenen Lieferungen und Leistungen sowie bestehende Forderungen und Verbindlichkeiten.

Mio.€	Erbrachte Lieferungen und Leistungen		Empfangene Lieferungen und Leistungen	
	2016	2015	2016	2015
Assoziierte Unternehmen	20	724	25	27
	<b>20</b>	<b>724</b>	<b>25</b>	<b>27</b>

Mio.€	Forderungen		Verbindlichkeiten	
	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2015
Assoziierte Unternehmen	1	109	316	315
	<b>1</b>	<b>109</b>	<b>316</b>	<b>315</b>

Für die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Porsche SE wurden für ihre Organ-tätigkeit die nachfolgend dargestellten Leistungen und Vergütungen erfasst.

Mio.€	2016	2015
Kurzfristig fällige Leistungen	3,7	4,2
Andere langfristig fällige Leistungen	0,9	0,8
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,7	0,5
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,0	1,5

Mitgliedern des Vorstands, die in Personalunion Mitglieder des Vorstands der Volkswagen AG waren bzw. Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG sind, werden anfallende Flugkosten für Flüge zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte erstattet; die Versteuerung des Sachbezugs übernimmt die Porsche SE derzeit im Wege der Pauschalversteuerung. Mit Herrn Pötsch wurde eine Vereinbarung getroffen, dass die Porsche SE erforderlichenfalls etwaige anfallende, bis zur endgültigen Steuerfestsetzung auf die Übernahme von Flugkosten persönlich zu leistende Einkommensteuerzahlungen darlehensweise zur Verfügung stellt. In der Berichtsperiode wurde ihm diesbezüglich von der Porsche SE Anfang Januar ein Darlehen in Höhe von 499 T€ gewährt; dieses wurde Anfang März unter Berücksichtigung von angefallenen Zinsen durch eine Zahlung in Höhe von 502 T€ wieder vollständig zurückgezahlt.

Andere langfristig fällige Leistungen betreffen die Zuführung zu Rückstellungen für den langfristigen Teil der variablen Vergütung der Vorstandsmitglieder der Porsche SE. Die Aufwendungen für Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses enthalten die Zuführung zu Pensionsrückstellungen.

Zum Ende des Geschäftsjahres bestanden ausstehende Salden für die Vergütung von Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern der Porsche SE in Höhe von 8,1 Mio. € (Vorjahr: 4,8 Mio. €).

## [28] Bezüge des Aufsichtsrats und des Vorstands

Die Gesamtbezüge der Mitglieder des Vorstands der Porsche SE belaufen sich im Geschäftsjahr 2016 auf 4,8 Mio. € (Vorjahr: 2,8 Mio. €). Im Geschäftsjahr 2015 wurden Leistungen an ehemalige Mitglieder des Vorstands der Porsche SE in Höhe von 1,5 Mio. € erbracht.

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2016 belaufen sich auf 1,1 Mio. € (Vorjahr: 1,4 Mio. €).

Individualisierte Angaben zur Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Porsche SE sowie die Aufteilung in einzelne Komponenten sind im Vergütungsbericht enthalten, der Bestandteil des mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefassten Konzernlageberichts der Porsche SE ist.

## [29] Honorar des Abschlussprüfers

Das für das Geschäftsjahr berechnete Honorar des Abschlussprüfers Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart, gemäß § 314 Abs. 1 Nr. 9 HGB setzt sich wie folgt zusammen:

T€	2016	2015
Abschlussprüfung	291	335
Sonstige Bestätigungsleistungen	44	43
Steuerberatungsleistungen	557	732
Sonstige Leistungen	23	68
	<b>915</b>	<b>1.178</b>

In dem Posten Abschlussprüfungsleistungen ist das gesamte Honorar für die Jahresabschlussprüfung der Porsche SE und eines Tochterunternehmens sowie für die Konzernabschlussprüfung erfasst.

### **[30] Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex**

Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche SE haben im Mai 2016 die nach § 161 Aktiengesetz vorgeschriebene Erklärung abgegeben und den Aktionären der Porsche SE auf der Homepage [www.porsche-se.com](http://www.porsche-se.com) dauerhaft zugänglich gemacht.

Stuttgart, den 6. März 2017

Porsche Automobil Holding SE  
Der Vorstand

Hans Dieter Pötsch

Dr. Manfred Döss

Matthias Müller

Philipp von Hagen



## Versicherung der gesetzlichen Vertreter (Bilanzeit)

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 6. März 2017

Porsche Automobil Holding SE  
Der Vorstand

Hans Dieter Pötsch

Dr. Manfred Döss

Matthias Müller

Philipp von Hagen

## Bestätigungsvermerk des Konzernabschlussprüfers

Wir haben den von der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, aufgestellten Konzernabschluss – bestehend aus Gewinn- und Verlustrechnung, Gesamtergebnisrechnung, Bilanz, Kapitalflussrechnung, Eigenkapitalspiegel und Anhang – sowie den Konzernlagebericht, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst wurde, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2016 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Konzernabschluss unter Beachtung der anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften und durch den Konzernlagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben im Konzernabschluss und Konzernlagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den gesetzlichen Vorschriften, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Ohne diese Beurteilung einzuschränken, weisen wir auf folgende, bei der Prüfung festgestellte Besonderheit hin:

Wie vom Vorstand in den Abschnitten „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“, „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern“ und



„Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung“ des zusammengefassten Lageberichts erläutert, war die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, als Mehrheitsaktionär der Volkswagen AG, Wolfsburg, im Geschäftsjahr 2016 insbesondere im Rahmen des ihr zuzurechnenden Ergebnisses aus at Equity bewerteten Anteilen durch negative Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der im September 2015 bei der Volkswagen AG bekannt gewordenen Dieselthematik und die Entwicklung der anteiligen Börsenkapitalisierung der Vorzugs- und Stammaktien weiterhin beeinflusst.

Die im Geschäftsjahr 2016 im Konzernabschluss der Volkswagen AG im operativen Ergebnis erfassten negativen Sondereinflüsse in Höhe von insgesamt 6,4 Mrd. Euro insbesondere aufgrund rechtlicher Risiken im Zusammenhang mit der Dieselthematik basieren auf dem dargestellten Kenntnisstand. Aufgrund des noch nicht abgeschlossenen Stadiums der unabhängigen und umfangreichen Untersuchungen sowie der Vielschichtigkeit der einzelnen Einflussfaktoren und den noch andauernden Abstimmungen mit den Behörden unterliegen die auf Ebene des Volkswagen Konzerns gebildeten Rückstellungen sowie die dort angegebenen Eventualverbindlichkeiten und die weiteren latenten Rechtsrisiken zum Teil erheblichen Einschätzungsrisiken.

Bezüglich der Beteiligung an der Volkswagen AG sieht der Vorstand der Porsche Automobil Holding SE derzeit ein erhöhtes Risiko einer weiteren Belastung des anteilig zugerechneten Ergebnisses infolge der Dieselthematik und der damit verbundenen Unsicherheiten. Solche bestehen hinsichtlich der Angemessenheit der im Konzernabschluss der Volkswagen AG gebildeten Rückstellungen oder der Auswirkungen aus der Dieselthematik auf das operative Geschäft und/oder die Finanzierungskosten des Volkswagen Konzerns, die über das in der Planung unterstellte Ausmaß hinausgehen. Da der Werthaltigkeitstest der Beteiligung an der Volkswagen AG auf der aktuellen Planung des Volkswagen Konzerns basiert, kann sich aus unerwarteten weiteren Belastungen zudem eine Wertminderung der Beteiligung an der Volkswagen AG ergeben.

Rechtsrisiken aus gegen die Porsche Automobil Holding SE im Zusammenhang mit der Dieselthematik geltend gemachten Ansprüchen können sich ebenfalls auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der Porsche Automobil Holding SE auswirken.

Stuttgart, 6. März 2017

Ernst & Young GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Prof. Dr. Wollmert	Matischiok
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer



# Impressum

---

## **Herausgeber**

Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart

---

## **Fotografie**

Jim Rakete, Berlin

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart

Volkswagen AG, Wolfsburg

AUDI AG, Ingolstadt

SEAT, S.A., Martorell, Spanien

ŠKODA AUTO a.s., Mladá Boleslav, Tschechien

Bentley Motors Ltd, Crewe, Großbritannien

Bugatti Automobiles S.A.S., Molsheim, Frankreich

Automobili Lamborghini S.p.A.,

Sant'Agata Bolognese, Italien

Ducati Motor Holding S.p.A, Bologna, Italien

Dan Boman/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

## Finanzkalender

---

**21. März 2017**

Bilanzpresse- und Analystenkonferenz

---

**15. Mai 2017**

Konzernquartalsmitteilung 1. Quartal 2017

---

**30. Mai 2017**

Hauptversammlung

---

**31. Juli 2017**

Halbjahresfinanzbericht 2017

---

**7. November 2017**

Konzernquartalsmitteilung 3. Quartal 2017



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